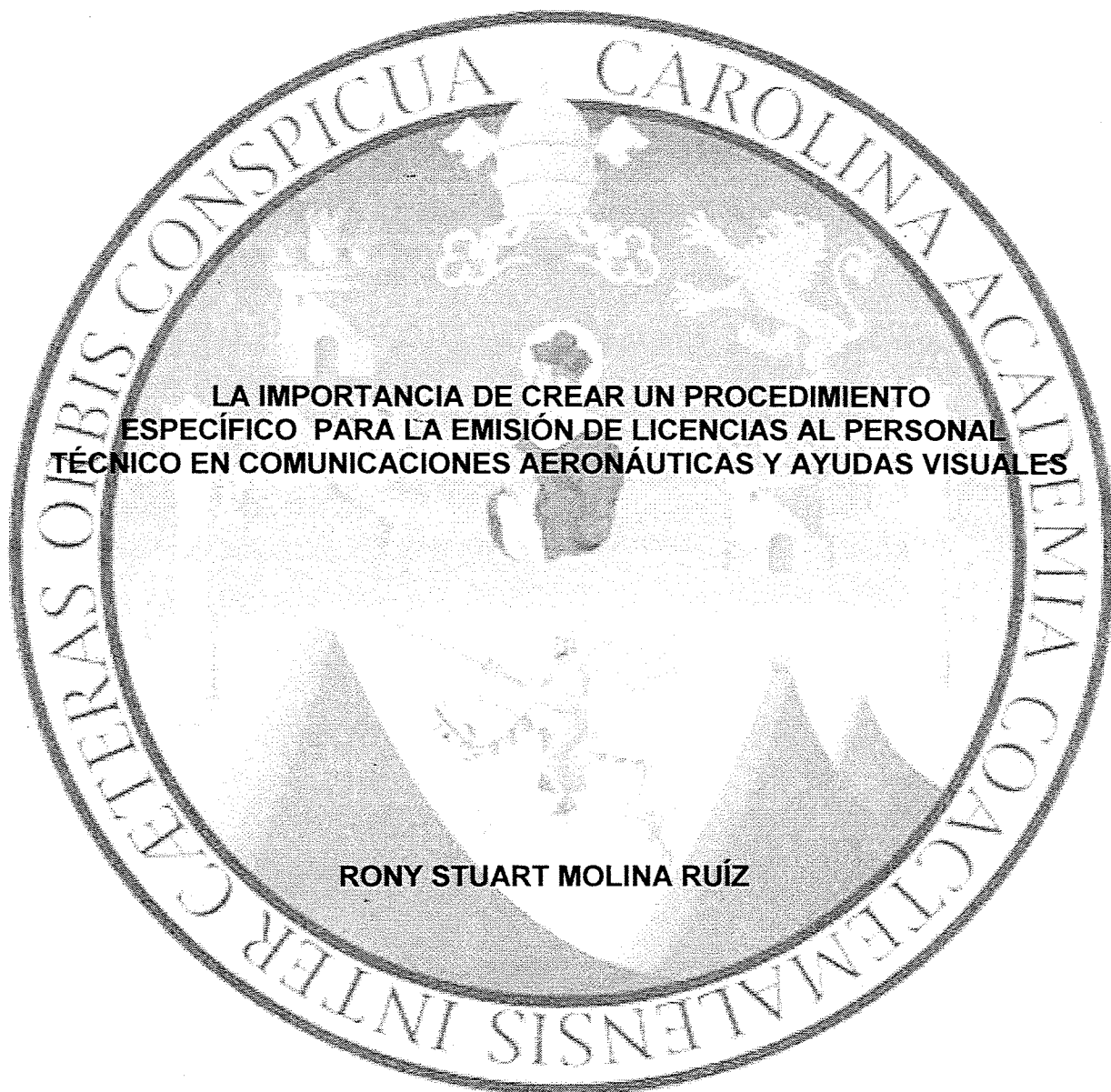


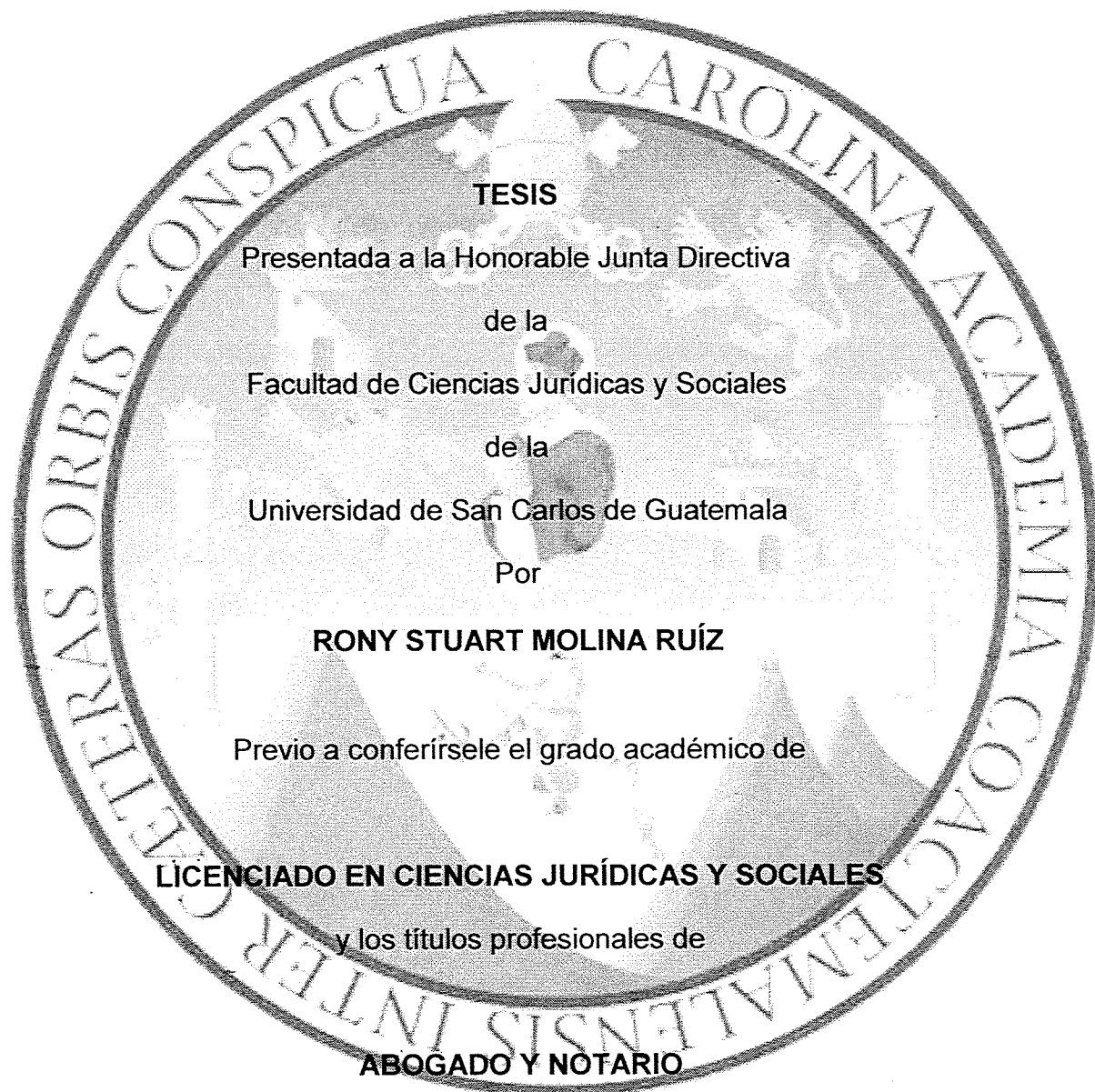
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES



GUATEMALA, NOVIEMBRE DE 2015

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

LA IMPORTANCIA DE CREAR UN PROCEDIMIENTO
ESPECÍFICO PARA LA EMISIÓN DE LICENCIAS AL PERSONAL
TÉCNICO EN COMUNICACIONES AERONÁUTICAS Y AYUDAS VISUALES



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 Tejeda Ayestas

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

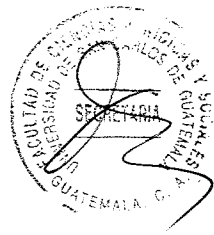
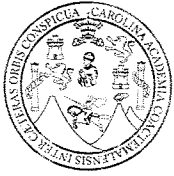
Primera Fase:

Presidente:	Lic. Héctor David España Pinetta
Vocal:	Lic. Rigoberto Rodas
Secretario:	Lic. Gamaliel Sentes Luna

Segunda Fase:

Presidente:	Lic. Jorge Mario Yupe Cárcamo
Vocal:	Licda. Mirza Eugenia Ixungaray López
Secretario:	Lic. Hugo Roberto Martínez Rebullá

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




Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala,
 09 de junio de 2014.

Atentamente pase al (a) Profesional, CARLOS ANTULIO SALAZAR URIZAR
 _____, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante
RONY STUART MOLINA RUÍZ, con carné 199816896,
 intitulado LA IMPORTANCIA DE CREAR UN PROCEDIMIENTO ESPECÍFICO PARA LA EMISIÓN DE LICENCIAS
AL PERSONAL TÉCNICO EN COMUNICACIONES AERONÁUTICAS Y AYUDAS VISUALES.

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

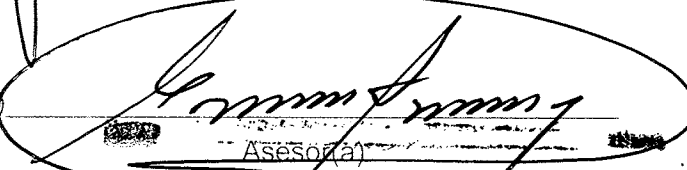
El dictamen correspondiente se debe emitir en un plazo no mayor de 90 días continuos a partir de concluida la investigación, en este debe hacer constar su opinión respecto del contenido científico y técnico de la tesis, la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, los cuadros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

Adjunto encontrará el plan de tesis respectivo.


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

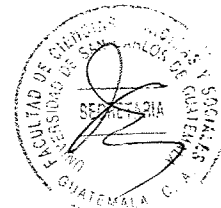


Fecha de recepción 30 / 8 / 2014



 ASESORÍA
LIC. CARLOS ANTULIO SALAZAR URIZAR
 ABOGADO Y NOTARIO



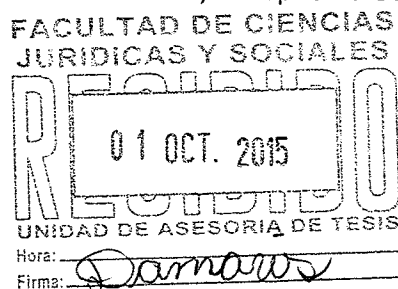


Guatemala, 25 septiembre 2015

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.



Tengo el agrado de dirigirme a usted para informarle que de conformidad con el nombramiento de asesor del trabajo de tesis que me hiciera el Bachiller: **RONY STUART MOLINA RUÍZ, titulado "LA IMPORTANCIA DE CREAR UN PROCEDIMIENTO ESPECÍFICO PARA LA EMISIÓN DE LICENCIAS AL PERSONAL TÉCNICO EN COMUNICACIONES AERONÁUTICAS Y AYUDAS VISUALES"**, informo a usted lo siguiente:

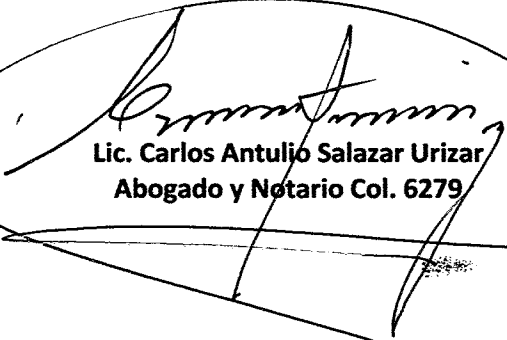
- a) **Respecto del contenido científico y técnico de la tesis:** De la revisión practicada al trabajo de tesis relacionado, se puede extraer que el mismo cumple con los requisitos establecidos en el Artículo 31 del Normativo para Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, relativos al contenido científico y técnico de la Tesis en virtud que el presente trabajo llena las expectativas por dicho normativo, al haberse utilizado dichos aspectos al desarrollarse la investigación del caso.
- b) **Respecto a la metodología y técnica de investigación utilizada:** para el desarrollo del presente trabajo se utilizaron métodos y técnicas adecuadas para este tipo de investigación siendo estos deductivo, inductivo, el descriptivo, analítico y sintético y así como técnicas bibliográficas y documental, para la indagación respectiva. Por ello, se pudo establecer que se hace necesario crear un procedimiento específico para la emisión de licencias al personal técnico en comunicaciones aeronáuticas y ayudas visuales, debido a que al no contarse con dicho procedimiento, produce violación a los derechos del personal técnico aeronáutico, falta de calidad en el ejercicio de sus funciones y desacato a la norma que regula este tipo de licencia.
- c) **De la redacción utilizada:** se observó que en toda la tesis se emplearon técnicas de redacción, ortografía y gramática adecuadas, para este tipo de trabajos, así como fondo y forma según lo establecido por la Real Academia de la Lengua Española.
- d) **Respecto de la contribución científica:** se puede observar que el trabajo desarrollado, observa el contenido científico que para este tipo de actividad se requiere, pues el estudio de todo el contexto se puede apreciar la importancia y necesidad existente en nuestro país que sea creado un procedimiento específico para la emisión de licencias al personal técnico en comunicaciones aeronáuticas y ayudas visuales.



- e) **De la conclusión discursiva:** se pudo establecer que el Bachiller, ha evidenciado dentro de la investigación la necesidad de crear un procedimiento específico para la emisión de licencias al personal técnico en comunicaciones aeronáuticas y ayudas visuales, y a mi consideración son adecuados y congruentes con el trabajo realizado.
- f) **Respecto a la bibliografía utilizada:** finalmente se constató que en el desarrollo y culminación del informe final de la tesis, se utilizó doctrina de autores nacionales y extranjeros, así como análisis de la legislación interna, como de otros países por lo que a mi criterio son adecuados.

En conclusión, y en virtud de haberse cumplido con las exigencias del suscrito asesor, derivadas del examen del trabajo en los términos anteriormente expuestos e individualizados y por las razones ya expresadas, al haberse cumplido con los requisitos establecidos en el Artículo 31 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y el Examen General Público, resulta procedente aprobar el trabajo de Tesis relacionado por el Bachiller: **RONY STUART MOLINA RUÍZ**, y en consideración dársele la opinión que merece, debiendo continuar su trámite administrativo legal correspondiente, a efecto se emita orden de impresión y se señale día y hora para la discusión en el correspondiente examen público, así también **DECLARO** que no tengo parentesco dentro de los grados de ley con el Bachiller; En tal virtud, emito **DICTAMEN FAVORABLE**, aprobando el trabajo de tesis asesorado.

