

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

**OBLIGACIÓN REGISTRAL PARA LA OPERACIÓN DE AERONAVES NO  
TRIPULADAS, DRONE EN EL ESPACIO AÉREO DEL ESTADO DE GUATEMALA**



**ALDO VINICIO AREVALO AVILA**

**GUATEMALA, MAYO DE 2016**

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

**OBLIGACIÓN REGISTRAL PARA LA OPERACIÓN DE AERONAVES NO  
TRIPULADAS, DRONE EN EL ESPACIO AÉREO DEL ESTADO DE GUATEMALA**



TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

**ALDO VINICIO AREVALO AVILA**

Previo a conferirsele el grado académico de

**LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

Y los títulos de

**ABOGADO Y NOTARIO**

Guatemala, mayo de 2016

**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.	Jhonathan Josué Mayorga Urrutia
VOCAL V:	Br.	Freddy Noé Orellana Orellana
SECRETARIO:	Lic.	Daniel Mauricio Tejeda Ayestas

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ  
EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

**Primera Fase:**

Presidente:	Lic.	Obdulio Rosales Dávila
Vocal:	Licda.	Anabella Gudiel Cardona
Secretario:	Licda.	Gloria Pérez Puerto

**Segunda Fase:**

Presidenta:	Licda.	Crista Ruiz Castillo de Juárez
Vocal:	Licda.	Gloria Pérez Puerto
Secretario:	Licda.	Roxana Elizabeth Alarcón Monzón

**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 del Examen General Público).



**USAC**  
**TRICENTENARIA**  
 Universidad de San Carlos de Guatemala



**Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala,  
 15 de julio de 2015.**

Atentamente pase al (a) Profesional, JAIME ROLANDO MONTEALEGRE SANTOS  
 \_\_\_\_\_, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante  
ALDO VINICIO ARÉVALO AVILA, con carné 9010873,  
 intitulado OBLIGACIÓN REGISTRAL PARA LA OPERACIÓN DE AERONAVES NO TRIPULADAS, DRONE EN EL  
 ESPACIO AÉREO DEL ESTADO DE GUATEMALA.

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 12, 08 2015.

f)

Licenciado  
 Jaime Rolando Montealegre Santos  
 Abogado y Notario

Asesor(a)  
 (Firma y Sello)

**Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales**

Edificio S-7, Ciudad Universitaria Zona 12 - Guatemala, Guatemala





**LIC. JAIME ROLANDO MONTEALEGRE SANTOS**

**Abogado y Notario. Col 4713**

5ª. Ave.14-62 zona 1, Oficina 307. Comercial Esmol

Teléfono. 54066223



**Guatemala 09 de octubre de 2015**

**Doctor:**

**Bonerge Amilcar Mejía Orellana**

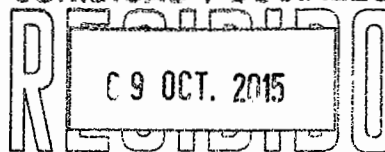
**Jefe de la Unidad Asesoría de Tesis**

**Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales**

**Universidad de San Carlos de Guatemala**

**Presente.**

**FACULTAD DE CIENCIAS  
JURIDICAS Y SOCIALES**



**UNIDAD DE ASESORIA DE TESIS**

Hora:

Firma:

*D. Amilcar Mejía Orellana*

**Respetable Doctor.**

De conformidad con el nombramiento emitido con fecha quince de julio del año dos mil quince, en el cual se me nombra para realizar las modificaciones de forma y de fondo en el trabajo de investigación como Asesor de Tesis del Bachiller **ALDO VINICIO ARÉVALO AVILA**, de la tesis intitulada: **OBLIGACIÓN REGISTRAL PARA LA OPERACIÓN DE AERONAVES NO TRIPULADAS, DRONE EN EL ESPACIO AÉREO DEL ESTADO DE GUATEMALA**, me dirijo a usted haciendo referencia que la bachiller no es pariente de mi persona dentro de los grados de ley u otras circunstancias pertinentes y a la misma con el objeto de informar mi labor y se establece lo siguiente:

- 1) Al realizar el asesoramiento, sugerí correcciones que en su momento consideré necesarias para mejorar la comprensión del tema desarrollado, las cuales en su momento se corrigieron, para contar con un trabajo con orden lógico, cumpliendo con los requisitos legales de la unidad de tesis requiere.
1. Del contenido científico y técnico de la tesis puedo indicar que el sustentante abarco tópicos variados de importancia en materia aérea de operación de aeronaves denominadas drones.
2. La metodología y técnicas de la investigación: Para el efecto se tiene como base el método analítico, sintético, deductivo e inductivo y científico. Dentro de las técnicas de investigación se encuentran inmersas en el trabajo las siguientes: la documental y bibliográfica, para recopilar y seleccionar adecuadamente el material de estudio, ya que a través de las cuales se estudio el fenómeno investigado y culmino con la comprobación de la hipótesis planteada estableciendo los objetivos generales y específicos con el objeto de establecer doctrinariamente y jurídicamente como resolver ese problema en la práctica y legal;



**LIC. JAIME ROLANDO MONTEALEGRE SANTOS**

**Abogado y Notario. Col 4713**

5ª. Ave.14-62 zona 1, Oficina 307. Comercial Esmol

Teléfono. 54066223



3. La redacción: La estructura formal de la tesis está compuesta de cuatro capítulos, se realizó en una secuencia ideal empezando con la definición de varios elementos con temas generales para finalizar en orden lógico con el fenómeno en particular;
4. La Conclusión discursiva, concuerda con el trabajo de investigación y es acordes a la problemática planteada, formulando recomendaciones adecuadas para ser consideradas en el futuro.

A demás se comprobó que la bibliografía fuera la correcta y presentación final del presente trabajo.

- II) En conclusión y atendiendo a lo indicado en el Artículo 31 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, informo a usted, que **APRUEBO**, ampliamente la investigación realizada, por lo que, emito **DICTAMEN FAVORABLE**, ya que considero el tema un importante aporte.

**LIC. JAIME ROLANDO MONTEALEGRE SANTOS**  
**Abogado y Notario. Col 4713**

Licenciado  
Jaime Rolando Montealegre Santos  
Abogado y Notario



**USAC**  
**TRICENTENARIA**  
 Universidad de San Carlos de Guatemala



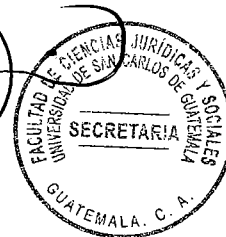
DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 10 de marzo de 2016.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante ALDO VINICIO ARÉVALO AVILA, titulado OBLIGACIÓN REGISTRAL PARA LA OPERACIÓN DE AERONAVES NO TRIPULADAS, DRONE EN EL ESPACIO AÉREO DEL ESTADO DE GUATEMALA. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

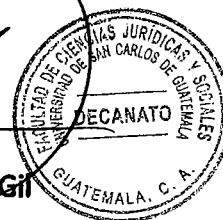
RAMO/srrs.