Atentamente,


Lic. Carlos Antulio Salazar Urizar
Abogado y Notario Col. 6279

LIC. CARLOS ANTULIO SALAZAR URIZAR
ABOGADO Y NOTARIO



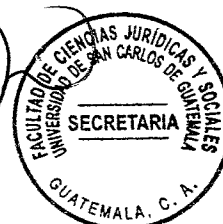
DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 05 de noviembre de 2015.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante RONY STUART MOLINA RUÍZ, titulado LA IMPORTANCIA DE CREAR UN PROCEDIMIENTO ESPECÍFICO PARA LA EMISIÓN DE LICENCIAS AL PERSONAL TÉCNICO EN COMUNICACIONES AERONÁUTICAS Y AYUDAS VISUALES. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

BAMO/srrs.

[Handwritten signature]

[Large handwritten signature]



[Handwritten signature]
 Lic. Avelin Ortiz Orellana
 DECANO

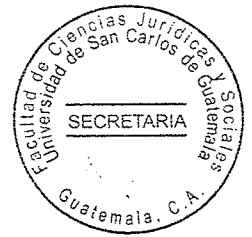




DEDICATORIA

- A DIOS:** Por llenarme de bendiciones, fortaleza y sabiduría en los momentos de flaqueza y guiarme hasta la culminación de mi carrera profesional. A Dios sea siempre la gloria.
- A MI AMADA ESPOSA:** Idanea Barrios, a quien sin su esfuerzo y apoyo no hubiera sido posible este gran logro.
- A NUESTROS HIJOS:** Sharon Idanea, Rony Stuart y Christopher Romario, pilares de mi vida, razón de mi superación.
- A MIS PADRES:** María Rosa Ruiz García, por su amor, apoyo, orientación; Oscar Rolando Molina Cervantes (QEPD), que Dios lo tenga en el cielo.
- Rigoberto Ruiz Marroquín y Rubén Casillas Moreno por estar a mi lado y ser apoyo para mitigar lo difícil del camino.
- A MIS HERMANOS:** Edgar Rolando, Belvet Loreina, Sharon Mayte y Oscar Steve, por su apoyo y calidez de familia y compartir conmigo momentos maravillosos.
- A MIS SUEGROS Y CUÑADOS:** Rudy Barrios (QEPD), Miriam González por su apoyo a cada momento, mis cuñados Violeta, Glendy, Jainer y Ángela, por su solidaridad.
- A MIS AMIGOS Y PROFESIONALES:** Lic. Luis Montufar, Lic. René Valdez, Lic. Federico Díaz, Lic. Marlon Molina, Lic. José Jiménez, Lic. Víctor Pérez, Lic. Héctor Sipac, por su apoyo.
- A MIS CATEDRÁTICOS PROFESIONALES:** Dr. Bonerge Mejía, Lic. Carlos Antulio Salazar Urizar, Lic. Otto René Arenas, Doctor Carlos Herrera por cumplir con el lema id y enseñad.
- A MI CASA DE ESTUDIOS:** La Tricentaria Universidad de San Carlos de Guatemala, especialmente la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales.

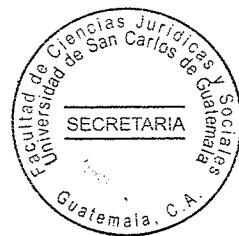
PRESENTACIÓN



La presente investigación aporta a la sociedad guatemalteca un análisis teórico fundamentado en aspectos legales y doctrinarios sobre la importancia de crear un procedimiento específico para la emisión de licencias de técnico en comunicaciones aeronáuticas y ayudas visuales. Fue realizada en la Dirección General de Aeronáutica Civil, es un tema integrado por normas de derecho público y normas de derecho privado, de orden interno e internacional, su delimitación temporal comprende desde el año 2010 a la presente fecha.

Entre sus objetivos, se realizó un estudio sobre la legislación nacional e internacional vigente sobre el personal técnico aeronáutico; el análisis y estudio de la función de la Gerencia de Licencias; con el objeto de establecer la efectiva aplicación a lo regulado por la Ley de Aviación Civil y su reglamento. Demostrar la ausencia de procedimientos para el otorgamiento de las licencias antes referidas; considerando que la función que realizan es técnica, afín a la aviación y su actividad no solo está regulada por normas internas sino también por normas internacionales. Proponiendo un procedimiento que facilite las actividades de la Gerencia de Licencias, así como de guía para los trabajadores y técnicos de la Dirección General de Aeronáutica Civil. El Estado de Guatemala debe velar por los derechos de las personas por consiguiente es imperativo que el personal técnico aeronáutico cuente con la respectiva licencia que le acredita la idoneidad de su profesión.

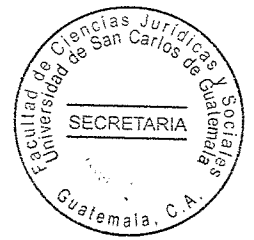
HIPÓTESIS



Mediante la utilización de variables descriptivas, se realizó la investigación sobre la base conformada por la hipótesis que la ausencia y la falta de aplicación de un procedimiento que regule la emisión de las licencias de técnicos en comunicaciones aeronáuticas y ayudas visuales produce violación a los derechos del personal técnico aeronáutico, falta de calidad en el ejercicio de sus funciones y desacato a la norma que regula este tipo de licencia.

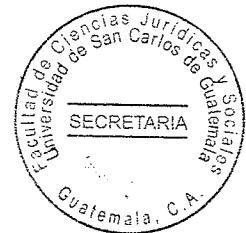
Para el planteamiento de lo anterior, se consideró de forma específica la normativa nacional e internacional que regula lo relativo al otorgamiento de las licencias aeronáuticas dentro del territorio guatemalteco; considerando que previo a ejercer una actividad afín a la aviación, el personal técnico aeronáutico debe poseer una licencia aeronáutica que acredite la idoneidad de sus funciones; para lo cual es necesario cumplir con una serie de requisitos técnicos, los cuales deben ser establecidos sobre un ordenamiento jurídico bien estructurado y un procedimiento que garantice su otorgamiento.

COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS



Para comprobar la hipótesis planteada, se utilizó el método deductivo para conocer la doctrina y la legislación interna vigente, estableciendo su finalidad y razón legal así como deducir las causas por las cuales no se otorga idoneidad al personal técnico especializado en telecomunicaciones aeronáuticas. El método analítico se utilizó al realizar un estudio general de la normativa jurídica vigente que regula el presente tema y sus avances tecnológicos. El método sintético fue utilizado para elaborar una síntesis de la problemática planteada, obtener las conclusiones acerca de la incidencia de las normas jurídicas en los procedimientos que se realizan en la Gerencia de Licencias y proponer la solución a la misma.

Con el resultado obtenido en la Dirección General de Aeronáutica Civil, específicamente en la Gerencia de Licencias y la Gerencia de Telecomunicaciones, la hipótesis planteada se llegó a comprobar en base a las entrevistas realizadas al personal que labora en la Gerencia de Telecomunicaciones, que no existe procedimiento específico para el otorgamiento de las licencias de técnicos en comunicaciones aeronáuticas I y II y ayudas visuales reguladas en la Ley de Aviación Civil, y su Reglamento (Acuerdo Gubernativo número 384-2001). Por último se entrevistó al departamento de planificación estratégica, a fin de establecer la última modificación del Manual de Normas y Procedimientos de la Gerencia de Licencias realizada en el año 2012, el cual no incorpora un procedimiento para la emisión de las licencias antes mencionadas.



ÍNDICE

Pág.

Introducción..... i

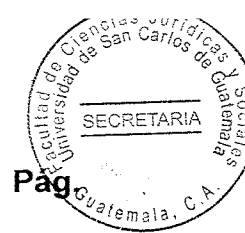
CAPÍTULO I

1.	Derecho Aeronáutico.....	1
1.1.	Antecedentes históricos.....	1
1.2.	Definición.....	3
1.3.	Fuentes.....	4
1.3.1.	La ley.....	5
1.3.2.	Convenios y tratados internacionales	6
1.3.3.	La Jurisprudencia.....	6
1.3.4.	La costumbre.....	7
1.3.5.	La doctrina.....	7
1.4.	Principios.....	8
1.5.	Características.....	10
1.5.1.	Autonomía.....	10
1.5.2.	Dinamismo.....	10
1.5.3.	Internacionalidad.....	11
1.5.4.	Reglamentarismo.....	11
1.6.	Ámbito de aplicación.....	11
1.7.	Relación del derecho aeronáutico con otras ramas del derecho.....	12
1.8.	Régimen jurídico aplicable.....	13
1.9.	Convenios internacionales.....	14
1.9.1.	Convenio Sobre Aviación Civil Internacional.....	15
1.9.2.	Convención de Varsovia de 1929.....	15
1.9.3.	Protocolo de la Haya	15

1.9.4.	Convenio de Guadalajara de 1961.....	16
1.9.5.	Protocolo de Guatemala	16
1.10	Organizaciones internacionales.....	16
1.10.1.	Organización de Aviación Civil Internacional.....	16
1.10.2.	Confederación Latinoamericana de Aviación Civil.....	17
1.10.3.	Asociación Internacional de Transporte Aéreo.....	18

CAPÍTULO II

2.	Dirección General de Aeronáutica Civil.....	19
2.1.	Antecedentes históricos.....	19
2.2.	Legislación aplicable.....	22
2.3.	Misión y visión.....	24
2.4.	Funciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil.....	25
2.5.	Estructura y organización.....	26
2.6.	Gerencia de Telecomunicaciones y Ayudas Visuales de la Navegación Aérea (ASNA)	28
2.7.	Gerencia de Licencias	31
2.7.1.	Antecedentes.....	33
2.7.2.	Estructura organizacional de la Gerencia de Licencias.....	36
2.7.3.	Naturaleza jurídica.....	37
2.7.4.	Funciones de la Gerencia de Licencias.....	37
2.7.5.	Normativa aplicable.....	39

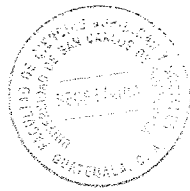


CAPÍTULO III

3.	Manual de normas y procedimientos de la Gerencia de Licencias de la Dirección General de Aeronáutica Civil y la inobservancia del procedimiento para la emisión de licencias de técnicos en comunicaciones y ayudas visuales.....	41
3.1.	Objeto	41
3.2.	Ámbito de aplicación.....	42
3.3.	Procedimientos.....	42

CAPÍTULO IV

4.	Análisis de los procedimientos de mayor trascendencia para el otorgamiento de las licencias aeronáuticas.....	55
4.1.	Procedimiento para el otorgamiento y renovación de licencias.....	55
4.2.	Procedimiento para obtener el certificado médico de las licencias aeronáuticas.....	65
4.3.	Papel del no otorgamiento de licencias a los técnicos en comunicaciones aeronáutica y ayudas visuales.....	68
4.4.	Propuesta concreta.....	71
	CONCLUSIÓN DISCURSIVA.....	77
	BIBLIOGRAFÍA.....	79



INTRODUCCIÓN

El desarrollo y evolución de la aviación en un país exige instrumentos jurídicos que formen un marco legal bien estructurado a fin de garantizar seguridad técnica y jurídica a las actividades aeronáuticas, ejemplo de ello es la prestación de los servicios del personal técnico aeronáutico, que actualmente se encuentra fundamentada por las normas de aviación nacional e internacional vigentes.

La elección del presente trabajo de investigación titulado la importancia de crear un procedimiento específico para la emisión de licencias al personal técnico en comunicaciones aeronáuticas y ayudas visuales, obedece al interés de adquirir nuevos conocimientos de una normativa jurídica especial como lo es el Derecho Aeronáutico.

Por disposición de la Ley de Aviación Civil, la Dirección General de Aeronáutica Civil a través de la Gerencia de Licencias ejerce la función de desconcentración y descentralización de los procedimientos administrativos y técnicos establecidos para el otorgamiento, renovación, vigencia de las licencias aeronáuticas y sus modalidades, a fin de coadyuvar al proceso de vigilancia de la seguridad operacional en la navegación aérea, basándose: en los convenios internacionales que en materia de derecho aeronáutico Guatemala es signatario, la Constitución Política de la República de Guatemala, la ley ordinaria, reglamento, regulaciones de aviación civil y el manual de normas y procedimientos de la Gerencia de Licencias.

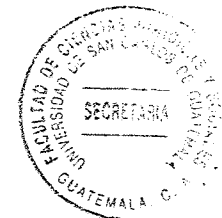
Este último desarrolla los procedimientos para la emisión de las licencias aeronáuticas sin embargo éste no desarrolla un procedimiento específico para el otorgamiento de las licencias de técnico en comunicaciones aeronáutica y ayudas visuales, a los trabajadores que laboran en la Gerencia de Telecomunicaciones Aeronáuticas de la Dirección General de Aeronáutica Civil. La hipótesis sobre la ausencia y la falta de aplicación de un procedimiento que regule la emisión de las licencias de técnicos en comunicaciones aeronáuticas y ayudas visuales fue comprobada por medio del análisis de la normativa vigente, y las entrevistas realizadas al personal técnico involucrado. Los



objetivos generales de la investigación fueron establecer la falta de procedimiento para la emisión de las licencias antes referidas, establecer el incumplimiento a la norma ordinaria y reglamentaria. Como objetivos específicos podemos mencionar, el análisis realizado al manual de normas y procedimientos de la Gerencia de Licencias, sus funciones y alcance y por último se propuso un procedimiento para la emisión y renovación de las Licencias; a fin de facilitar las actividades de la Gerencia de Licencias.

La tesis está conformada en cuatro capítulos, distribuidos de la forma siguiente: en el primer capítulo se estudia el derecho aeronáutico, sus principios, así como las diferentes organizaciones internacionales que lo conforman; el segundo capítulo aborda la Dirección General de Aeronáutica Civil, la estructura organizacional, técnica y administrativa y su ordenamiento jurídico aplicable; el tercer capítulo desarrolla un análisis y estudio del Manual de Normas y Procedimientos de la Gerencia de Licencias, los diferentes tipos de procedimientos y en el cuarto capítulo se analizan los procedimientos más importantes para el otorgamiento de las licencias aeronáuticas.

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



CAPÍTULO I

1. Derecho Aeronáutico

1.1. Antecedentes históricos

La actividad aérea se ha caracterizado como unos de los medios de transportes más avanzados que van a la vanguardia de la tecnología. Si remontamos años atrás, se puede decir que la actividad aeronáutica nace en 1783 con el ingenioso invento de los hermanos Montgolfier del globo de aire caliente, que da lugar al nacimiento de la actividad aeronáutica; en ese mismo año en París se origina el primer viaje aéreo en globo tripulado por Pilatre de Rozier y Márquez de Arlandes.¹

Tras la novedosa invención, el número de interesados por volar era mayor, por lo que a finales de 1784 y principios de 1785 las autoridades de París publican una ley en la cual regula que previo al ascenso de los globos, era necesario obtener una autorización, a fin de evitar desastres. Luego en 1889 cuando el globo era el único aparato capaz de mantenerse en el aire, se realiza la primera conferencia internacional sobre Derecho Aeronáutico en París, con la presencia de Estados Unidos, Francia y México entre otros.²

¹ Enciclopedia Ciencia e Inventos. Pág. 84.