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*  
 Lic. Daniel Mauricio Tejeda Ayestas  
 Secretario Académico



*[Handwritten signature]*  
 Lic. Luis Rodolfo Polanco Gil  
 DECANO A.I.



## DEDICATORIA

### **A DIOS:**

Porque a pesar de todo mis errores ha sido incondicional y no dudo que seguirá siendo así por tu amor Amen.

### **A MIS PADRES:**

Q.E.P.D. Los amo y con profundo agradecimiento, por la educación plasmada en mi persona, les dedico mi recompensa con este triunfo anhelado, con mis esfuerzos y sacrificios, mil gracias por este momento.

### **A MIS HERMANOS**

Gracias por el apoyo y amor brindado durante todo este tiempo, los amo y cada uno sabe cuan importante es este momento de mi vida.

### **A:**

Mis catedráticos por darme su conocimiento, experiencia, aprendizaje y desempeño con honor en esta profesión.

### **A MIS AMIGOS:**

Porque muchas veces su amistad y consejos me hicieron seguir adelante gracias por su sincera amistad.

### **A:**

Los profesionales, en especial a mi Asesor de tesis gracias por su colaboración y paciencia. Y a todos los buenos catedráticos que con lealtad, fidelidad y honorabilidad nos impartieron día a día cada asignatura a cursar.

### **A:**

Universidad de San Carlos de Guatemala, Alma que albergó durante todo este tiempo mis sueños de estudiante y superación gracias por haberme permitido el honor de forjarme en sus gloriosas aulas.





**A:**

La Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la tricenaria Universidad de San Carlos de Guatemala. Por brindarme los conocimientos que hoy me convierten en un profesional y donde me fue dado el pan del saber.



## PRESENTACIÓN

La presente investigación de tesis tiene como misión presentar la problemática que se encuentra con las aeronaves denominadas drones por el uso en espacios aéreos sin autorización, y que no se encuentran inscritas en ningún registro tanto del Registro General de la Propiedad ni de la Dirección General de Aviación de Guatemala, por lo cual se desarrollan cuatro capítulos definiendo y explicando lo que es el derecho aeronáutico, registral aeronáutico y el Registro General de la Propiedad, así como los Drones; todo relacionado para contar con una secuencia adecuada para mejor entendimiento.

Todas las personas puede acceder a los aparatos denominados drones, que por afición de algunas implementan cámaras o ya vienen incorporados en algunos de estas aeronaves, y al no encontrarse con unos lineamientos específicos son pocas las instituciones o personas individuales que cuentan con la especificación de uso de estas aeronaves no tripuladas y dirigidas desde la tierra.

El manejo de estas aeronaves no tripuladas sin autorización es un peligro, de manera que es necesaria la implementación de registros específicos para estos aparatos aéreos, ya que por la falta de obligatoriedad por parte de las entidades encargadas de las autorizaciones son voladas por cualquier propietario de estas ya que se encuentran en el espacio guatemalteco.

El presente trabajo sea un aporte para el futuro y un instrumento importante para la solución de la problemática, creando en la legislación guatemalteca un registro para las aeronaves llamadas drones.



## HIPÓTESIS

Tomando en cuenta las implicaciones que a fondo conlleva la investigación científica y las consecuencias que puedan resultar para los particulares, por el constante uso de aeronaves no tripuladas en el espacio guatemalteco, existe la necesidad de un registro de DRONES y las autorizaciones de sus vuelos; es necesario establecer la obligatoriedad de las personas que cuenten con estos aparatos y que el Estado de Guatemala como encargado de resguardar la seguridad y patrimonio de las personas que habitan en su territorio no toma cartas en el asunto ya que la adquisición de los llamados drones son frecuentes y existe la necesidad como un problema latente, es la utilización de estos aparatos, que sean registrados y que se responsabilice a los particulares o entidades públicas y privadas de cualquier daño que causen estas aeronaves que cuentan con dispositivos de grabación, audio y fotográficos que pueden ser utilizados para actos ilícitos de cualquier índole, perjudicando tanto a los particulares como a la seguridad del Estado ya que son operados en forma terrestre por cualquier persona y para eso el Registro General de la Propiedad, cuenta con un libro especial para poder dejar establecido la propiedad de las aeronaves que se encuentran legales en Guatemala, así como los permisos de vuelo que se deben de adquirir en la Dirección General de Aviación de Guatemala.



## **COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS**

Se ha podido realizar la comprobación de la hipótesis que se formuló tomando en cuenta, y llegando a la conclusión que existe la necesidad de un registro de DRONES, y de la misma manera las autorizaciones de sus vuelos, para establecer la obligatoriedad de las personas que cuenten con máquinas no tripuladas, de manera que se debe registrar y autorizar los vuelos de esos aparatos, para seguridad del Estado y la sociedad, ya que existen aeronaves no tripuladas realizando vuelos incluso nocturnos en el territorio de Guatemala sin el conocimiento legal de los propietarios de los mismos, ni registro de propiedades de las aeronaves no tripuladas en espacios públicos y privados del territorio guatemalteco.



## ÍNDICE

Pág.

Introducción.....	i
-------------------	---

### CAPÍTULO I

1. El derecho aeronáutico.....	1
1.1. Definición.....	1
1.2. Principios del derecho aeronáutico.....	3
1.3. Origen del derecho aeronáutico.....	5
1.4. Características del derecho aeronáutico.....	5
1.5. Fuentes del derecho aeronáutico.....	9
1.6. Objeto del derecho aeronáutico.....	10

### CAPÍTULO II

2. El derecho Registral y el Registro General de la Propiedad.....	17
2.1. Definición de derecho registral.....	18
2.2. Características.....	19
2.3. Naturaleza.....	20
2.4. La propiedad.....	21
2.5. Naturaleza de la propiedad.....	22
2.6. Tipos de propiedades.....	22
2.7. El Registro General de la Propiedad.....	24
2.8. Libro especial de aeronaves en el Registro General de la Propiedad.....	25
2.9. Análisis de derecho registral.....	27

### CAPÍTULO III

3. La autoridad aeronáutica nacional de Guatemala y el derecho comparado.....	29
3.1. Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) .....	30
3.2. Funciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)..	31



	<b>Pág.</b>
3.3. Avances de la aviación en Guatemala.....	34
3.4. Registro Aeronáutico Nacional.....	37
3.5. Derecho comparado.....	40
3.6. Derecho español.....	40
3.7. Derecho aéreo argentino.....	41
3.8. Derecho aéreo chileno .....	42
3.9. Derecho aéreo mexicano.....	47
 <b>CAPÍTULO IV</b>  	
4. Los drones y la obligación registral para la operación de aeronaves no tripuladas,- DRONES- en el espacio aéreo del Estado de Guatemala.....	49
4.1. Los drones.....	49
4.2. Clasificación actual de los DRONES como bienes.....	49
4.3. Delitos cometidos con DRONES en el ámbito aéreo.....	50
4.4. Penalidades.....	54
4.5. La problemática planteada.....	64
4.6. Análisis de la actividad registral en materia de DRONES.....	66
4.7. La autorización de vuelo.....	66
4.8. Solución a la problemática planteada.....	67
 <b>CONCLUSIÓN DISCURSIVA</b> .....	 69
<b>ANEXO</b> .....	71
<b>BIBLIOGRAFÍA</b> .....	75



## INTRODUCCIÓN

En la actualidad se da el fenómeno de la operación de aeronaves no tripuladas DRONE, por un creciente número de personas, quienes adquieren estos aparatos con facilidad en el mercado, y sin cumplir con las obligaciones registrales que se encuentran contenidas, para la utilización de DRONES, establecida en la regulación de aeronáutica civil de la materia; (RAC 101), como se da el ejemplo para poder desarrollar actividades de vuelo con una aeronave no tripulada; (UAV), este debe tener autorización de la Dirección General de Aeronáutica Civil; (DGAC), según el párrafo 55 de la regulación 101; (101.55).

Esto tanto para la protección de las personas como de la seguridad del Estado y en ocasiones de propiedad privada, ya que estas aeronaves no tripuladas están operando sin control; de manera que el objetivo general es determinar cuál es la figura jurídica bajo la cual los particulares, deben de registrarse y solicitar autorizaciones de vuelos para la utilización de DRONES en el espacio aéreo guatemalteco.

Ya que la hipótesis planteada fue: que tomando en cuenta las implicaciones que a fondo conlleva la investigación científica y las consecuencias que puedan resultar para los particulares, y el constante uso de aeronaves no tripuladas, en el espacio guatemalteco, existe la necesidad de un registro de DRONES, y en las autorizaciones de vuelos es necesario establecer la obligatoriedad de los propietarios que cuenten con estos tipos de aparatos, ya que la problemática surge desde el momento que cualquier persona puede acceder a los mismos

Se utilizó diversas técnicas y métodos, para el efecto se tiene como base el método analítico, sintético, deductivo e inductivo y método científico. Dentro de las técnicas de investigación, se encuentran inmersas en el trabajo las siguientes: la documental y bibliográfica, para recopilar y seleccionar adecuadamente el material de estudio; ya que a través de las cuales se estudió el fenómeno investigado y culminó con la comprobación de la hipótesis planteada, estableciendo los objetivos generales y específicos: con el objeto de establecer doctrinariamente y jurídicamente como resolver ese problema en la práctica.

El presente trabajo está dividido en cuatro capítulos siendo el primero: el derecho aeronáutico; en el segundo se desarrolló, el derecho Registral y el Registro General de la propiedad; en el tercer capítulo, la autoridad aeronáutica nacional de Guatemala y el derecho comparado y se finaliza con el cuarto capítulo el cual contiene los drones y la obligación registral para la operación de aeronaves no tripuladas,- DRONES- en el espacio aéreo del Estado de Guatemala, esperando que la presente investigación de tesis sea un aporte para el estudio del derecho aeronáutico en Guatemala.





## CAPÍTULO I

### 1. El derecho aeronáutico

Para iniciar con el derecho aeronáutico se indica que el derecho aeronáutico se rige por el principio de soberanía de los Estados y define donde finaliza el espacio aéreo, eso significa establecer hasta donde se extiende la soberanía de los Estados. Es importante entonces acotar que la actividad aeronáutica en general es de alto factor de incidencia transfronteriza, que por la misma naturaleza desborda los límites territoriales de los Estados y con ello las competencias jurisdiccionales.

#### 1.1. Definición

Es este ilustre jurista quien define: “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 modificadas por ellas”.<sup>1</sup>

Antonio Ambrosini, es quien expresa que: El derecho de la aviación, como lo denomina: “Es la rama del derecho que estudia la calificación y regulación jurídica de todos los factores esenciales de la actividad aérea: ambiente o medio aéreo, vehículo o aeronave y personal especializado o personal aeronáutico, así como todas las

---

<sup>1</sup> Videla E., Federico. **El derecho aeronáutico, rama autónoma de las ciencias jurídicas**. Pág. 8.



relaciones jurídicas ya sean públicas, privadas, nacionales o internacionales, a que da lugar la mencionada actividad".<sup>2</sup>

Para poder establecer la definición de derecho aeronáutico (aéreo, aviatorio, de la aviación) puede definirse como el conjunto de principios y reglas que ordenan las condiciones en que debe utilizarse el espacio aéreo por las aeronaves y los servicios de apoyo a la circulación por este espacio, así como las relaciones jurídicas que tienen lugar con motivo de tal actividad. Con dicha definición se comprende un complejo sistema normativo, pues abarca disposiciones tanto de carácter público (administrativo, penal, fiscal, etc.) como privado (civil, mercantil), nacionales o internacionales.

La proyección internacional de la navegación aérea y del extraordinario número y diversidad de cuestiones que esta navegación puede implicar (v. gr. desde la organización de los servicios administrativos que le sirven de soporte, hasta la policía de la circulación que garantiza su seguridad, pasando por las cuestiones relativas al transporte, títulos aeronáuticos, responsabilidades, etc.).

Por ello, cabe advertir que no nos encontramos ante un derecho plenamente original o autónomo, sino ante un conjunto de disposiciones de la más variada procedencia (administrativa, civil, mercantil, penal, fiscal, etc.) que se aplican a un fenómeno nuevo como es el hecho aviatorio y las relaciones jurídicas que de este

---

<sup>2</sup> Abrosini, Antonio. **Instituciones de derecho de la aviación**. Pág. 12.

hecho se derivan. Ya que no existe tipificación en ninguna ley especial de los delitos que se cometen en naves y espacio aéreo guatemalteco.

## **1.2. Principios del derecho aeronáutico**

Los principios del derecho aeronáutico, corresponde pues la explicación a los fines de la determinación y relacionamiento de todo lo que se ha expuesto. Se aclara que éstos no son otra cosa que juicios de valor que orientan y condicionan la solución jurídica de los problemas y cuestiones que plantea la navegación aérea, nociones básicas que sirven de punto de partida para todas las elaboraciones de la materia y por la simple aplicación de reglas de pura lógica, dominan las normas a dictar y rigen los temas a través de las diversas soluciones.

Los más importantes son:

- a. Los Estados tienen soberanía exclusiva y absoluta sobre el espacio aéreo que cubre el territorio.
- b. Los derechos del propietario del suelo deben ceder en beneficio de la circulación aérea.
- c. La aeronave no debe permanecer inactiva.
- d. El viaje aéreo siempre debe realizarse.
- e. La responsabilidad contractual y extracontractual derivada de los hechos y actos vinculados con la actividad aeronáutica es limitada.