² Tapia Acosta, Alfonso. Responsabilidad jurídica en el Derecho Espacial. Pág. 31



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

A raíz de la primera guerra mundial, se interrumpe la evolución de las conferencias internacionales. Sin embargo la clausura de esta guerra consagra la producción comercial, dando origen al transporte aéreo de pasajeros y de correo.

Durante el auge de la segunda guerra mundial, la aviación fue el elemento principal en la contienda, luego de finalizada la segunda guerra mundial en 1945 se incorpora al servicio el primer reactor comercial, comet, y como consecuencia se acrecenta la creación de aeronaves cada vez más grandes, ejemplo jumbo, concorde, airbus, etc.

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

El desarrollo y funcionamiento del derecho aeronáutico se fundamenta en convenios internacionales que comprenden entre otras disposiciones lo relativo al transporte aéreo, la infraestructura, el registro aeronáutico, la aptitud del personal técnico aeronáutico la cual se comprueba con la emisión de las licencias correspondientes.



1.2. Definición

Al definir el derecho aeronáutico se pretende establecer las características principales y los elementos que lo conforman, según el tratadista Federico Videla, “El Derecho Aeronáutico es el conjunto de principios y normas, de Derecho Público y Privado, de orden interno e internacional, que rigen las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica o modificada por ella”.³

El tratadista Ambrosini por su parte define al derecho aeronáutico como “la rama del derecho que estudia la calificación y regulación jurídica de todos los factores esenciales de la actividad aviatoria, o sea: el ambiente en que ella se organiza y desenvuelve - espacio situado por encima de la superficie terrestre y esa parte de la superficie destinada a tal actividad que se suele denominar infraestructura-; el medio o vehículo con que tal actividad se pone en acto –avión o máquina volante, cualquier especie que sea-; el personal especializado que sirve para su conducción y más genéricamente para su preparación y uso –gente del aire-; así como todas las relaciones jurídicas –públicas y privadas, nacionales e internacionales– a que da lugar la mencionada actividad”.⁴

Al considerar las aportaciones de los autores anteriores se pueden establecer algunas características esenciales a efecto de obtener una definición de Derecho Aeronáutico:

³ Videla Escalada, Federico. **Manual de Derecho Aeronáutico**. Pag.9

⁴ Ambrosini, Antonio. **Instituciones del Derecho de la Aviación**. Pág. 48

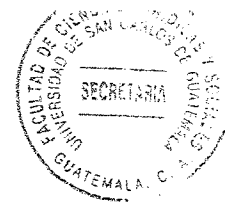
- 1) Sus normas están integradas por normas de derecho público y normas de derecho privado de orden interno e internacional.
- 2) Está conformado por un conjunto de principios que son una fuente importante del derecho aeronáutico.
- 3) Normas jurídicas que regulan las funciones, organización y actividad de la aviación.
- 4) Las relaciones que regula el derecho aeronáutico son relaciones entre Estados.

Se puede definir entonces que el derecho aeronáutico es un conjunto de principios y normas jurídicas de derecho público y derecho privado, que regulan la organización y el ejercicio de las actividades aeronáuticas, las relaciones interestatales, a fin de que el desarrollo de la aviación civil internacional sea eficiente y seguro, basados sobre un ordenamiento jurídico de orden interno e internacional.⁵

1.3. Fuentes

Al referirnos a las fuentes del derecho se puede decir que son todos aquellos acontecimientos, hechos, causas y fenómenos que constituyen el origen del orden

⁵ Francisca Idanea Barrios González, Tesis **El Registro aeronáutico nacional y la ausencia de procedimientos de inscripción**. 2014



jurídico, es por ello que toda ciencia jurídica tiene su forma de crear los mecanismos de manifestación de las normas que caracterizan a cada rama del derecho. Las fuentes del derecho son formales, reales e históricas. Las fuentes formales, comprenden los procesos de creación de las normas jurídicas; las reales obedecen a los factores y elementos que determinan el contenido de las normas y las históricas comprenden el conjunto de documentos entre ellos libros, papiros, inscripciones, registros, etc., que aportan información sobre los hechos ocurridos en el pasado.

En atención a lo anterior se puede decir que las fuentes históricas son las fuentes más importantes del derecho aeronáutico, puesto que a través de ellas se refleja el progreso paulatino del mismo. Las fuentes del derecho aeronáutico son; la ley, los convenios y tratados internacionales, ya sean Multilaterales o Bilaterales, la costumbre, la jurisprudencia y la doctrina.

1.3.1. La ley

Como fuentes directas del derecho aeronáutico podemos mencionar la ley interna de cada Estado, principalmente por la importancia que ha tenido en la formación del mismo. En el Estado de Guatemala al considerar la jerarquía de las normas, sobre la cúspide se encuentra la Constitución Política de la República de Guatemala, específicamente en el Artículo 142 el cual prescribe: "El Estado ejerce plena soberanía sobre a) el territorio nacional integrado por y el espacio aéreo que se extiende sobre los mismos, seguidamente la Ley de Aviación Civil contenida en el Decreto 93-2000, su respectivo reglamento, las Regulaciones de Aviación Civil (RAC'S)



y todas aquellas disposiciones complementarias, necesarias para el fiel cumplimiento y aplicación de la ley y su reglamento.

1.3.2. Convenios y tratados internacionales

Otra de las fuentes principales del derecho aeronáutico son los convenios y tratados internacionales, ya sean éstos multilaterales o bilaterales, su importancia radica en establecer acuerdos entre Estados a efecto de regular la aplicación de las libertades del aire y el desarrollo de los servicios aéreos comerciales de los diferentes países.

En Guatemala la ratificación de los Convenios de Chicago de 1944, de Varsovia de 1929, el protocolo de la Haya de 1955 y Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea, coadyuvaron a la formación de las primeras disposiciones en materia de transporte aéreo.

1.3.3. La jurisprudencia

Como fuente indirecta del derecho aeronáutico, consiste en la interpretación y aplicación de la ley, emanada de los tribunales. En Guatemala aún no existen tribunales especializados en materia de derecho aeronáutico.



1.3.4. La costumbre

La repetición natural y espontánea de conductas jurídicas definen lo que hoy conocemos como costumbre, para luego adquirir carácter de ley, en materia de derecho aeronáutico la reiteración y regularidad del ingreso de aeronaves a un país era cada vez mayor por lo que fue imprescindible llevar un control de las mismas previendo la doble matriculación, por lo que la reiteración de determinadas actividades aeronáuticas, conlleva a crear una norma que regule esa actividad que responde a una necesidad jurídicamente exigible.

1.3.5. La doctrina

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

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



1.4. Principios

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

a) Principio de Soberanía

El principio de soberanía consiste en la independencia plena que tiene un Estado de ejercer su poder sobre el espacio aéreo de su territorio. Internacionalmente lo ubicamos en el Artículo 1 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, conocido como el Convenio de Chicago de 1944, el que preceptúa: “Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio”.

El Estado de Guatemala como signatario al Convenio de Chicago, ejerce este principio en base a los Artículos 142 de la Constitución Política de la República de Guatemala, en la parte conducente establece: “El Estado ejerce plena soberanía sobre: a) El territorio nacional integrado por su suelo, subsuelo, aguas interiores, el mar territorial en la extensión que fija la ley y el espacio aéreo que se extiende sobre los mismos”, además la Ley de Aviación Civil contenida en el Decreto 93-2000 en el Artículo 3 preceptúa: “La República de Guatemala ejerce soberanía plena y exclusiva sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio y a sus aguas territoriales.



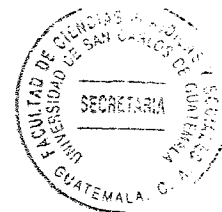
El uso, aprovechamiento y explotación del espacio aéreo con fines aeronáuticos de carácter civil se realizará de conformidad con lo estipulado en la Constitución Política de la República de Guatemala, en los acuerdos, tratados y convenios internacionales sobre la materia, signados y ratificados, las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

b) Principio de territorio

El territorio, es “Parte de la superficie terrestre sometida a la jurisdicción de un Estado”.⁶ Según el Artículo 2 del Convenio de Chicago, el territorio comprende las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo su soberanía, dominio, protección o mandato de cada Estado.

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

⁶ Cabanellas de Torres, Guillermo. **Diccionario Jurídico Elemental**. Pág. 207



1.5. Características

Las características del derecho aeronáutico o derecho aéreo, son los perfiles que ayudan a definir la esencia del derecho aeronáutico, entre ellos podemos mencionar:

1.5.1. Autonomía

Por ser una rama especializada, el derecho aeronáutico tiene a ser autónomo, pues cuenta con un conjunto de principios, doctrina y una legislación propia, en el Estado de Guatemala la ley que regula esta especialidad es la Ley de Aviación Civil, Decreto número 93-2000.

1.5.2. Dinamismo

La rama del derecho aeronáutico es muy dinámica, es decir se encuentra en constante cambio, y su evolución técnica es tan rápida que debe posicionarse paralelamente a los incesantes avances de la actividad aeronáutica. Uno de los ejemplos actuales en Guatemala es la falta de normativa que regule el registro de las famosas aeronaves no tripuladas llamadas comúnmente como drones, así como el registro de los aeródromos, entre otros.



1.5.3. Internacionalidad

El ordenamiento jurídico del derecho aeronáutico ha sido instituido por normas emanadas por entes internacionales especializados, ejemplo los anexos emitidos por la Organización de Aviación Civil Internacional, contienen normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales de aplicación obligatoria a todo Estado signatario Según el Artículo 37 del Convenio de Chicago. El Estado de Guatemala ha adoptado estas normas en atención al Artículo 5 de la Ley de Aviación Civil.

1.5.4. Reglamentarismo

Por lo general las leyes aeronáuticas proporcionan principios y normas básicas, que regulan la actividad aérea, no obstante por la amplia gama de instituciones técnicas que comprende el derecho aeronáutico es imprescindible la creación de reglamentos que desarrollen cada una de esas actividades propias de la aviación, de manera que el orden interno se adapte a las normas de carácter internacional y de esta forma alcanzar la uniformidad de las normas. Ejemplo la Convención de Chicago, esta complementada y reglamentada por sus 19 Anexos.

1.6. Ámbito de aplicación

La aplicación de las normas jurídicas en Guatemala es un resultado del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional, para alcanzar la estandarización de las normas, reglamentos y métodos aplicados a los Estados signatarios, a fin de mantener sus



propias normas en atención al principio de soberanía de cada Estado, conforme a lo ratificado en el convenio.

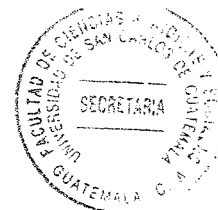
La Ley de Aviación Civil por su parte según el Artículo 2 regula que el ámbito de aplicación de las leyes se aplica a toda persona individual o jurídica, nacional o extranjera, que realice actividades de aviación civil dentro del territorio nacional y su espacio aéreo”.

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

1.7. Relación del derecho aeronáutico con otras ramas del derecho

El derecho aeronáutico está vinculado con otras disciplinas del derecho entre ellas podemos mencionar:

- a) Derecho Constitucional, su relación radica en los Artículos constitucionales 121, 141, 142, en donde se encuentran fundamentados los principios de soberanía y territorialidad que son propios del derecho aeronáutico.



- b) Derecho Penal, su relación se manifiesta en la comisión de un delito realizado en el medio de transporte que caracteriza al derecho aeronáutico que es la aeronave, o bien que éste sea objeto para la comisión de una acción penalmente regulada, o bien la piratería según Artículos 5, 290, 291, 300 del Decreto 17-73.
- c) Derecho Civil, su relación se aprecia en el negocio jurídico, la responsabilidad por daños a terceros, compraventa de aeronaves, etc.
- d) Derecho Mercantil, esta relación va dirigida propiamente a la aviación comercial, ya que para poder explotar servicios aéreos las empresas o sociedades deben estar debidamente inscritas en el Registro Mercantil General de la República.
- e) Derecho Registral, considerando lo regulado en el Artículo 44 del Decreto 93-2000, que contempla todas las instituciones afectas a registro, con el objeto de dar seguridad y certeza jurídica.
- f) Derecho Laboral, su relación se da principalmente con la relación laboral de un grupo de personas que ponen su actividad profesional al servicio de la navegación aérea.

1.8. Régimen jurídico aplicable

Una de las características importantes del derecho aeronáutico es la internacionalidad, puesto que sus normas son de orden internacional, en otras palabras el régimen jurídico



aplicable a esta rama del derecho son los convenios internacionales, y por consiguiente todo el ordenamiento interno de un Estado contratante debe estar basado en la norma internacional.

1.9. Convenios internacionales

El convenio “es un acuerdo escrito entre dos o más Estados que establecen normas de conducta, de cooperación, de política, en cierto sentido todo convenio o tratado constituye una renuncia al ejercicio de la soberanía en un punto o campo de actividad determinada”.⁷

En el derecho aeronáutico, los convenios internacionales pueden ser de carácter bilateral o multilateral, atendiendo al número de países que lo suscriban. A través de estos convenios los Estados en ejercicio de su soberanía convienen en crear una normativa recíproca de cooperación sobre determinadas cuestiones que suscitan en su territorio o espacio aéreo, basados en el ordenamiento jurídico internacional.

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

⁷ Larios Ochaíta, Carlos. **Derecho Internacional Público**. Pág. 16



1.9.1. Convenio Sobre Aviación Civil Internacional

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

1.9.2. Convención de Varsovia de 1929

El convenio de Varsovia fue firmado el 12 de octubre de 1929, es un instrumento importante para la comunidad internacional, sus normas van dirigidas a regular la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, ejemplo: billete de pasaje, carta de porte aéreo y la responsabilidad civil de los transportistas aéreos frente a los pasajeros que transporta, entre otros; este convenio fue ratificado por Guatemala el 28 de julio de 1971 y entró en vigor el 26 de octubre de 1971.

1.9.3. Protocolo de la Haya

El protocolo de la Haya de 1955, se encuentra en vigor desde el 1 de febrero de 1963, que contiene la Modificación al Convenio de Varsovia.



1.9.4. Convenio de Guadalajara de 1961

Este convenio se encuentra en vigor desde el 01 de Mayo de 1964, instrumentos que complementa al Convenio de Varsovia y que introduce dentro del régimen de responsabilidad al transportista de hecho.

1.9.5. Protocolo de Guatemala de 1971

Actualmente no se encuentra vigente, es una modificación al Convenio de Varsovia de 1929, modificado por el protocolo de la Haya en 1955.

1.10. Organizaciones Internacionales

Son órganos o entes internacionales creados como consecuencia de un convenio o tratado internacional a fin de coadyuvar y fomentar el desarrollo de la aviación en todo el mundo, entre ellas podemos citar:

1.10.1. Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

La Organización de Aviación Civil Internacional es un ente especializado, creado en 1944 mediante la Convención de Chicago, actualmente son representados 191 Estados signatarios, la OACI tiene su sede en Montreal Canadá y su fin primordial atendiendo a lo preceptuado en los Artículos 43 y 44 del Convenio de Chicago “es el desarrollo de los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y

el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional”, y para dar cumplimiento a esto se han desarrollado 19 anexos de Aviación, siendo de mayor preponderancia en el presente trabajo de investigación el anexo I, relacionado con las licencias al personal técnico aeronáutico.

1.10.2. Confederación Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)

Esta confederación nace a raíz de la necesidad de establecer medidas de cooperación en el campo del transporte aéreo de la región latinoamericana.

En las conferencias regionales de aviación civil (CRAC) de los años 1958, 1959 y 1962, se instituyen los principios básicos de la reglamentación del transporte aéreo, que deberían considerar los Estados de la región latinoamericana, no obstante a los esfuerzos realizados, la evolución de las mencionadas conferencias, se diluyó, a falta de una estructura orgánica, fue entonces donde se evidenció la necesidad de crear un órgano que centralizará la cooperación para la discusión a nivel regional de asuntos relacionados a la aviación civil y al transporte aéreo.

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



Tras la lucha de crear este organismo, entre el 11 y 14 de diciembre de 1973 se celebró en México la segunda conferencia Latinoamérica de autoridades aeronáuticas con el objeto de analizar el proyecto de constitución de dicha comisión, y como resultado de esa reunión 15 Estados latinoamericanos suscribieron el Estatuto de la CLAC, constituyéndose así el organismo internacional de aviación civil más importante de la región latinoamericana. Al poco tiempo se incorporaron otros 22 Estados de la Región entre ellos el Estado de Guatemala.⁸

1.10.3. Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA)

Es una asociación comercial para las compañías aéreas del mundo. Actualmente representa a 240 aerolíneas aproximadamente. Su fin principal es apoyar a las líneas aéreas en la formulación de políticas de industria relacionados a la aviación.⁹

⁸ <http://clacsec.lima.icao.int/2013-normativa/histoira.htm>

⁹ <http://iata.org/about/pages/mission.aspx>



CAPÍTULO II

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

La Dirección General de Aeronáutica Civil, es una dependencia del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, regulada en su estructura y funcionamiento, por el Decreto número 93-2000 que contiene la Ley de Aviación Civil, Reglamento de la ley, Regulaciones de Aviación Civil (RAC'S) y disposiciones complementarias, como fuente interna del derecho aeronáutico.

De acuerdo al Artículo 6 de la Ley de Aviación Civil, la Dirección General es el órgano rector superior encargada de normar, supervisar, vigilar y regular todas las actividades de aviación civil en el territorio y espacio aéreo de Guatemala, en defensa de los intereses nacionales, a fin de garantizar el adecuado control y desarrollo de la aviación.

2.1. Antecedentes históricos

Según información proporcionada por el Departamento de Planificación Estratégica de la Dirección General de Aeronáutica Civil; los orígenes de la aviación nacional surge en 1848 con el primer ascenso de globo al mando de Don José María Flores, que minutos después de ascender se desplomó sobre las cercanías de la Antigua Plaza de Toros Colonial, actualmente conocida como la Plazuela Barrios, dejando destrozos y provocando la muerte del navegante. Con ello nace el primer ascenso a los aires y el primer accidente aéreo en el territorio nacional.



En el año 1866 llega al país Don Sabino Escariola, quien durante los siguientes años realizó exhibiciones con un globo, estos acontecimientos no quedaron grabados ni registrados, fue hasta el año 1911 a través de los compatriotas Don Alberto de la Riva, y de Don Víctor Ortiz; quienes lograron construir una aeronave sin motor llamado “El Planeador”, creación que no tuvo el éxito esperado, pero les permitió efectuar los primeros vuelos registrados en el país.

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

“Como consecuencia de la Segunda Guerra Mundial, los Estados Unidos, construyeron en donde hoy funciona el aeropuerto La Aurora, un campo de aterrizaje, que operaba como base militar, la cual al terminar su cometido dejó de ser operada por dicho agrupamiento, siendo absorbido por el aeródromo en principio para las operaciones de la aviación militar”.¹⁰ En la mayoría de los países la aviación nace en el ámbito militar, desplazándose al ámbito comercial conforme a las necesidades y avance de la misma y finalmente alcanza el ámbito de la aviación general.

Como producto del avance de las empresas de aviación a nivel internacional, en 1927 se autoriza la explotación del espacio aéreo guatemalteco con la empresa Panamerican

¹⁰ Luis Orlando Montufar Chinchilla, Tesis **Procedimiento administrativo para la celebración de contratos de transporte aéreo público nacional e internacional en Guatemala**. 2007



World Airwyas Inc. (PAN AM), que durante la época de los 90 cancela operaciones por problemas económicos.

Ante la necesidad de crear formalmente un órgano regulador de la actividad aérea en Guatemala, durante el gobierno del Presidente Lázaro Cachón, se crea la Dirección General de Aeronáutica Civil mediante Decreto Presidencial número 1032 de fecha 11 de septiembre de 1929, a cargo del Director Piloto Aviador Arturo Altolaquirre.

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

Sin embargo el nivel de la actividad y operación en el espacio aéreo guatemalteco se fue incrementando, a través de la fluidez del ingreso de líneas aéreas, vuelos privados, y la incursión de técnicas de navegación aérea, lo que provocó la promulgación de la Ley de Aviación Civil contenida en Decreto número 563 del Congreso de la República, en el año 1948, al paso de los años esta ley fue sustituida por una nueva, contenida en Decreto número 100-97 con vigencia el 07 de diciembre de 1997.

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



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

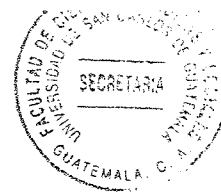
2.2. Legislación aplicable

En Guatemala la normativa que conforma el ordenamiento jurídico en materia de Derecho Aeronáutico se encuentra primeramente:

Nacional:

- i) La Constitución Política de la República de Guatemala, en donde se encuentran fundamentados los principios constitucionales de territorialidad y soberanía del Estado de Guatemala.

- ii) La Ley de Aviación Civil contenida en Decreto número 93-2000, del Congreso de la República de Guatemala, contiene 139 artículos, de los cuales analizaremos los de mayor importancia y que tienen relación con el presente estudio.
Su objetivo primordial según el Artículo 1. "es normar el ejercicio de las actividades de aeronáutica civil, en apoyo al uso racional, eficiente y seguro del espacio aéreo, bajo el imperio de la Constitución Política de la República de Guatemala, los convenios internacionales ratificados, los reglamentos y normas



complementarias”. Esta ley contiene de manera general las disposiciones internacionales emanadas de la OACI, en las áreas de la aviación.

- iii) Reglamento de la Ley de Aviación Civil Acuerdo Gubernativo número 384-2001 del Presidente de la República de Guatemala de fecha 14 de septiembre de 2001. Contiene 203 artículos que desarrollan de manera particular y procedimental las áreas contenidas en la Ley de Aviación Civil.
- iv) Regulaciones de Aviación Civil de Guatemala (RAC’S) son disposiciones específicas que sirven para la correcta aplicación de la Ley y su reglamento. Son emitidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil y adoptan y adaptan las normas y recomendaciones emanadas de la OACI plasmadas en sus 19 Anexos.
- v) Disposiciones complementarias; son normas que contienen procedimientos específicos de cada departamento y que orientan a los usuarios para cumplir de mejor forma con los requerimientos contenidos en la Ley, Reglamento y Regulaciones. Ejemplo: guías o políticas de cumplimiento, manuales de normas y procedimientos, manual de funciones, circulares etc.,

Internacional:

- i) Convenios internacionales; considerando lo preceptuado en los Artículos 2, 3 y 5 de la Ley de Aviación Civil, Guatemala como Estado signatario del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional adopta las normas internacionales de la



Organización Aviación Civil Internacional como parte integrante del marco jurídico.

- ii) Anexo I Licencias al Personal: las normas que contiene este anexo, van orientadas a la cualificación del personal que ejerce una función directamente relacionada con la operación de las aeronaves, los requerimientos, conocimientos y aptitudes que deben de reunir, para obtener la licencia ya sea ésta de piloto aviador, tripulante de cabina, mecánico, ingeniero de vuelo, controlador de tránsito aéreo, entre otros.

2.3. Misión y visión

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

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

Mientras que la aviación civil no pueda prescindir de un ordenamiento jurídico la Dirección General de Aeronáutica Civil seguirá constituyendo la garantía para las



actividades aeronáuticas, es por ello que como ente regulador debe mantenerse a la vanguardia de las normas internacionales, con el objeto de alcanzar su visión y misión.

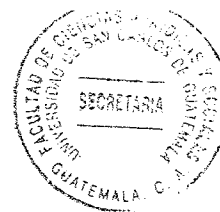
Con el propósito de cumplir su cometido y la consolidación de las actividades aeronáuticas, la Dirección General a raíz de la ratificación del Convenio de Chicago de 1944 incorpora dentro de su ordenamiento jurídico una norma que regula lo relativo al otorgamiento de licencias aeronáuticas y se crea el Departamento de Licencias de conformidad a lo estipulado en el Artículo 37 del Convenio antes referido

2.4. Funciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil

Las funciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil, están establecidas en el Título I “Aeronáutica Civil” Capítulo II “Autoridad Aeronáutica” Artículo 7, de la Ley de Aviación Civil. Una de las funciones de mayor trascendencia para efectos del presente estudio, es la literal e) que contiene la base legal para el otorgamiento de licencias al personal técnico aeronáutico que literalmente establece:

“e) Expedir, prorrogar, suspender o cancelar certificados o licencias para talleres aeronáuticos, Escuelas de Instrucción Aeronáutica, pilotos y demás personal aeronáutico.”

Aunado a este articulado el Artículo 59 del mismo cuerpo legal establece; que ninguna persona podrá ejercer la profesión de piloto, ingeniero de vuelo, navegante, mecánico o radio operador de abordaje, auxiliar de cabina, controlador de tránsito aéreo, u otra



profesión afín a la actividad de aviación; sin que previamente hayan sufrido el procedimiento para el otorgamiento de la licencia respectiva.

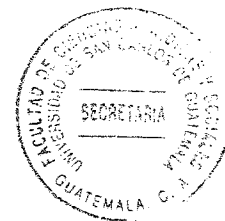
2.5. Estructura y organización

La estructura organizacional de la Dirección General de Aeronáutica Civil es una estructura formal, es la jerarquía de subordinación de las entidades que lo conforman. A través de ella se determina los modos en que opera toda la actividad aeronáutica en Guatemala así como los objetivos por alcanzar, actualmente se dividen en varias aéreas que se describen a continuación:

a) Despacho superior:

La máxima autoridad de la Dirección es el Director General de Aeronáutica Civil según Artículo 13 de la Ley de Aviación Civil, quien ejerce sus funciones con estricto apego a lo que establece la ley referida y demás disposiciones de observancia general.

Actualmente el director tiene la calidad de interventor; calidad que le permite amplias facultades para desarrollar con independencia sus funciones de forma directa con el Presidente de la República de Guatemala. En otras palabras la Dirección General de Aeronáutica Civil está intervenida por la Presidencia de la República y coordina sus actividades con el Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda.



b) Subdirección Administrativa

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

c) Administraciones de Aeropuertos

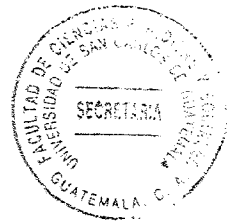
Aeropuerto Internacional La Aurora

Aeropuerto Internacional Mundo Maya

d) Subdirección Técnica Operativa

El área técnica operativa está facultada para asistir, colaborar y dar apoyo directo a la Dirección General en la administración, ejecución y seguimiento de proyectos, programas y actividades desarrolladas por las unidades de índole técnico-operativas, procurando el cumplimiento del orden jurídico aplicable que regula la actividad aeronáutica a nivel nacional e internacional.

Dirige el funcionamiento, coordinación y desarrollo de las normas, procedimientos y especificaciones técnicas de las unidades y servicios bajo su cargo, entre ellas se pueden mencionar:

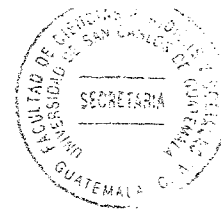


- a) Coordinación Técnica DGAC ante OACI,
- b) Coordinación de Aeródromos Regionales,
- c) Gerencia de Navegación aérea,
- d) Gerencia de Infraestructura Aeroportuaria,
- e) Gerencia de Telecomunicaciones y Ayudas Visuales de la Navegación aérea
ASNA
- f) Gerencia de Estándares de Vuelo
- g) Gerencia de Licencias
- h) Gerencia de Registro Aeronáutico
- i) Gerencia de Transporte Aéreo, entre otras.

Como se puede apreciar la estructura organizacional de la Dirección General de Aeronáutica Civil es sólida y bien definida, sin embargo únicamente se analizará la Gerencia de Telecomunicaciones y Ayudas Visuales de la Navegación Aérea (ASNA) y la Gerencia de Licencias objeto de estudio.

2.6. Gerencia de Telecomunicaciones y Ayudas Visuales de la Navegación aérea (ASNA)

Surge como una de las recomendaciones del Convenio de Chicago de 1944 “Convenio Sobre Aviación Civil Internacional” en el Artículo 28 establece: que cada Estado contratante se compromete a) proveer en su territorio aeropuertos, servicios de radio, servicios meteorológicos y otras instalaciones y servicios para la navegación aérea a fin de facilitar la navegación aérea internacional.....b) adoptar y aplicar los sistemas



normalizados apropiados sobre procedimientos de comunicaciones, códigos, balizamiento, señales, iluminación y demás métodos y reglas.....”.

De esta manera se puede decir que Guatemala como Estado signatario, crea una unidad técnica operativa, cuyo objetivo principal es la planificación, supervisión, instalación, ejecución y la puesta en operación de todos los sistemas, subsistemas y equipos para el servicio de la seguridad a la navegación aérea y telecomunicaciones aeronáuticas, llamada Gerencia de Telecomunicaciones.

Su funcionamiento está regulado no solo en la Legislación nacional, sino en la norma internacional específicamente en el Anexo 10 “Telecomunicaciones aeronáuticas” del Convenio antes referido, su contenido comprende los tres elementos que a consideración de la Organización de Aviación Civil Internacional son los más complejos y esenciales de la aviación civil internacional:

- a) las telecomunicaciones aeronáuticas,
- b) la navegación
- c) y la vigilancia,

Para alcanzar los objetivos establecidos en su manual de procedimientos y funciones, la Gerencia de Telecomunicaciones cuenta actualmente con el personal técnico aeronáutico, especializado y capacitado para las funciones que ejerce.