Para describir el primer principio se deriva, el poder administrativo aeronáutico de



la Dirección General de Aeronáutica Civil que lo faculta a sancionar las violaciones la circulación aérea.

Posteriormente el segundo principio establece entre otras la facultad del Estado de establecer normas de restricción al dominio privado en beneficio de la circulación aérea en la vecindad de los aeropuertos, o las servidumbres aeronáuticas.

Mientras que el tercer principio se procura materializar los motivos de interés general que rige la navegación por el espacio aéreo, asegurando por ejemplo el rápido desplazamiento entre lugares alejados. Subyace además un criterio económico que exige a la aeronave que esté en el aire la mayor cantidad de tiempo de manera de amortizar su altísimo costo.

Y el cuarto principio general procura, siempre de modo de ejemplo, obtener los recursos necesarios para que el viaje se realice, de aquí que las leyes disponen que los créditos privilegiados sobre la aeronave, originados con motivo del último viaje sean preferidos al de los viajes precedentes.

Por último, la limitación a la responsabilidad tanto contractual como extracontractual es un principio que pone en acto la autonomía de esta rama del derecho toda vez que va en contra de aquel otro principio general del derecho común cual es el de reparación integral del daño producido.



### **1.3. Origen del derecho aeronáutico**

El derecho aeronáutico nace de la necesidad de regular el tráfico en el medio aéreo, consolidar el desarrollo de la aeronáutica y proveer a la seguridad jurídica respecto de un hecho de eminente carácter técnico como lo es la circulación en el espacio atmosférico por una máquina o vehículo que por medio de principios provistos por la física como el de sustentación y propulsión permite el traslado de personas, cosas y bienes entre puntos distantes que por la magnitud necesitarían de mucho tiempo para lograrlo.

### **1.4. Características del derecho aeronáutico**

El derecho aeronáutico, como toda rama del derecho, apunta a la regulación, tutela y armonización de intereses diversos: políticos, sociales, técnicos, económicos, financieros, públicos, privados, nacional, internacional etc. Sólo que en este caso se trata de aquellas que se derivan de la práctica de la navegación aérea.

De tal manera que son estos intereses, la importancia cualitativa y cuantitativa las que imponen la obligatoriedad de la regulación jurídica. También lo referido al espacio aéreo, la circulación, el régimen de aeronaves, personal afectado directa o indirectamente a las prestaciones que el servicio aéreo provee, la asistencia y

salvamento, responsabilidades emergentes de la actividad aeronáutica, seguros, ley aplicable, jurisdicción, competencia etc.

Entre los principales caracteres del derecho aeronáutico según su agrupación por la importancia de cada uno los cuales son cinco.

En un orden que atiende a la importancia, se puede decir que, de mayor a menor son:

- Internacionalidad; La internacionalidad es considerada como un fenómeno aéreo o un hecho que se produce cotidianamente tanto dentro como fuera de los Estados, además de modo permanente surcan los cielos aeronaves de distintas nacionalidades.

Constantemente, se puede observar en aeropuertos de cierta importancia la partida y el arribo de aviones de los orígenes y destinos más apartados del territorio de un Estado cualquiera.

Por otra parte al constituir un medio de transporte ideal para acortar los tiempos en distancias largas y favorecer el tráfico comercial y particular de bienes y personas la navegación aérea es particularmente al igual que la marítima típicamente internacional.

Este carácter da lugar al nacimiento, desarrollo, modificación y extinción de

derechos y obligaciones que se originan debido a esta consecuencia.

Esta particularidad es la que ha llevado a la comunidad internacional a realizar acuerdos, tratados y convenciones multilaterales a manera de establecer normas y regulaciones uniformes y homogéneas que encaucen las relaciones jurídicas, las armonicen y eviten, eliminen o resuelvan cuestiones litigiosas que se pudieren derivar de éstas.

La regulación y tutela jurídica están regidas por el Convenio de Chicago del año de 1944, el cual representa algo semejante a lo que se podría denominar el estatuto mundial de la aviación comercial. La causa de tal denominación se encuentra en el hecho de haber sido ratificado por casi la totalidad de los Estados.

En materia de derecho privado, segundo aspecto señalado, es preciso indicar que las relaciones y regulaciones legales están regidas por el Convenio de Varsovia de 1929 que ha alcanzado un número de ratificaciones más que significativas y los principios que allí se sustentan han sido adoptados por la mayoría de la legislación interna de los países que integran la comunidad internacional.

En el caso particular de la República de Guatemala los ha adoptado en la Ley de Aviación Civil Decreto Número 93-2000.

Cabe aclarar, que si bien los Estados gozan de autonomía legislativa estos

convenios tienen gran influencia sobre el derecho interno, toda vez que imponen un deber, el de asegurar la observancia en la jurisdicción local. Esto ha permitido alcanzar una apreciable uniformidad en las legislaciones nacionales de diversos países lo que mejora las relaciones y potencia las posibilidades que la materia aeronáutica ofrece.

- **Politicidad:** La politicidad, por su parte, sin duda es la que ostenta que son los factores de orden político los que influyen en la elaboración y establecimiento de leyes que enmarcan las relaciones jurídicas. En materia de derecho público y el principio de soberanía del Estado respecto del espacio aéreo encima del territorio encuentra la razón y causa en la necesidad de precaverse respecto a los riesgos e intereses que significa un avión que surque los cielos.
- **Autonomía:** En cuanto a la autonomía, a autores destacados no la incluyen dentro de los caracteres que tipifican y definen esta rama del derecho, se cree que debe estar incluida en la enumeración y ocupando un lugar prevalente en su consideración toda vez que está fundada en los principios generales del derecho aeronáutico que más adelante se expondrán y que son los que han provisto a la sociedad de un país y a la comunidad de naciones de un sistema legal orgánico y homogéneo de aplicación en la relaciones jurídicas nacidas de la actividad aérea, y que, en razón de su especialidad, al decir de Lena Paz: “adquiere individualidad propia dentro del ordenamiento jurídico general”.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Lena Paz. Juan. **Compendio de derecho aeronáutico.** Pág. 45.



- **Dinamismo:** El dinamismo: Es la rapidez con que se manifiesta la formación lo que obliga a una actualización permanente y a la revisión en períodos relativamente cortos.

La tecnología, el desarrollo ininterrumpido y constante de la industria aeronáutica, las modificaciones en la condiciones de navegación por la incorporación de nuevas tecnologías, las mejoras técnicas que se experimentan, afectan las regulaciones jurídicas que requieren del acompañamiento a los procesos de avance.

- **Plenitud:** Así a título de ejemplo citamos dentro de los contratos de transporte de personas el “charter” aeronáutico que ha exigido y aún lo reclama, una actualización y del mercado. La globalización económica experimenta de manera acelerada en estos últimos años requiere atender de igual manera, los aspectos legales que el incremento de la demanda de servicios ha planteado, ventajas e inconveniencias atraen la atención de juristas y estudiosos de esta rama del derecho.

### **1.5. Fuentes del derecho aeronáutico**

Como fuente del derecho constituyen el conjunto de principios y reglas de derecho público y privado, nacional e internacional, que rigen las relaciones jurídicas derivadas de las actividades de transporte aéreo civil. Antes de entrar de lleno al tema se hace necesario realizar una breve cronología del derecho aeronáutico.

Respecto a la plenitud, como toda rama del derecho las normas que la integran, a pesar de la diversidad y de apuntar a órbitas diferentes del actual, público o privado, y de las distintas temáticas, procuran, actuando como sistema de normas, a alcanzar un nivel de justicia situado en el equilibrio de intereses comprometidos o afectados por la actividad aeronáutica.

### **1.6. Objeto del derecho aeronáutico**

La naturaleza jurídica de esta rama del derecho, permite establecer el objeto de la misma se describen a continuación los siguientes objetos:

#### **a. La Ley o los Convenios Internacionales**

Dado que las aeronaves están llamadas a rebasar ordinariamente las fronteras, los Estados encontraron y trataron de establecer pronto acuerdos entre sí para resolver los nuevos problemas, algunos particularmente complejos, que este hecho comporta, y así, aunque se reservaron sus derechos de soberanía para legislar sobre determinadas cuestiones que se suscitan dentro de su territorio o espacio de soberanía, convinieron en una normativa sobre la aeronave y el tráfico aéreo lo más homogénea posible y concederse mutuamente derechos de explotación comercial, en particular en relación con el transporte regular, lo que dio lugar a tratados o convenios multilaterales, acuerdos regionales o convenios bilaterales.

Se omite la exposición de los convenios bilaterales, por tratar ordinariamente de la



organización y explotación de los servicios de transporte aéreo entre los países signatarios, ya que estos convenios son lógicamente numerosísimos; no obstante, conviene hacer notar que, como norma general, responden a unos modelos o familias y regulan, también por lo general, la utilización entre los Estados firmantes de la tercera y cuarta libertad del aire.

En Relación con los tratados multilaterales se distinguen:

Tratados multilaterales generales

Principalmente el Convenio de Chicago de siete de diciembre de 1944 que contiene dos grandes categorías de disposiciones: las reglas que dieron lugar a la OACI. (Organización de Aviación Civil Internacional), y las disposiciones dirigidas a reglamentar la navegación y ciertos aspectos del transporte aéreo.

Convenios multilaterales sobre determinadas materias

Convenio de Varsovia de 12 de octubre de 1929 para la unificación de determinadas reglas relativas al transporte aéreo internacional, modificado por los protocolos firmados en La Haya el 28 de septiembre de 1955 y en la ciudad de Guatemala el ocho de marzo de 1971.

Convenio de Roma sobre embargo preventivo de aeronaves de 29 de mayo de 1933.



Convenio de Bruselas de 1938 sobre Asistencia y Salvamento (no tuvo vigencia).

Convenio de Ginebra de 19 de junio de 1948 sobre reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves.

Convenio de Roma de siete de octubre de 1952 relativo a la unificación de ciertas reglas referentes a los daños causados por la aeronave a terceros en superficie.

Convenio de Guadalajara de 18 de septiembre de 1961, para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional realizado por quien no sea el transportista contractual.

Convenio de Tokio de 14 de septiembre de 1963 sobre infracciones y ciertos actos sometidos a bordo de aeronaves.

Convenio de París de 10 de julio de 1967 sobre procedimiento aplicable para el establecimiento de las tarifas de los servicios aéreos regulares.

Acuerdo de Montreal de 4 de marzo de 1966 relativo a los límites de responsabilidad del convenio de Varsovia y del protocolo de La Haya.

Convenio de La Haya de 16 de diciembre de 1970 para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves.

Convenio de Montreal de 23 de septiembre de 1971 para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la Aviación Civil. Todos estos acuerdos y convenios suscritos por Guatemala.

#### b. Acuerdos regionales

Por lo que respecta a los Convenios que no tienen un alcance mundial sino que afectan sólo a determinadas áreas geográficas, citamos:

- Acuerdo de París de 30 de abril de 1956 sobre derechos comerciales de servicios aéreos no regulares europeos.
- Acuerdo de 13 de diciembre de 1960 por el que determinados países europeos establecieron una organización común encargada de regular la circulación aérea.
- Tratado de Yaoundé de 28 de marzo de 1961 para la explotación del transporte aéreo por una sociedad común denominada: Air Afrique entre determinados países africanos.

#### c) La costumbre

Aunque la historia del derecho aeronáutico coincide, salvo alguna que otra disposición singular anterior sobre la utilización de aeróstatos, con los albores de este siglo se registran ya determinados usos o costumbres aeronáuticos, que por su reiteración han llevado a algunos autores e incluso legisladores, a incluirlos dentro de las fuentes del derecho.

Este criterio, parece que será adoptado con más generalidad, a medida que transcurra el tiempo, máxime si se tiene en cuenta que el volumen y regularidad del tráfico aéreo aumenta sin cesar, lo que en consecuencia, da lugar a que algunos actos aeronáuticos de extraordinario interés mercantil, como son los relativos al transporte aéreo, se realicen y reiteren con frecuencia similar, sino superior a la actividad marítima.

En todo caso, bien porque los usos o costumbres aeronáuticas estén expresamente reconocidos por el legislador como fuente del derecho o porque tal reconocimiento lo sea con carácter general por el derecho común de subsidiaria aplicación a la ley aeronáutica, serán los tribunales los llamados a estimar el valor y alcance de esta fuente.

#### d) La jurisprudencia

Por las mismas razones señaladas en el apartado anterior, respecto a la brevedad de la historia del derecho aeronáutico, no son muchos los fallos de los tribunales sobre asuntos aeronáuticos.

No obstante, y por los mismos motivos antes apuntados, éstos fallos aumentan y seguirán aumentando progresivamente y ello contribuirá a valorarlos cada vez más como fuente indirecta del derecho.

## Convenio Sobre la Aviación Civil Internacional

Convenio sobre la Aviación Civil Internacional. Chicago (1944). Anticipándose al próximo final de la Segunda Guerra Mundial, los Estados Unidos convocaron a otros Estados, cincuenta y dos (52) en total, para que participaran en una conferencia en Chicago con el fin de discutir el desarrollo de la aviación civil de posguerra.

El desarrollo tecnológico de la aviación durante el período bélico fue considerable, de fuerzas aéreas que contaban con unos pocos biplanos de tela en los tiempos de preguerra se había pasado a grandes flotas de monoplanos completamente de metal, con un techo de más de diez mil metros, capaces de transportar toneladas de carga a miles de kilómetros de distancia. Incluso ya existían las primeras aeronaves a reacción completamente operativas, y el desarrollo de la V-2 por parte de los alemanes auguraba incluso más cambios.