Los técnicos, son las personas que entre sus asignaciones más importantes tienen el mantenimiento correctivo, preventivo y emergente de todos los sistemas y subsistemas correspondientes a: 1. Radio ayudas para la navegación aérea; 2. Telecomunicaciones tierra-aire, AFTN (Red de Comunicaciones Fijas Aeronáuticas) y 3. Ayudas visuales a la navegación aérea y sistemas eléctricos, entre otros.

La actividad que realizan los técnicos es una actividad complementaria, pero estrictamente necesaria para la adecuada orientación de los vuelos en proceso. Por lo tanto, de su labor depende la vida de muchas personas y la seguridad misma de los aeropuertos.

Es por ello que el legislador dejó contemplado en el Artículo 59 de la ley de Aviación Civil que toda profesión a fin a la actividad de aviación deberá previamente obtener la licencia respectiva que acredite su idoneidad y capacidad en el ejercicio de sus funciones.

Según entrevista realizada al Gerente de Telecomunicaciones afirmó que a la fecha el personal que realiza actividades técnicas aeronáuticas en los sistemas de radio ayudas para la navegación aérea, ejercen sus labores sin la licencia respectiva.

Además indicó que el personal a cargo de dicha función previamente debe ser capacitado y esa capacitación únicamente es proporcionada a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil con las diferentes instituciones y/o escuelas internacionales reconocidas por la Organización de Aviación Civil Internacional ejemplo: Instituto Centroamericano de Capacitación Aeronáutica (ICCAE) en El Salvador, Centro



de Instrucción, Perfeccionamiento y Experimentación (CIPE) en Argentina, Fabricantes de los Equipos en el Extranjero, como INDRA en España, THALES E USA, JOTRON en Noruega, Park Air en Inglaterra, entre otras.

2.7. Gerencia de Licencias

Actualmente la Gerencia de Licencias, está constituida específicamente para establecer las normas y procedimientos relativos a la emisión de licencias para el personal técnico aeronáutico.

Esto obedece a una de las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional, contenidas en el Anexo 1 al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional "Licencias al Personal" y en cumplimiento a lo instituido por la Constitución Política de la República de Guatemala, la Ley de Aviación Civil, su reglamento, regulaciones de Aviación Civil y disposiciones complementarias.

Se puede decir que la Gerencia de Licencias ha venido a coadyuvar con la sistematización para la emisión de licencias al personal técnico aeronáutico.

Conceptos:

Para los efectos del presente tema se debe considerar los conceptos de Licencia y Personal Técnico Aeronáutico.



- a) Licencia: Para el autor Guillermo Cabanellas, define el termino Licencia como: “Permiso. Autorización. Vacación. Documento donde consta la facultad de obrar”.¹¹

Según el Manual de Normas y Procedimientos del Departamento de Licencias define el concepto de Licencias (o certificado) como el documento oficial expedido por la D.G.A.C. que indica la especialidad aeronáutica del titular y las restricciones en caso de haberlas, y le otorga, dentro del período de su validez, la facultad y atribuciones para desempeñar las funciones propias de las habilitaciones expresamente consignadas en ella.

- b) Personal Técnico Aeronáutico: se dice que el ejercicio de la actividad aeronáutica requiere del recurso humano especialmente capacitado, no solo para la conducción de la aeronave, su mantenimiento y operación de equipos de navegación, sino también para la atención de las instalaciones en la superficie que aportan a dicha actividad la ayuda terrestre.¹²

En concreto se puede decir que el Personal Técnico Aeronáutico realiza una actividad profesional en la actividad aérea por lo que para el ejercicio de su profesión es imperativo que cuenten con una licencia aeronáutica el cual debe ser emitida por el órgano rector que en este caso está a cargo de la Dirección General de Aeronáutica Civil a través de la Gerencia de Licencias.

¹¹ Guillermo Cabanellas de Torres, Guillermo. **Diccionario Jurídico Elemental**. Pág. 238

¹² Juan A. Lena Paz. **Compendio de Derecho Aeronáutico**, Pág. 179



Ahora bien al hacer alusión a lo que el legislador quiso dar a entender en el Artículo 59 de la Ley de Aviación Civil, cuando establece “ninguna persona podrá ejercer la profesión de piloto, ingeniero de vuelo, navegante, mecánico o radio operador de abordaje, auxiliar de cabina, controlador de tránsito aéreo, u otra profesión afín a la actividad de aviación, sin que previamente se le emita la licencia respectiva”, se interpreta que sin excepción alguna toda persona que ejerce funciones técnicas aeronáuticas es imperativo que aquel que realiza funciones aeronáuticas en vuelo y sobre la superficie terrestre por lo que se interpreta que es indispensable que posean la certificación de idoneidad.

2.7.1. Antecedentes

La creación y formación de la Dirección General de Aeronáutica Civil fue en el año 1929, para ese entonces solo existía el departamento de asesoría jurídica que se encargaba de las gestiones administrativas y legales; y el departamento de operaciones que se encargaba de la función técnica operativa, entre ellas la aeronavegabilidad y registro de las aeronaves, el otorgamiento de licencias.

Como antecedentes históricos de las primeras licencias emitidas en Guatemala fue antes de la formación de la Dirección General en el año 1918, los registros se llevaban en la Fuerza Aérea Guatemalteca, en donde se apertura el primer libro de pilotos estudiantes; luego de creada la Dirección General; en el año 1937 se inicia al registro de pilotos privados y pilotos comerciales con sus respectivas habilitaciones.

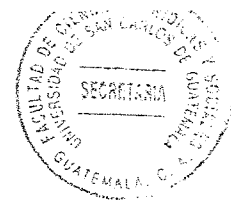


Como antecedentes del marco legal de la Gerencia de Licencias, podemos mencionar las diferentes Leyes de Aviación Civil que se han emitido a lo largo de estos años y sus reformas:

- a) Decreto número 563, Ley de Aviación Civil del 28 de octubre de 1948. En el articulado séptimo regulaba los deberes y los fines de la D.G.A.C. y uno de ellos era expedir, prorrogar, suspender o cancelar certificados de matrículas o certificados de aeronavegabilidad de aeronaves nacionales y las licencias para pilotos y demás personal técnico aeronáutico en aeronaves nacionales. Y en los Artículos 37 al 51 se regulan los tipos de licencias, las condiciones físicas y técnicas para el adecuado otorgamiento de las mismas.

- b) Decreto número 100-97, Ley de Aviación Civil, emitido por el Congreso de la República de Guatemala, octubre de 1997 este Decreto deroga al Decreto número 563. Incorporando a este nuevo cuerpo legal lo relativo a las diferentes tipos de licencias para el personal en vuelo y el personal terrestre ejemplo, despachadores de vuelo, mecánicos de aviación, ingenieros de vuelo, controlador de tránsito de aéreo, entre otras.

- c) Decreto número 93-2000, Ley de Aviación Civil: como consecuencia de algunas de las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional OACI, y con el fin de mejorar el ordenamiento jurídico guatemalteco, se crea la actual Ley de Aviación Civil, fundamentando lo relativo a licencias en el Artículo 7



Funciones. Literal e) "Expedir, prorrogar, suspender o cancelar certificados o licencias para talleres aeronáuticos, Escuelas de Instrucción Aeronáutica, pilotos y demás personal aeronáutico". En el Título VI Artículo 59 se regula lo relativo al Personal Aeronáutico. Posteriormente se emite el Reglamento respectivo, el cual establece los tipos de licencias, requisitos y aptitudes físicas necesarias para su otorgamiento según Artículo 89. Aunado a este marco legal y de acuerdo a las recomendaciones de la OACI, se emiten las Regulaciones de Aviación Civil, Licencias al Personal Técnico Aeronáutico (RAC-LPTA) y su Manual de Normas y Procedimientos de la Gerencia de Licencias.

A nivel internacional se puede decir que las primeras normas que dieron origen al otorgamiento de licencias al personal técnico aeronáutico, se fundamenta en el Artículo 37 del Convenio Sobre aviación Civil Internacional, llamado comúnmente Convenio de Chicago de 1944.

Por la trayectoria y evolución de la actividad aeronáutica se pudo establecer que la creación de nuevos medios de transporte más sofisticados, conlleva la instalación de ayudas a la navegación aérea y la adopción de nuevos equipos, sistemas y subsistemas sobre procedimientos de comunicaciones, señales, iluminación, etc., a fin de garantizar la seguridad a la navegación aérea y telecomunicaciones aeronáuticas.

Sin embargo detrás de todo ese escenario del medio que se utiliza para transportarse, la forma de llevar a cabo el vuelo de una aeronave y la utilización de sistemas de radio ayuda y telecomunicaciones de un aeropuerto a otro, es importante resaltar que para



llevar a cabo el proceso de navegación aérea, el elemento más importante en esta actividad es la función del personal técnico aeronáutico.

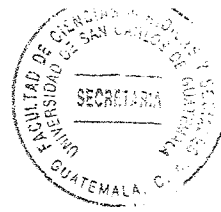
Es por ello que el 7 de diciembre de 1944, se suscribe el Convenio de Chicago, en donde los Estados signatarios adoptan normas y procedimientos internacionales que de acuerdo al Artículo 37 del Convenio de Chicago establece: “cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovía y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea”.

De lo anterior se puede decir que son tres los factores más importantes que logran que la actividad aérea sea segura y ordenada tanto a nivel nacional como internacional el primero: es un marco jurídico bien estructurado, el segundo: el medio que se utiliza para transportarse de un lugar a otro (aeronave), y el tercero: que a consideración del sustentante es el más imprescindible, el factor Humano quien debe portar la licencia respectiva de la actividad a la que se dedica, la cual debe ser emitida por un órgano competente.

2.7.2. Estructura organizacional de la Gerencia de Licencias

De acuerdo al Manual de Normas y Procedimientos de la Gerencia de Licencias su estructura está conformada por:

- a) Jefatura;



- b) Asistente administrativa del departamento de licencias.
- c) Inspector de escuelas aeronáuticas
- d) Oficiales de licencias
- e) Encargado de medicina de aviación
- f) Asistente administrativa de medicina de la aviación

2.7.3. Naturaleza jurídica

Para establecer la naturaleza jurídica del Departamento de Licencias, se consideró ciertas características; la primera que es una oficina pública, creada y administrada por la Dirección General de Aeronáutica Civil, su objeto principal es el proceso administrativo y técnico del proceso de certificación de escuelas aeronáuticas y la emisión de licencias al personal técnico aeronáutico, la cual acredita la competencia y capacidad del portador, por consiguiente la naturaleza jurídica es técnica y pública.

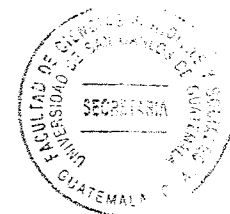
2.7.4. Funciones de la gerencia de licencias

La competencia que las leyes de aviación civil le otorgan al Departamento de Licencias, se lleva a cabo en las siguientes funciones:

- a) Velar por el fiel cumplimiento de la legislación vigente en Guatemala.
- b) Crear, modificar y revisar las Regulaciones de Aviación Civil de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico y el Manual de Normas y Procedimientos del Departamento.



- c) Dar la celeridad en los procedimientos administrativos y técnicos establecidos para el otorgamiento y renovación de licencias, sus habilitaciones, certificaciones y convalidaciones de licencias aeronáuticas emitidas por otro Estado signatario del Convenio de Chicago de 1944.
- d) Se encarga del proceso técnico operativo para la certificación de Escuelas de Aviación, en coordinación con el Departamento de Transporte aéreo, quien emite el certificado o contrato de explotación, que les faculta la operación y explotación de la actividad.
- e) Tiene a su cargo la aprobación de los cursos de instrucción, el uso de entrenadores sintéticos de vuelo para las Escuelas en proceso de certificación.
- f) Para coadyuvar con el procedo de vigilancia de la seguridad operacional, ha establecido un programa (SIAR) de control de vigencia de licencias y habilitaciones, que esta interrelacionado con los diferentes departamentos y secciones involucrados en el servicio de la navegación aérea, esto a fin de evitar algún acto delictivo al momento que se presente una falsificación o alteración de una licencia aeronáutica o bien su cancelación o suspensión.
- g) Asimismo se encarga de la administración designación y vigilancia de las funciones asignadas al personal que labora en el Departamento de Licencias.



2.7.5. Normativa aplicable

Específicamente las disposiciones aplicables a los postulantes y titulares de una licencia aeronáutica son:

Las normas y recomendaciones establecidas en el Anexo I Licencias al Personal, de la Organización de Aviación Civil Internacional OACI, que son de aplicación obligatoria para los procedimientos que se utilicen en materia de licencias aeronáuticas.

Ley de Aviación Civil contenida en Decreto número 93-2000, como norma ordinaria, contiene los principios fundamentales que regulan lo concerniente al Personal Aeronáutico.

Reglamento de la Ley de aviación Civil Acuerdo Gubernativo número 384-2001, instrumento que desarrolla las actividades propias de la aviación guatemalteca, siendo una de ellas el otorgamiento de licencias al personal técnico aeronáutico, requisitos, validez y certificados médicos.

Las regulaciones de Aviación Civil de Licencias al Personal Aeronáutico RAC-LPTA, que rigen el otorgamiento de Licencias y habilitaciones para el ejercicio de las funciones aeronáuticas que en ella se señalan, establecen la clasificación de las licencias y habilitaciones, atribuciones y requisitos necesarios para su obtención. Su última enmienda se realizó el 08 de noviembre del 2012.



El Manual de Normas y Procedimientos del Departamento de Licencias; son disposiciones que complementan y desarrollan específicamente las normas reglamentarias y las establecidas en las regulaciones de aviación civil de licencias al Personal Técnico Aeronáutico (RAC-LPTA), su última revisión se realizó el 11 de mayo del 2012.

Asimismo se hace necesario mencionar que a partir del mes de Enero del 2015 el Departamento de Licencias pasa a llamarse Gerencia de Licencias, sin embargo aún está pendiente de realizar los cambios de denominación en las disposiciones en donde figura como Departamento, entre ellas el manual de normas y procedimientos objeto principal de estudio.

Por lo que al hacer referencia al manual de normas y procedimientos de la gerencia de licencias estamos haciendo alusión a Departamento de Licencias.



CAPÍTULO III

3. Manual de normas y procedimientos de la gerencia de licencias de la Dirección General de Aeronáutica Civil y la inobservancia del procedimiento para la emisión de licencias de técnico en comunicaciones y ayudas visuales

El Manual de Procedimientos de la Gerencia de Licencias constituye una herramienta importante para el ejercicio de las funciones y atribuciones del personal que labora en la Gerencia.