En definitiva, la Conferencia de Chicago se saldó con una solución de compromiso entre ambas posturas que: Era liberal en lo que se refería a los aspectos de navegación aérea, y al transporte aéreo si se realizaba sin remuneración. Era proteccionista en lo referido al transporte aéreo con remuneración, dejando a decisión de cada estado la regulación de este aspecto mediante convenios bilaterales con otros Estados.

El Convenio de Chicago se firmó el siete de diciembre de 1944 y entró en vigor el 4 de abril de 1947, cuando se depositó la vigésimo sexta ratificación. Durante este período intermedio se creó la Organización Provisional de Aviación Civil Internacional (OPACI en castellano y PICAQ por sus siglas en inglés), de carácter técnico. Una vez que el Convenio entró en vigor, la OPACI pasó a ser la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI o ICAO), que es el organismo que actualmente regula los aspectos relacionados con la aviación civil en el mundo.

El Convenio de Chicago se compone de un considerando, cuatro partes y unos anexos técnicos. En dichos documentos, se definen normas y recomendaciones.

Las recomendaciones de la OACI son de cumplimiento opcional por parte de los Estados, mientras que las normas son de obligatorio cumplimiento. No obstante, el Convenio define un mecanismo mediante el cual un Estado dado puede decidir no cumplir con una norma, o hacerlo de diferente manera. Si ése es el caso, el Estado tiene que notificar a la OACI de cuál es la discrepancia, y la razón de la misma.

Cada parte del Convenio de Chicago está dedicada a un elemento diferente de la aviación civil.



## CAPÍTULO II

### 2. El derecho registral y el Registro General de la Propiedad

A lo largo de la historia, el derecho registral ha recibido diferentes acepciones, entre las que se pueden mencionar: derecho hipotecario, derecho publicitario, derecho inmobiliario registral, derecho del registro público de la propiedad e inmobiliario.

Dichas acepciones fueron en su momento apropiadas, toda vez que el derecho registral tiene por objeto crear condiciones jurídicas para proteger negocios, con efectos de publicidad especialmente relacionados al derecho de propiedad.

Por el derecho registral se regula la organización y funcionamiento de los registros, entre ellos incluido el civil, de conformidad con sus principios y normas.

El derecho registral es un sector del derecho civil, creado para la protección de los derechos ya sean patrimoniales, civiles y cualquier otro índole donde sea requerido un registro.

El derecho registral es el conjunto de principios y normas que tienen por objeto reglar los organismos estatales, encargados de registrar personas, hechos, actos, documentos o derechos, así también, la forma como han de practicarse tales



registros y los efectos y consecuencias jurídicas que se derivan de estas.

Es el conjunto de normas que regulan la publicidad registral de los actos de constitución, transmisión, modificación y extinción de dominio y de más derechos reales sobre bienes inmuebles y muebles identificables.

## **2.1. Definición de derecho registral**

Para dar una definición el tratadista Pérez Lasala: "El derecho registral es la rama jurídica que regula los asientos en el registro de los actos de constitución, declaración, transmisión, modificación y extinción de los derechos reales sobre fincas y de ciertos derechos que las afectan, así como de los efectos derivados de dicha registración."<sup>4</sup>

También Carral expone que "No hay acuerdo en la doctrina contemporánea sobre la denominación del derecho que regula el derecho de registro de la propiedad, es un término demasiado amplio que abarca toda clase de registros. Podría decirse que ese género del cual una especie sería el derecho de propiedad. Existen otras denominaciones tales como derecho hipotecario o registro hipotecas, lo cual es un término limitativo que se ocupa solamente en la hipotecas."<sup>5</sup> Hablando de registros de propiedad no solamente en materia de inmuebles sino también de los

---

<sup>4</sup> Pérez Lasala, José Luis. **Derecho inmobiliario registral**. Pág. 7.

<sup>5</sup> Carral y de Teresa, Luís. **Derecho notarial y registral**. pág.14.

registros especiales como el de las aeronaves, de las cuales cuentan con sus registros de aviones, helicópteros y otras.

## 2.2. Características

Para establecer las características del derecho registral la ofrece Bernardo Pérez Fernández del Castillo, quien las enumera de la siguiente forma:

- a. "Material o sustantivo: Consiste en el estudio de los derechos inscribibles.
- b. Formal o adjetivo: Comprende la regulación del procedimiento de inscripción.
- c. Orgánico: Que es el que regula todo lo relativo a la organización del Registro de la Propiedad."<sup>6</sup>

Por su parte José Luis Pérez Lasala señala que el derecho registral posee las siguientes características: "El derecho registral posee tres características básicas:

- a. Sustantivo y adjetivo: Es una rama que contiene instituciones de naturaleza sustantiva y adjetiva.
- b. Limitativo: Es un derecho limitativo, en el sentido de que solamente son restringibles los actos especialmente contemplados en la ley.
- c. Formalista: Es un derecho esencialmente formalista, en doble sentido, exigiendo que los actos y contratos registrables consten, en principio en títulos públicos y

---

<sup>6</sup> Cabanellas de Torres, Guillermo. **Diccionario de derecho usual**. Pág. 66

prescribiendo en la redacción de los asientos, circunstancias cuya omisión acarrea su nulidad.”<sup>7</sup>

Por otra parte, Ramón Roca Sastre proporciona otra clasificación, la que a continuación se presenta:

- a. “Carente de subjetividad: En el sentido de que no es una disciplina independiente, ya que este simplemente forma parte del derecho civil.
- b. Objetivo y subjetivo: Es un derecho objetivo pues constituye un conjunto de normas de aplicación a fincas y es subjetivo en cuanto se ocupa de los derechos que tiene una finca por objeto.
- c. Material y formal: El derecho registral tiene un carácter formal ya que se encuentra regulado por el derecho civil, mientras que su carácter material radica en el grado de alcance con que se han regulado los principios de fe pública y legitimación.”<sup>8</sup>

### 2.3. Naturaleza

Con relación a la naturaleza es necesario citar a Luís Carral y de Teresa quien expone que: “... se puede estudiar en dos sentidos adjetivo y sustantivo. En sentido adjetivo porque constituye una formalidad, ya que organiza al Registro, regula el modo y forma de llevarlo, así como las estructuras de sus asientos y desde el punto de vista sustantivo, puesto que todo lo que regula en los principios

---

<sup>7</sup> Ob. Cit. Pág. 9

<sup>8</sup> Roca Sastre, Ramón. **Derecho hipotecario**. Pág. 9

registrales, ósea, todo lo responde a normas, teorías y conceptos puramente normativos.”<sup>9</sup>

## 2.4. La propiedad

La propiedad es un derecho real que se tiene sobre una cosa, cuyo dominio corresponde a un solo individuo sin limitación de tiempo y las restricciones que dispongan las leyes.

El Diccionario de la Lengua Española establece que la propiedad es: “El derecho o facultad de poseer alguien algo y poder disponer de ello dentro de los límites legales. Cosa que es objeto del dominio, sobre todo si es inmueble o raíz.”<sup>10</sup>

En sentido subjetivo, “el vocablo propiedad es sinónimo de facultad o atribución correspondiente a un sujeto. Este es el sentido que se dio a la propiedad en Roma, en donde se entendió como tal un derecho absoluto que podría ejercerse sobre un bien: ius utendi, fruendi et abutendi.”<sup>11</sup>

La propiedad es un beneficio para todas las personas, y es necesario que la persona tenga protegido el o todos sus bienes, por percatarse la cantidad de estafas que se realizan por la razón de que algunos notarios que son sorprendidos

<sup>9</sup> Carral y de Teresa, Luís. **Derecho notarial y registral**. pág.23

<sup>10</sup> **Diccionario de la Lengua Española**, Pág. 1269.

<sup>11</sup> José Castan Tobeñas. **Derecho civil español común y foral** Tomo III. Pág. 98.

por personas que se hacen pasar por propietarios legítimos y también sorprenden este tipo de personas a registradores de la propiedad.

El fundamento legal guatemalteco lo establece en el artículo 39 de la Constitución Política de la República de Guatemala regula que: "Propiedad privada. Se garantiza la propiedad privada como un derecho inherente a la persona humana. Toda persona puede disponer libremente de sus bienes de acuerdo con la ley.

## **2.5. Naturaleza de la propiedad**

Referirnos a la propiedad, es traer a la mente la idea de la relación jurídico existente de un sujeto con una cosa, debido a que no se puede concebir la propiedad de un objeto ajeno si no entra a escena el ser humano. En derecho se entiende por propiedad algo que nos pertenece y que es útil al hombre para subsistir.

## **2.6. Tipos de propiedades**

En la actualidad la propiedad es reconocida en el derecho moderno, considerando la distinción romanista de los modos de adquirir la propiedad en el sentido originario, que se verifica cuando esa adquisición se produce independientemente de toda relación jurídica anterior, es decir que las cosas no hayan tenido dueño y que el transmitente ostente el derecho sobre la cosa.



“Rojinas Villegas, al hablar de la adquisición derivativa, la divide en las categorías siguientes:

A título universal: Es aquella por la cual se transfiere el patrimonio como universalidad jurídica, o sea, como conjunto de derechos y obligaciones, constituyendo un activo y un pasivo; la forma de adquisición a título universal reconocida en nuestro derecho es la herencia, ya sea legítima o testamentaria cuando en ésta última se instituyen herederos

A título particular: Es aquella que se refiere a cosas concretas y no a universalidades por lo que es el medio general en las relaciones jurídicas de tráfico; la forma habitual de transmisión a título particular es el contrato, también en los legados, porque el legatario recibe bienes determinados.

Primitivas derivadas: Se entiende aquella forma en la cual la cosa no ha estado en el patrimonio de determinada persona, el adquirente no la recibe de un titular anterior, sino que ha permanecido sin dueño, siendo el primer ocupante de la misma.

A título oneroso: Cuando la parte transmitente recibe a cambio una compensación económica.

Ej. Los contratos onerosos.



- A título gratuito.
  
- Por causa de muerte.
  
- Por contrato entre vivos.
  
- Por accesión natural.
  
- Por accesión artificial.

## **2.7. El Registro General de la Propiedad**

Mientras tanto el Registro de la Propiedad de Guatemala data del año 1776, el cual nació con el nombre de "Registro Hipotecario". Actualmente dicha institución tiene su fundamento constitucional en el Artículo 230 del la carta magna. Actualmente, el registro se encuentra ubicado en la 9 avenida y 14 calle de la zona 1 de la ciudad capital.

Es de suma importancia el Registro de la Propiedad, ya que en esa institución como se indica que es una institución mediante la cual se producen la publicidad jurídica, siendo el objeto principal de su organización la inscripción en los libros, *que lleva consigo la publicidad material o sustantiva.* <sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> Nery Roberto Muñoz. **Derecho registral inmobiliario guatemalteco.** Pág. 62.



El Registro General de la Propiedad fue creado junto con el Código Civil y de procedimientos en el año 1877, según el Decreto 175 del gobierno del General Justo Rufino Barrios, el cual empezó a regir el quince de septiembre del mismo año. Este decreto vino a llenar la necesidad de seguridad jurídica que hasta entonces no se había podido conseguir.

Como lo indica el Artículo 1124 del Código Civil, el cual reza textualmente “el Registro de la Propiedad es una institución pública que tiene por objeto la inscripción, anotación y cancelación de los actos y contratos relativos al dominio y demás derechos reales sobre inmuebles y muebles identificables. Son públicos sus documentos, libros y actuaciones.”.

## **2.8. Libro especial de aeronaves en el Registro General de la Propiedad**

En lo que respecta a las cosas, se está a la sujeción del régimen establecido en el libro segundo del Código Civil, Decreto Ley 106, de los bienes, la propiedad y demás derechos reales. De manera tal que el concepto aludido debe orientar al carácter de los mismos, sin olvidar que ellos comprenden no sólo a los objetos materiales.

El Registro de la Propiedad debe de llevar los siguientes libros principales:

- De entrega de documentos;



- De inscripciones;
- De cuadros estadísticos; y
- De índices por orden alfabético de apellidos de los propietarios y poseedores de inmuebles.

En el cual se podría implementar la sección de pre-registros de las compraventas de bienes inmuebles en posesión, para asegurar el contrato celebrado y para no perjudicar a terceros. Además de los libros ordenados por el Código Civil, según el Artículo 4 del reglamento del Registro General de la Propiedad Acuerdo Gubernativo 359-87, el registro llevará los siguientes:

- Libros de prendas: común, agraria, ganadera, agrícola-industrial, de vehículos motorizados y de prensas de bienes muebles por adquirir.
- De propiedad horizontal;
- De inscripciones especiales;
- De vehículos motorizados;
- De naves y aeronaves;
- De minas;
- De concesiones otorgadas por el Estado para la explotación de cualquier recurso natural renovable o no renovable;
- De avisos notariales de testamentos y donaciones por causa de muerte; y
- Cualquier otro que sea necesario para el buen funcionamiento de la institución.

Todos los libros que se lleven en los registros, serán rayados y foliados de manera uniforme y los que se lleven en forma electrónica deberán tener las mismas columnas. Otro de los elementos esenciales de la actividad aeronáutica, es la superficie desde donde despegan o aterrizan las aeronaves. En este caso debe distinguirse, entre los aeródromos públicos y privados como se encuentran clasificados en dicha ley, la que preceptúa que la naturaleza jurídica de la aeronave es la de ser un bien inmueble y la de los motores, la de ser bienes muebles.