Su contenido va dirigido principalmente al personal técnico aeronáutico que realiza cualquiera de las profesiones que regula la Ley de Aviación Civil en el Artículo 44, o aquellas afines a la actividad aeronáutica y que requieran someterse al proceso de otorgamiento, renovación de licencia y sus respectivas habilitaciones, y/o convalidación de licencias extranjeras.

3.1. Objeto

Su objetivo principal es trasladar las bases legales sobre las cuales se ejerce la función de la Gerencia de licencias aeronáuticas, a fin de garantizar el cumplimiento de las normas vigentes aplicables a todo proceso de emisión, renovación y convalidación de licencias, emitidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil.



3.2. Ámbito de aplicación

Las disposiciones del Manual de Procedimientos tienen aplicación sobre el territorio y espacio que comprende la soberanía del Estado de Guatemala, surte sus efectos a partir de la fecha de entrada en vigor, su alcance está dirigido a los departamentos, secciones y gerencias de la Dirección General de Aeronáutica Civil que se encuentran involucrados y principalmente a toda persona individual que se someta al proceso de otorgamiento, renovación y/o convalidación de una licencia.

3.3. Procedimientos

Un procedimiento comprende toda una serie de pasos ordenados y concatenados que tienen como finalidad esencial la emisión de un acto. En el caso de los procedimientos que rige el manual de normas y procedimientos de la gerencia de licencias la finalidad de ese acto es el otorgamiento de una licencia aeronáutica y sus modalidades.

Actualmente se han desarrollado 29 procedimientos técnicos administrativos que comprenden la emisión, renovación y convalidación de licencias aeronáuticas, sus habilitaciones, certificados de aptitud psicofísica, etc.

La licencia aeronáutica está conformada por la licencia propiamente dicha, el certificado de validez de la licencia y su respectivo certificado médico. Estos tres documentos son indispensables para que el titular de la misma pueda operar o ejercer sus funciones que en ella están prescritos.



B) Procedimiento para obtener el certificado médico para el otorgamiento, renovación o convalidación de licencias

Las regulaciones de aviación civil (RAC LPTA) en el numeral 1.2.4 Aptitud Psicofísica, numeral 6.1.1 Disposiciones médicas aplicables: regula que la Dirección General es la encargada de emitir las evaluaciones médicas atendiendo al tipo de licencia, por lo que a través de este procedimiento se desarrolla los pasos para su emisión, validez y sus modalidades siendo:

Evaluación médica Clase 1

Evaluación médica Clase 2

Evaluación médica Clase 3

Los Médicos especializados en Medicina de Aviación según capítulo 6 numeral 6.1 son designados y autorizados por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

C) Procedimiento para designar a los médicos examinadores y requisitos que deben cumplir

Otra de las áreas que se relaciona con el derecho aeronáutico en la medicina de aviación, en el capítulo 6 del anexo I de la Organización de Aviación Civil Internacional, establece disposiciones médicas aplicables al otorgamiento de licencias.

Es por ello que Guatemala como Estado contratante procura mantenerse a la vanguardia de las exigencias de la normativa internacional, legislando la actividad de



los profesionales encargados de realizar el reconocimiento médico de la aptitud psicofísica de los solicitantes de licencias o habilitaciones. Actualmente existen dos tipos de designación de médicos

- a) Médicos evaluadores
- b) Médicos examinadores

Los primeros son médicos calificados y experimentados en la práctica de la medicina aeronáutica que evalúan y conceptúa acerca de los informes presentados por los médicos examinadores.

Los segundos son médicos con capacitación en medicina aeronáutica y conocimientos prácticos y experiencia en el entorno aeronáutico su función consiste en emitir el certificado médico al solicitante de una licencia.

Los médicos están adscritos a la Gerencia de Licencias y son designados por la Dirección General de Aeronáutica Civil, su nombramiento tiene vigencia de un año el cual puede ser prorrogado una vez se cumpla con los requisitos establecidos en el manual de normas y procedimientos de la Gerencia de Licencias, y las demás normas vigentes relacionadas.



D) Procedimiento para otorgamiento o renovación de licencias o habilitación

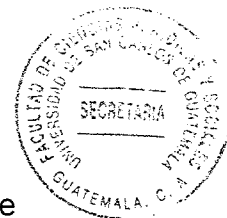
El objetivo principal de este procedimiento es brindar los lineamientos técnicos y legales que deben cumplir todas las personas para obtener una licencia aeronáutica.

Las licencias son emitidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil a través de la Gerencia de Licencias, ubicado en el primer nivel de la Dirección General, de la 9ª avenida 14-75 zona 13.

Como se ha hecho mención anteriormente el personal técnico aeronáutico que se dedique a realizar una profesión a fin a la actividad de aviación no podrá ejercerla sin antes poseer una Licencia que acredite la idoneidad de su profesión.

E) Procedimiento para procesar las solicitudes de otorgamiento renovación y o reposición de licencias, certificados de validez y habilitaciones

Para procesar las diferentes gestiones presentadas en el departamento de licencias, el personal en funciones, procederá a recibir, verificar, analizar y confrontar los documentos que sirven de soporte para la emisión, renovación y/o reposición de licencias, de modo que si el solicitante no cumple con algunos de los requisitos, se procede a la devolución.



Si el solicitante ha cumplido con los requisitos legales y/o la experiencia reciente se procederá a imprimir en el Sistema computarizado SIAR, la licencia y/o el certificado de validez de la licencias.

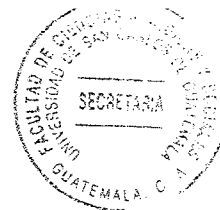
Y para dar fe de todo lo actuado, el jefe o el oficial de licencias se asegurará que en el expediente personal fue concluido apropiadamente y que obren los documentos de soporte.

La entrega de las licencias y certificados de validez es de 48 horas después de la recepción de la solicitud.

F) Procedimiento para renovar licencia que no ha cumplido con el requisito de experiencia reciente establecido en RAC-LPTA

En los casos de falta de experiencia reciente para la renovación de una licencia, la Gerencia de Licencias emite una autorización para que el requirente pueda realizar un reentrenamiento o examen práctico según el tipo de licencia y previo a la emisión de esta autorización el solicitante deberá cumplir con los requisitos necesarios para la renovación respectiva.

La autorización es el documento de nombramiento de un examinador o Inspector designado, otorgándole la facultad de efectuar una prueba práctica al postulante de una licencia.



El inspector o examinador deberá llenar los formularios de verificación de competencia reciente, los cuales servirán de base para acreditar la experiencia reciente, este nombramiento y documentos adjuntos deben ser entregados a la gerencia de licencias en un plazo no mayor de 03 días después de realizada la prueba.

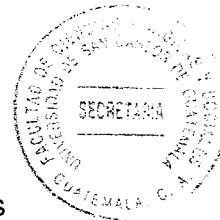
G) Procedimiento para convalidar una licencia emitida por otro Estado contratante del Convenio de Aviación Civil Internacional

Según el Diccionario de real academia de la lengua española, convalidar significa: “Confirmar, o revalidar, especialmente los actos jurídicos. En un país, institución, facultad, sección, etc. dar validez académica a estudios aprobados en otro país, institución, etc.

Las Regulaciones de Aviación Civil Licencias al personal técnico aeronáutico, en el numeral 1.1 define convalidación (de una licencia) “Medida tomada por la D. G. A. C., mediante la cual en vez de otorgar su propia licencia, reconoce como equivalente a la suya propia, la otorgada por otro Estado”

Guatemala como Estado signatario al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional reconoce las licencias emitidas por aquellos Estados signatarios al Convenio referido, siempre y cuando se demuestre que los requisitos exigidos para su otorgamiento o convalidación sean iguales o superiores a los establecidos en Guatemala.

Sin embargo pese a que Guatemala reconoce las licencias extranjeras, atendiendo al principio de soberanía ese reconocimiento en cierta forma está restringido, puesto que



las regulaciones de aviación civil en el numeral 1.2.2.1 establecen que únicamente las convalidaciones de las licencias de pilotos aviadores serán limitadas y solo podrán ser utilizadas en vuelos privados.

Según documento 7733/9 que contiene el Convenio Sobre Aviación Civil Internacional declara en el Artículo 32 literal b) “que cada Estado contratante se reserva el derecho de no reconocer, por lo que respecta a los vuelos sobre su propio territorio, los certificados de aptitud y licencias otorgados a cualquiera de sus súbditos por otro Estado contratante”.

Es importante resaltar que para el reconocimiento de una licencia extranjera se debe tomar en cuenta que de acuerdo a lo establecido por la Ley del Organismo Judicial todo documento proveniente del extranjero, que surta sus efectos en el Estado de Guatemala deberán cumplir con los pases de ley respectivamente.

H) Procedimiento cuando se detecta cualquier incumplimiento a lo establecido por la RAC-LPTA 1.2.9.10

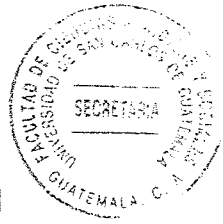
Este procedimiento hace referencia a los casos en que una persona consienta o efectúe declaración, duplicación fraudulenta o intencionalmente falsa en los formularios, aplicaciones, anotaciones, reproducción y/o alteración de una licencia, certificado, habilitación y o autorización.



Previo a determinar la infracción el departamento de Licencias deberá analizar la documentación presentada por el requirente y si se comprueba que hay un hecho fraudulento, el Departamento de Licencias procederá a emitir sus conclusiones referente a la infracción juntamente con los medios de prueba, para luego elevar las actuaciones al departamento jurídico de la Dirección General para la prosecución del debido proceso, para lo cual deberá correrse audiencia al infractor, previo a emitirse la resolución de la sanción que corresponda.

Contra las resoluciones emitidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil, procede el recurso de revocatoria dentro del plazo de 3 días contados a partir de la fecha de notificación.

El personal Técnico Aeronáutico que incurra en incumplimiento a las normas de la Ley de Aviación Civil, Reglamento, Regulaciones y disposiciones complementarias de Aviación Civil, será sancionado por la Dirección General de Aeronáutica Civil según Artículos 118, 119, 120, 122, 127, 128, 129, de la Ley de Aviación Civil, y Artículo 181, 185 del Acuerdo Gubernativo número 384-2001, ya sea por apercibimiento, multa, suspensión o inhabilitación temporal, etc. según la gravedad de la infracción.



I) Procedimiento de suspensión, revocación o cancelación de licencias al personal técnico aeronáutico

Como se mencionó anteriormente la Dirección General está facultada para sancionar el incumplimiento a la ley de Aviación Civil, su reglamento, y regulaciones de Aviación Civil.

El Artículo 7 literal e) de la Ley de Aviación Civil establece: “ La dirección General por medio de su Director, es el único que podrá suspender o cancelar certificados a pilotos y demás personal aeronáutico, según la Ley de aviación civil”.

Entre las sanciones podemos mencionar:

Apercibimiento

Multa

Suspensión e inhabilitación temporal

Cancelación

Eliminación o destrucción de edificaciones e instalaciones no autorizadas

La RAC-LPTA 1.2.9.2 establece “Se sancionara al titular de una licencia, habilitación, convalidación o autorización de piloto para propósitos especiales, que no porte el respectivo documento, certificado de validez y certificado médico apto durante el ejercicio de la actividad aeronáutica para la cual este autorizado”.

La licencia es el documento permanente e intransferible y autoriza al portador a ejercer las atribuciones que la misma le confiere y la misma podrá ser suspendida:

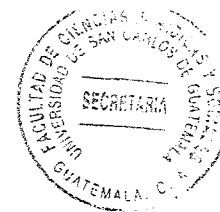


- a) si el titular no ha renovado su certificado médico, en los plazos que la ley establece, se interrumpa o caduque el certificado médico.
- b) Si el titular ha sido inhabilitado temporal o definitivamente para la función aeronáutica, por haber sufrido accidente o por haber cometido infracciones a las disposiciones legales vigentes
- c) Si el titular no cumple con los requisitos de experiencia reciente

Se le impondrá simultáneamente multa, cuando la infracción se considere grave.

La cancelación de una licencia, certificado, autorización, concesión u otra otorgada por la Dirección, se impondrá atendiendo a la reincidencia o gravedad de la infracción independientemente de la multa que corresponda.

La cancelaciones, suspensiones e inhabilitaciones temporales de una licencia técnica aeronáutica, serán registradas en el sistema de información aeronáutica regional SIAR, ubicado en el departamento de licencias, a efecto de remitir los informes a la sección de AIS de la Dirección General a fin de mantener el registro, control y salvaguardar las operaciones aéreas.



J) Procedimiento para convalidar una licencia temporal de conformidad a RAC-LPTA 1.2.2.2

Con anterioridad se hizo énfasis al vocablo convalidación, que comprende el reconocimiento de una licencia extranjera emitida por otro Estado signatario al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional.

No obstante las regulaciones vigentes contemplan la modalidad de una convalidación temporal de licencia extranjera, aplicable únicamente para dar asesoramiento o instrucción y para ello es necesario que se acredite la falta de personal calificado en el país.

Al respecto las Regulaciones de Aviación Civil en el numeral 1.2.2.2 regula; la Dirección General de Aviación Civil podrá convalidar temporalmente las licencias al personal que desempeñe en Guatemala funciones de asesoramiento o instrucción por un plazo de noventa (90) días prorrogables, siempre que se compruebe que en el país no se cuente con el personal calificado para el desempeño este tipo de funciones.

El propósito de esta convalidación es instruir y capacitar personal técnico guatemalteco velando por la seguridad y tutelaridad de los derechos de los trabajadores guatemaltecos.



K) Procedimiento para emitir licencias o certificados de validez temporales cuando la máquina emisora de certificados de validez plásticos se encuentre fuera de servicio

De acuerdo a las exigencias de la normativa actual las licencias y certificados de validez deben ser impresos en formato plástico, sin embargo previendo cualquier desperfecto de la maquina emisora; el departamento de Licencias a establecido este procedimiento, con el fin de que al momento de acaecer un desperfecto, y no puedan ser impresas en formato plástico, se recurrirá a emitir una licencia y/o un certificado de validez temporal en un formulario o Forma MPF LIC-141 y Forma MPF LIC-142.

Estas licencias y/o certificados de validez temporales, serán válidos hasta ser reemplazados por la licencia y certificado plástico, este plazo únicamente es para el cambio del formato, las licencias y certificados de validez mantendrán la vigencia que la ley establece para cada tipo de licencia.

Sin duda alguna los procedimientos han logrado desconcentrar y descentralizar la actividad administrativa y técnica de la Gerencia de Licencias, sin embargo se pudo verificar lo extenso y a veces repetitivo de los mismos, que a criterio del sustentante los procedimientos deben ser homologados e integrados, para que el trámite de cada gestión sea más simplificado y eficaz.



CAPÍTULO IV

4. Análisis de los procedimientos de mayor trascendencia para el otorgamiento de las licencias aeronáuticas.

Todo procedimiento cumple una función especial, ya sea éste el de resolver, concluir, ordenar y/o sistematizar el trámite para el otorgamiento de cualquier autorización como es el caso de las licencias aeronáuticas, pues para que el personal técnico aeronáutico pueda ser titular de una licencia, deberá someterse a un o varios procedimientos de forma ordenada y concatenada.

Por lo que para los efectos de la presente investigación se procedió al análisis de los dos procedimientos de mayor relevancia, el primero es el procedimiento para otorgamiento de licencias y el segundo el procedimiento para la emisión del certificado médico como parte integra de la licencia.

4.1. Procedimiento para el otorgamiento o renovación de licencias

Este procedimiento es el número 6 está establecido en el numeral 19 del Manual de Procedimiento de la Gerencia de Licencias, contiene los requisitos técnicos y legales necesarios para el otorgamiento y renovación de las licencias; aunado al procedimiento número 10 que contiene el procedimiento para procesar las solicitudes de otorgamiento, renovación y/o reposición de licencias, certificados de validez y habilitaciones.



Es importante recordar que la licencia está conformada por tres documentos los cuales el personal técnico aeronáutico debe portar al ejercer sus funciones: el primero es la licencia propiamente dicha, el segundo es el certificado médico correspondiente y el tercero es el certificado de validez de la licencia.

Este procedimiento comprende el otorgamiento de las siguientes licencias:

a) Licencia de Alumno Piloto

Otorgamiento:

- a. Completar Forma MPF LIC-113
- b. Edad mínima 17 años, (autorización de los padres por medio de acta notarial)
- c. Fotocopia de cédula o Fe de edad
- d. Aprobar la educación secundaria
- e. Haber aprobado o estar inscrito en una escuela de instrucción aeronáutica autorizada
- f. Libro para record de horas de vuelo debidamente identificado
- g. Carta de responsabilidad de un instructor encargado de la instrucción practica
- h. Dos fotografías
- i. Constancia de pago de impuesto por el otorgamiento de licencia
- j. Certificado médico clase 2.



Renovación:

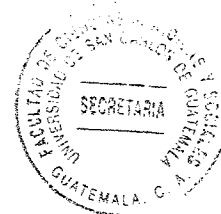
Concluido el plazo de un año de vigencia del certificado de validez de la licencia, el alumno deberá presentar para su renovación:

- a. Completar la forma MPF LIC-117
- b. Certificación médica clase 2
- c. Cancelación del pago de impuesto por renovación
- d. Carta del Instructor responsable de la instrucción de vuelo.

b) Otorgamiento y renovación de Licencia de Piloto Privado Avión Helicóptero

Otorgamiento:

- a. Completar Forma MPF LIC-113
- b. Edad mínima 17 años, (autorización de los padres por medio de acta notarial)
- c. Fotocopia de cédula o Fe de edad
- d. Aprobar la educación secundaria
- e. Certificado de calificaciones y diploma de haber aprobado el curso de Piloto aviador privado en una escuela de instrucción aeronáutica autorizada
- f. Haber aprobado el examen teórico para la licencia de piloto privado
- g. Constancia de haber aprobado la prueba práctica con un instructor designado
- h. Libro de record de horas de vuelo con los endosos del instructor de vuelo, con el mínimo de horas requeridas por la Regulaciones de Aviación Civil, RAC-LPTA 2.3.1.3, 2.7.1.3, 2.14.1.3, 2.17.1.3, atendiendo al tipo de licencia requerida.
- i. Dos fotografías
- j. Certificación de evaluación de la DGAC con el nivel de competencia lingüística
- k. Constancia de pago de impuesto por el otorgamiento de licencia



I. Certificado médico clase 2.

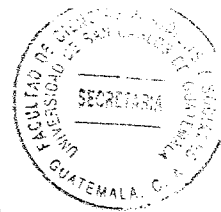
Renovación:

- a. Completar la forma MPF LIC-117
- b. Certificación médica clase 2
- c. Cancelación del pago de impuesto por renovación de certificado de validez
- d. Libro de récord de horas de vuelo, totalizado y deberá cumplir con la experiencia reciente que estable las regulaciones de aviación civil RAC-LPTA 2.3.3, 2.7.2, 2.14.3 y 2.17.3.

c) Licencia de piloto Comercial de helicóptero, dirigible y aeronaves de despegue vertical

Otorgamiento:

- a. Completar Forma MPF LIC-113
- b. Edad mínima 18 años
- c. Fotocopia de cédula
- d. Aprobar la educación a nivel diversificado
- e. Certificado de calificaciones y diploma de haber aprobado el curso de Piloto aviador comercial en una escuela de instrucción aeronáutica autorizada
- f. Poseer licencia de piloto aviador privado
- g. Haber aprobado el examen teórico para la licencia de piloto privado
- h. Constancia de haber aprobado la prueba práctica con un instructor designado



- i. Libro de record de horas de vuelo con los endosos del instructor de vuelo, con el mínimo de horas requeridas por las Regulaciones de Aviación Civil RAC-LPTA 2.4.1.3., 2.8.1.3., 2.15.1.3, 2.18.1.3, es decir 200 horas de vuelo.
- j. Dos fotografías
- k. Certificación de evaluación de la DGAC con el nivel de competencia lingüística
- l. Constancia de pago de impuesto por el otorgamiento de licencia
- m. Certificado médico clase 1.

Renovación:

- a. Completar la forma MPF LIC-117
 - b. Certificación médica clase 1
 - c. Cancelación del pago de impuesto por renovación de certificado de validez
 - d. Constancia del último recurrente o prueba de pro-eficiencia si la persona labora en una línea aérea de transporte comercial, caso contrario deberá acreditar la experiencia reciente y verificaciones de competencia respectivas.
 - e. Libro de récord de horas de vuelo, totalizado y deberá cumplir con la experiencia reciente que estable las Regulaciones de Aviación Civil RAC-LPTA 2.4.2, 2.8.2, 2.18.2.2.
- d) Licencia de Piloto de transporte de Línea Aérea avión, helicóptero y aeronaves de despegue vertical**

Otorgamiento:

- a. Completar Forma MPF LIC-113
- b. Edad mínima 21 años



- c. Fotocopia de cédula de vecindad
- d. Aprobar la educación a nivel diversificado
- e. Poseer licencia de piloto aviador comercial avión, helicópteros y aeronaves de despegue vertical
- f. Haber aprobado el examen teórico para la licencia de piloto aviador de transporte aéreo en los últimos 24 meses precedentes.
- g. Constancia de haber aprobado la prueba práctica con un instructor designado
- h. Libro de récord de horas de vuelo con el mínimo de horas requeridas por las Regulaciones de Aviación Civil RAC-LPTA 2.5.1.3., 2.9.1.3., 2.16.1.3.
- i. Dos fotografías tamaño cédula
- j. Certificación de evaluación de la DGAC con el nivel de competencia lingüística
- k. Constancia de pago de impuesto por el otorgamiento de licencia de Transporte de línea aérea
- l. Certificado médico clase 1.

Renovación:

- a. Completar la forma MPF LIC-117
- b. Certificación médica clase 1
- c. Cancelación del pago de impuesto por renovación de certificado de validez
- d. Constancia del último recurrente o prueba de pro-eficiencia si la persona labora en una línea aérea de transporte comercial, caso contrario deberá acreditar la experiencia reciente y verificaciones de competencia respectivas.



- e. Libro de récord de horas de vuelo, totalizado y deberá cumplir con la experiencia reciente que estable las Regulaciones de Aviación Civil RAC-LPTA 2.5.2, 2.9.2, 2.16.2, según aplique.

Una vez reunidos los requisitos técnicos, y legales para el otorgamiento de una licencia técnica, el interesado deberá entregar en la recepción de documentos del Departamento de Licencias, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, los documentos en original y fotocopias firmados y sellados según el tipo de licencia.

El personal del Departamento de Licencias verificará que toda la documentación se encuentre completa según lo requerido por el procedimiento Número 6 del Manual de procedimiento del Departamento de Licencias (descritos anteriormente).

Si la documentación se encuentra incompleta de forma verbal e inmediato se le indicará al interesado y será devuelta a efecto se complete los requisitos; si la documentación cumple con los requisitos se formará el expediente o en el caso de renovación o reposición se incorpora al expediente personal del requirente ya existente.

Luego el Oficial de Licencias verifica: la evaluación médica y que concuerde con el tipo de licencia solicitado; la experiencia reciente o bien las horas mínimas para su otorgamiento; si el solicitante cumplió con las evaluaciones teóricas orales y/o prácticas según corresponda.



Después se apertura la ficha o file personal, para su registro y archivo, una vez finalizado su registro se ingresa el personal técnico aeronáutico al Sistema computarizado SIAR, a efecto de dar por concluido el proceso y digitalizar la firma del solicitante así como su fotografía. Luego se procesa la licencia plástica y su respectivo certificado de validez.

Finalmente de acuerdo a la Ley de Aviación Civil y su Reglamento, después de otorgada la licencia el Gerente de Licencias tiene 15 días hábiles para enviar un informe circunstanciado al Registro Aeronáutica Nacional, para su debida inscripción a fin de dar certeza y seguridad jurídica al acto y dar por finalizado el trámite.

Según entrevista con el personal que labora en la gerencia de licencias el proceso de recepción, verificación, análisis e impresión de licencias y certificados se realiza en un lapso de 48 horas.

Con anterioridad se hizo énfasis a los documentos que conforman una licencia aeronáutica, que son 3 los documentos que acreditan la idoneidad del personal técnico aeronáutico. Ahora bien estos tres documentos según la normativa vigente de las licencias es de 5 años, y la validez de los certificados de validez de las licencias varía de acuerdo al tipo de licencia, por ejemplo el certificado de validez de la licencia de piloto aviador privado tiene una vigencia de 1 año, el certificado de validez de una licencia de piloto aviador comercial y de transporte de línea aérea es de 6 meses.



Por lo que cada 6 meses o cada año el personal técnico aeronáutico, debe renovar una vez llene los requisitos de renovación; el certificado de validez juntamente con el certificado médico correspondiente.

Si partimos de la premisa que todas las disposiciones establecidas en la Ley de Aviación Civil y su Reglamento y las regulaciones de aviación civil deben ser complementadas y desarrolladas por disposiciones específicas que sirven para la correcta aplicación de la ley; el manual de procedimientos de la gerencia de Licencias por ende debe desarrollar de forma específica el trámite para el otorgamiento de todas las licencias aeronáuticas que la ley de Aviación Civil y su reglamento y regulaciones de aviación civil establecen.

Sin embargo se pudo establecer que en el Manual de normas y procedimientos de la gerencia de licencias, el procedimiento para el otorgamiento de las licencias aeronáuticas únicamente regula el otorgamiento y renovación de las licencias de los pilotos aviadores (alumno piloto, piloto aviador privado, piloto aviador comercial y piloto aviador de transporte de línea aérea); y deja fuera de su alcance el otorgamiento de las licencias de técnico en comunicaciones aeronáuticas I y II y ayudas visuales.

Si bien se mencionó anteriormente, la creación de los diferentes procedimientos se fundamentó en la legislación nacional, no obstante éstos deben ser actualizados y realizar las correcciones necesarias tanto de forma como de fondo (ejemplo la cédula de vecindad por el documento personal de identificación -DPI-), atendiendo al dinamismo de la actividad aeronáutica.



Por su parte el Reglamento de la Ley de Aviación Civil en los Artículos 89, al 111 y las Regulaciones de Aviación Civil (RAC LPTA) en el numeral 1.5.2.2 regulan los requisitos técnicos y las diferentes tipos de licencias en concordancia con la norma reglamentaria siendo estas las siguientes:

- a) Alumno piloto
- b) Piloto aviador privado helicóptero o avión
- c) Piloto aviador comercial avión o helicóptero
- d) Piloto aviador transporte avión o helicóptero
- e) Piloto de planeador
- f) Piloto de globo libre
- g) Licencia de navegante
- h) Mecánico de abordo
- i) Tripulante de cabina
- j) Operador de Estación aeronáutica
- k) Controlador de Tránsito aéreo
- l) Despachador de Vuelos
- m) Mecánico de mantenimiento tipo I, II y Auxiliar de mecánico
- n) Meteorólogo
- o) Especialista de AIS
- p) Técnico en Comunicaciones aeronáuticas y ayudas visuales

Como se puede observar las disposiciones reglamentarias y las regulaciones de aviación civil velan por el resguardo de la seguridad operacional de la navegación



aérea, en todos sus aspectos e involucra en sus normas toda actividad a fin a la aviación, entre ellas la función técnica del personal aeronáutico especializado en comunicaciones aeronáuticas y ayudas visuales.

Pese a la existencia de una norma que vela por el derecho del personal técnico, aun no se ha dado cumplimiento ya que actualmente no existe un procedimiento para otorgar las licencias de técnicos en comunicaciones aeronáuticas y ayudas visuales.

4.2. Procedimiento para obtener el certificado médico de las licencias Aeronáuticas

Para la elaboración de este procedimiento se consideró las disposiciones reglamentarias contenidas en Decreto número 384-2001, Artículo 119; las Regulaciones de Aviación Civil RAC-LPTA en el numeral 1.2.4 y 1.2.5.2. y las recomendaciones establecidas en Anexo I Licencias al Personal numeral 1.2.5. del Convenio de Chicago.

Existen varias connotaciones con relación al certificado médico; “Dentro del campo estrictamente jurídico, aptitud o idoneidad que se requiere para ejercer una profesión, oficio o empleo”.¹³.

Según las definiciones que establece el numeral 1.1 Capítulo 1 del Anexo I Licencias al Personal es: “Evaluación médica. Prueba fehaciente expedida por un Estado

¹³ Cabanellas. Ob. Cit. pág. 61



contratante al efecto de que el titular de una licencia satisface determinadas condiciones de aptitud psicofísica”.

Por su parte el manual de normas y procedimientos define al certificado médico, el documento que constituye evidencia aceptable de condición física prescrita por médico previamente autorizado por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

En este orden el certificado médico acredita la aptitud que se requiere para ejercer una profesión, o bien sus limitaciones. Por consiguiente el personal técnico que realice una profesión aeronáutica debe poseer la capacidad de ejercicio como requisito importante para emisión de una licencia aeronáutica.

La vigencia o período de validez que establece la legislación guatemalteca en el Artículo 119 del Decreto 384-2001 y numeral 1.2.5.2 de la RAC-LPTA para los certificados médicos y las licencias varía según el tipo de licencia:

- | | |
|--|----------|
| a) Alumno piloto | 12 meses |
| b) Piloto aviador privado helicóptero o avión | 12 meses |
| c) Piloto aviador comercial avión o helicóptero | 06 meses |
| d) Piloto aviador transporte avión o helicóptero | 06 meses |
| e) Piloto de planeador | 12 meses |
| f) Piloto de globo libre | 12 meses |
| g) Licencia de navegante | 12 meses |
| h) Mecánico de abordó | 12 meses |

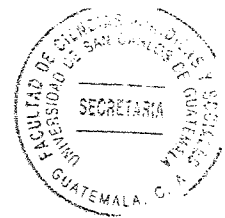


i) Tripulante de cabina	12 meses
j) Operador de Estación aeronáutica	12 meses
k) Controlador de Tránsito aéreo	12 meses
l) Despachador de Vuelos	12 meses
m) Mecánico de mantenimiento tipo I II y Auxiliar de mecánico	12 meses
n) Meteorólogo	12 meses
o) Especialista de AIS	12 meses
p) Técnico en Comunicaciones aeronáuticas Y ayudas visuales	12 meses

Este certificado médico es renovable juntamente con el certificado de validez de la Licencia según el tipo de licencia.

El certificado médico es emitido por un médico examinador quien tiene las calidades de médico y cirujano, especializado en medicina aeronáutica, es designado por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Como se puede observar la norma reglamentaria y las regulaciones de aviación civil han establecido un certificado de validez y un certificado médico para la licencia de técnico en comunicaciones y ayudas visuales.



4.3. Papel del no otorgamiento de licencias a los Técnicos en Comunicaciones Aeronáuticas y Ayudas Visuales

En referencia al certificado Médico: Después de analizar el Artículo 119 del Decreto 384-2001, numeral 1.2.5.2 Capítulo 1 de las regulaciones de aviación civil (RAC LPTA) y el Procedimiento de exámenes médicos numeral 14. Inciso 3. del Manual de Normas y Procedimientos de la Gerencia de Licencias; como fundamento del certificado médico y su validez, se determinó que: en primer lugar; el manual de procedimientos deja fuera del alcance el otorgamiento, validez y renovación del certificado médico de las licencias de técnico en comunicaciones aeronáuticas y radio ayudas.

En segundo lugar las Regulaciones de aviación civil únicamente incorpora la validez de la licencia y examen médico de las licencias de comunicaciones aeronáuticas, dejando fuera de su normativa las categorías de técnicos en comunicaciones I y II y Técnicos en Ayudas visuales.

Al respecto se considera que tanto la norma reglamentaria, regulaciones de aviación civil y el manual de procedimientos deben estar interrelacionados a fin de dar certeza y seguridad jurídica a lo dispuesto por la Ley de aviación Civil y para ello es necesario se realicen las enmiendas respectivas a la RAC-LPTA y actualizar el manual de procedimientos de la gerencia de licencias, para posteriormente realizar las publicaciones respectivas.

Se debe estar consiente que las enmiendas a las disposiciones complementarias tiene como fin regular una actividad de la cual demanda seguridad jurídica, ahora bien en el



ámbito de la aviación atendiendo a la característica del dinamismo del derecho aeronáutico; las leyes deben estar a la vanguardia del avance de la aviación, para alcanzar un alto grado de uniformidad con las normas internacionales, de lo contrario provocaría un riesgo para la navegación aérea nacional e internacional.

Es por ello que es imperativo crear o enmendar las Regulaciones de Aviación Civil de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico, y adecuar el manual de normas y procedimientos a estas regulaciones, a efecto que se incorporen los requisitos necesarios para el otorgamiento de las licencias de técnicos en comunicaciones aeronáuticas I y II y técnico en Ayudas Visuales, y de esta manera dar cumplimiento al Artículo número 59 de la Ley de Aviación Civil, el cual preceptúa: ninguna persona podrá ejercer la profesión de.....u otra profesión a fin a la actividad de aviación sin haber obtenido previamente la licencia respectiva.

En cuanto a las licencias: aunado a lo establecido por la norma ordinaria, los Artículos 89 del Acuerdo Gubernativo número 384-2001 establece: Ninguna persona que realice funciones aeronáuticas tanto a bordo de aeronaves como en superficie, podrá ejercer sus actividades a menos que sea titular de una licencia apropiada otorgada por la Dirección General de Aeronáutica Civil.....con apego a lo dispuesto por la Ley, su reglamento, regulaciones y disposiciones complementarias.

Ahora bien si las licencias son emitidas como dice el párrafo anterior debe cumplirse lo normado en los artículos 109, 110, 111 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil los



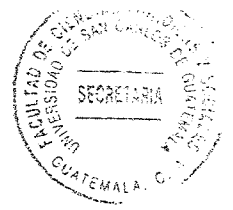
cuales contienen los requisitos necesarios para la emisión de las licencias antes mencionadas.

Como se mencionó anteriormente el personal especializado en el mantenimiento correctivo, preventivo y emergente de todos los sistemas y subsistemas Ayudas visuales a la Navegación Aérea y sistemas eléctricos; son los técnicos en comunicaciones aeronáuticas y técnicos en Ayudas Visuales, personal que está a cargo de la Gerencia de Telecomunicaciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Según entrevista realizada al gerente de telecomunicaciones afirmó que a la fecha el personal que realiza actividades técnicas aeronáuticas en los sistemas de radio ayudas para la navegación aérea, ejercen sus labores sin la licencia respectiva. Además indicó que el personal a cargo de dicha función previamente debe ser capacitado y esa capacitación únicamente es proporcionada por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

De lo anterior se puede decir con propiedad que existe un incumplimiento a la norma ordinaria y reglamentaria, por parte de los funcionarios encargados de dar fiel cumplimiento a lo que las leyes preceptúan, además se debe considerar que la falta de cumplimiento a una norma tiene efectos sancionatorios de acuerdo a la Ley de Probidad y responsabilidad de los funcionarios públicos.

Finalmente el papel que juegan los técnicos en comunicaciones y ayudas visuales al no otorgárseles una licencia, es la falta de idoneidad a las funciones técnicas profesionales



que ejercen, vulnerando de esta manera los derechos que la misma Ley de Aviación Civil les otorga y hasta podría decirse que este tipo de profesional ha sido discriminado.

En cuanto al papel que ejerce la Dirección General de Aeronáutica Civil al no otorgar dichas licencias se encuentra frente al incumplimiento de la normativa nacional vigente.

4.4. Propuesta Concreta

Como propuesta a la problemática de ausencia de procedimiento para la emisión de las licencias de técnicos en comunicaciones aeronáuticas y ayudas visuales, se deben considerar ciertos aspectos:

- a) Requisitos: que se consideren como base los requisitos establecidos en el Reglamento de la Ley de Aviación Civil, y aquellos que el Gerente de Telecomunicaciones considere necesarios atendiendo al tipo de licencia que se emita.
- b) Pago: por ser personal contratado por la Dirección General de Aeronáutica Civil se exonere de todos los impuestos que genere el proceso de emisión, renovación de la Licencia e inscripción en el Registro Aeronáutico Nacional. A excepción del pago por la Evaluación Médica.
- c) Examen Teórico: que el Gerente de Telecomunicaciones requiera el otorgamiento de las licencias a la Gerencia de Licencias, adjuntando el informe circunstanciado en donde haga constar la aprobación del examen teórico y



práctica por parte de esa Gerencia, indicando la capacidad de ejercicio que tiene sobre el equipo o sistema para emitir el tipo de licencia que corresponde.

- d) De acuerdo a la entrevista realizada al personal de la gerencia de telecomunicaciones, manifestaron la importancia de incorporar otros requisitos para su otorgamiento, esto en atención a la antigüedad, experiencia, y capacitación.
- e) Requisitos para el otorgamiento y renovación

Otorgamiento:

Licencia de Técnico en Comunicaciones Aeronáuticas I

- 1) Solicitud dirigida al señor Director o bien llenar formulario de solicitud emitido por la Gerencia de Licencias
- 2) Original y fotocopia del título de Educación a nivel diversificado.
- 3) Original y fotocopia de diploma o certificado de haber aprobado el curso de comunicaciones aeronáuticas o certificación de haber prestado sus servicios por el plazo de dos años en el área de comunicaciones aeronáuticas.
- 4) Fotocopia de documento personal de identificación (DPI)
- 5) Tres fotografías recientes
- 6) Haber aprobado las pruebas teóricas y prácticas (Certificación emitida por la Gerencia de telecomunicaciones)
- 7) Certificado Médico clase 3



Adicionalmente para la gerencia de telecomunicaciones es necesario incorporar a estos requisitos los siguientes:

Nivel académico: Bachiller Industrial y/o Perito en electrónica

Experiencia: haber laborado por lo menos 5 años en el ámbito aeronáutico

Capacitación: Poseer cursos de radiocomunicaciones, electrónica digital, computación y redes

Licencia de Técnico en Comunicaciones Aeronáuticas II

Otorgamiento:

- 1) Solicitud dirigida al señor Director o bien llenar formulario de solicitud emitido por la Gerencia de Licencias
- 2) Original y fotocopia del título de educación a nivel diversificado
- 3) Poseer Licencia de técnico en comunicaciones aeronáuticas I
- 4) Original y fotocopia de diploma o certificado de haber aprobado el curso de ayudas electrónicas a la navegación aérea.
- 5) Fotocopia de documento personal de identificación DPI
- 6) Tres fotografías recientes
- 7) Haber aprobado examen teórico y practica (Certificación emitida por la Gerencia de telecomunicaciones)
- 8) Examen médico clase 3

Según entrevista con el personal de la gerencia de telecomunicaciones afirman que es necesario incorporar a los requisitos o ampliar los establecidos en el reglamento, de la siguiente forma:



Nivel Educativo: El nivel educativo para la emisión de esta licencia debe como mínimo hacer completado el tercer año de ingeniería u otra carrera afín.

Experiencia: Además de poseer Licencia de Técnico I, 5 años de experiencia y haber obtenido capacitación aeronáutica afín a la labor que ellos desempeñan, ejemplo: curso de radio ayudas a la navegación aérea, curso de CNS, Microondas, entre otros.

Funciones: Dentro de las funciones propias del titular de una licencia de técnico en comunicaciones aeronáuticas II se encuentra; el mantenimiento correctivo, preventivo y emergente de los sistemas de radiocomunicaciones VHF, tierra aire, sistemas AFTN, sistemas de información automática, redes, radio ayudas a la navegación aérea, Microondas, etc.

Técnico en Ayudas Visuales:

Otorgamiento:

- 1) Solicitud dirigida al señor Director o bien llenar formulario de solicitud emitido por la Gerencia de Licencias
- 2) Original y fotocopia del título de educación a nivel diversificado.
- 3) Original y fotocopia de diploma o certificado de haber aprobado el curso de comunicaciones aeronáuticas o certificación de haber prestado sus servicios por el plazo de dos (2) años en el área de comunicaciones aeronáuticas.
- 4) Fotocopia de documento personal de identificación (DPI)
- 5) Tres fotografías recientes
- 6) Haber aprobado las pruebas teóricas y prácticas (Certificación emitida por la gerencia de telecomunicaciones)
- 7) Certificado médico clase 3



Aunado a estos requisitos la gerencia de telecomunicaciones considera se incluya o se modifique los siguientes datos:

Nivel Académico: Bachiller industrial y/o Perito en Electricidad

Experiencia: Tres años en el ámbito aeronáutico a fin al puesto

Capacitación: Debe tener cursos de sistema de grupos electrónicos, sistema de luces de pista y rodaje, sistemas eléctricos generales, sistema UPS.

Renovación:

Para la renovación de las licencias de técnico en comunicaciones aeronáuticas I y II y técnico en ayudas visuales, y o renovación del certificado de validez de la licencias, es necesario presentar los siguientes requisitos:

- 1) Solicitud de renovación (completar formulario de solicitud emitido por la gerencia de licencias.
- 2) Certificación de la Gerencia de telecomunicaciones por medio de la cual haga constar que es trabajador de la entidad, el tipo de licencia, los cursos actuales.
- 3) Certificación Médica Clase 3

Una vez completados los requisitos anteriores el personal técnico aeronáutico, procederá a presentar su solicitud, y documentos adjuntos ante la recepción de la Gerencia de Licencias, en donde se ingresara el expediente y se dará el trámite para procesar la Licencia requerida de acuerdo al procedimiento número 10 del Manual de Normas y Procedimientos de la Gerencia de Licencias.



Finalmente se puede decir que efectivamente los procedimientos establecidos en el Manual de Normas y Procedimientos de la Gerencia de Licencias se basan en la Ley de Aviación Civil y su Reglamento, cuya observancia y cumplimiento son obligatorias.

Sin embargo es de suma importancia realizar una revisión y modificación a estos procedimientos a fin de dar cumplimiento sobre aquellas instituciones que la ley demanda un derecho; como es el caso del personal especializado en comunicaciones aeronáuticas que si bien son trabajadores de la Dirección General de Aeronáutica Civil, a la fecha se les está vedando el derecho de emisión de una licencia aeronáutica, que les otorga idoneidad en las funciones técnicas aeronáuticas que ellos realizan en los equipos y sistemas para la navegación aérea, en los diferentes aeropuertos internacionales de la República de Guatemala.



CONCLUSIÓN DISCURSIVA

Después de realizada la investigación, incluyendo entrevistas al personal de la Gerencia de Licencias y Personal técnico que labora en la Gerencia de Telecomunicaciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil, se puede decir con propiedad, que no existen causas jurídicas que impida el otorgamiento de las licencias de técnico en comunicaciones aeronáutica I y II y Ayudas visuales; sino más bien se ha aflorado un incumplimiento a la normativa vigente, partiendo del principio que toda persona que realiza una profesión afín a la aviación debe obtener previamente una licencia aeronáutica.

Por consiguiente las regulaciones de Aviación Civil Licencias al Personal Técnico Aeronáutico (RAC-LPTA) podrán ser complementadas por disposiciones específicas atendiendo al frente dinamismo de la aviación civil, debiendo incluir las enmiendas respectivas de acuerdo a las normas internacionales, y de acuerdo a la política 32, la cual preceptúa que las diferencias deberán ser enmendadas para conocimiento de la Organización de Aviación Civil Internacional, a fin de alcanzar la estandarización de las normas y dar fiel cumplimiento a lo regulado por la leyes de aviación vigentes.





BIBLIOGRAFÍA

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

BARRIOS GONZÁLEZ, Francisca Idanea, Tesis de grado **El registro aeronáutico nacional y la ausencia de procedimientos de inscripción**. Universidad de San Carlos de Guatemala, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, 2014.

CABANELLAS DE TORRES, Guillermo. **Diccionario jurídico elemental**. 15ª ed.; Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta, 2001.

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

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

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

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

LARIOS OCHAITA, Carlos. **Derecho internacional público**. 6ª ed.; (s.l.i.) F&G Editores, 2001.

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

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



Legislación:

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

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

Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Licencias al Personal. Julio 2006.

Convenio Sobre Aviación Civil Internacional, Telecomunicaciones aeronáuticas, Octubre 2001.

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

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

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

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

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

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

Regulación de Aviación Civil, Licencias al Personal Técnico Aeronáutico (RAC-LPTA). Dirección General de Aeronáutica Civil D.G.A.C. 2000.



**Manual de Normas y Procedimientos del Departamento de Licencias. Dirección
General de Aeronáutica Civil D.G.A.C. 2012.**