## **2.9. Análisis de derecho registral**

El derecho registral en Guatemala, se refleja en el Registro General de la propiedad, que es el registro principal donde se inscriben las propiedades de bienes tal como se da el caso concreto de las naves y aeronaves, también existe un registro referencial de las aeronaves en la Dirección General de Aeronáutica Civil de Guatemala, que llevan un registro de las aeronaves que se encuentran en territorio guatemalteco.

Aunque es una dependencia que informa directamente a la Dirección Guatemalteca de Aeronáutica Civil, y no es de fácil acceso al público en general.



## CAPÍTULO III

### 3. La autoridad aeronáutica nacional de Guatemala y el derecho comparado

La aeronáutica también engloba la aerodinámica, "que estudia el movimiento y el comportamiento del aire cuando un objeto se desplaza en su interior, como sucede con los aviones. Estas dos ramas son parte de la ciencia física. No debe confundirse con el término aviación (referido al manejo de aviones), si bien en la práctica no es extraño oír cómo se utiliza un término para referirse al otro. Así, por ejemplo, es correcto hablar de ingeniero aeronáutico, ya que se trata de una *carrera de estudios, pero en cambio debe hablarse de historia de la aviación*".<sup>13</sup>

A mediados del siglo XIX el guatemalteco Mariano de la Luz Morales, diseñó una máquina aérea, escribiendo un folleto titulado "Teoría sobre una Máquina Aerostática", en el año de 1854. Don Mariano solicitó la colaboración al gobierno de Francia, por ser este país uno de los pioneros de la aviación, desconociéndose hasta la fecha los resultados de la misma."<sup>14</sup>

Al iniciarse la primera Guerra Mundial, Nannini se va a luchar al lado de los aliados italianos, como buen patriota, y se alista en la Real Fuerza Aérea Italiana, para combatir en las fuerzas del Rey Víctor Manuel, contra Alemania y Austria, conquistando numerosos triunfos. Desafortunadamente, la muerte lo sorprende de

<sup>13</sup> <http://es.wikipedia.org/wiki/Aeron%C3%A1utica>

<sup>14</sup> Aeronáutica Civil. Folleto de Breve Historia de la Aviación. Pág. 45.

regreso a Guatemala, cuando enfermó de influenza en la ciudad de Nueva York, en donde murió el 11 de enero de 1919. Sus restos fueron repatriados el 14 de febrero del mismo año, donde fue sepultado en el Cementerio General.”<sup>15</sup>

### **3.1. Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)**

El significado de la Dirección General de Aeronáutica Civil “La DGAC es la institución responsable de “normar, administrar, fortalecer, facilitar y vigilar la prestación de los servicios aeroportuarios, de navegación y transporte aéreo, conforme a la legislación vigente y acuerdos internacionales ratificados por el Estado de Guatemala”.

En la Ley de Aviación Civil, Artículo 6. Dirección General de Aeronáutica Civil. La Dirección General de Aeronáutica Civil, en adelante la Dirección, dependencia del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, es el órgano encargado de normar, supervisar, vigilar y regular, con base en lo prescrito en la presente ley, reglamentos, regulaciones y disposiciones complementarias, los servicios aeroportuarios, los servicios de apoyo a la Navegación Aérea, los servicios de Transporte Aéreo, de Telecomunicaciones y en general todas las actividades de Aviación Civil en el territorio y espacio aéreo de Guatemala, velando en todo momento por la defensa de los intereses nacionales.

---

<sup>15</sup> **Revista de la Fuerza Aérea Guatemalteca. Pág. 26.**

En el mismo título I, Aeronáutica Civil, capítulo II Autoridad Aeronáutica, describe las funciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil, las cuales son las de normar, supervisar, vigilar y regular, los reglamentos, regulaciones y disposiciones complementarias los servicios aeroportuarios, de apoyo a la Navegación aérea, los de Transporte Aéreo de Telecomunicaciones y todas las actividades de Aviación Civil en el territorio y espacio aéreo de Guatemala.

### **3.2. Funciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)**

En la Ley de Aviación Civil, Artículo 7, indica las funciones, Funciones. Son funciones de la Dirección, además de otras señaladas en La ley, las siguientes:

- “ a) Elaborar, emitir, revisar, aprobar y modificar las regulaciones y disposiciones complementarias de aviación que sean necesarias, para el cumplimiento de la presente ley y sus reglamentos.
  
- b) Otorgar, modificar, suspender y revocar las autorizaciones para los aeródromos públicos y privados, supervisando su construcción y operación.
  
- c) Supervisar la prestación de los servicios de navegación, de control del tráfico aéreo, de transporte aéreo y telecomunicaciones en lo que le corresponde, para que cumplan con los requisitos técnicos de seguridad y protección al vuelo, de acuerdo con las normas y otras disposiciones nacionales e internacionales,



generalmente aceptadas, velando en todo momento por la vigilancia de la seguridad aeronáutica.

d) Expedir, prorrogar, suspender o cancelar certificados de matrícula, certificados de aeronavegabilidad, certificado de operador y/o explotador aéreo.

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

f) Coordinar e investigar los incidentes y accidentes de aviación ocurridos en el territorio nacional o participar en los ocurridos fuera del territorio cuando sean matrícula guatemalteca.

g) La Dirección General por medio de su Director, podrá delegar en su personal e Inspectores funciones específicas, quienes debidamente identificados tendrán libre acceso a todas las personas, aeronaves, lugares, instalaciones y documentos que sean requeridos por las normas nacionales e internacionales, para realizar la función de vigilancia, y determinar si cumplen con las condiciones de seguridad aérea operativa y en ejercicio de esa delegación podrán ordenar el retiro temporal o definitivo de vuelo de una aeronave o las acciones que correspondan de conformidad con la Ley, reglamento, regulaciones y disposiciones complementarias.



h) Intercambiar a través de Organismos Internacionales o Direcciones Generales información concerniente a la aviación civil, para fortalecer u homogenizar criterios sobre los mecanismos de seguridad aérea.

i) Estructurar y Administrar su presupuesto y llevar los registros correspondientes.

j) Otorgar las autorizaciones necesarias para la explotación de servicios aeronáuticos.

k) Revisar y proponer la modificación de las tarifas por servicios aeronáuticos y las multas por infracciones.

l) Administrar el Registro Aeronáutico Nacional.

m) Coordinar las actividades de búsqueda y salvamento de aeronaves accidentadas en el territorio nacional.

n) Coordinar y supervisar la utilización del espacio aéreo para garantizar la seguridad y protección al vuelo.

o) Participar como el órgano técnico representativo del Estado, en coordinación con los órganos competentes, en las reuniones de los organismos internacionales

de aeronáutica civil y en las negociaciones de tratados, acuerdos y convenios internacionales en materia de aeronáutica civil.

p) Aplicar las sanciones por violación a la presente ley, sus reglamentos, regulaciones y disposiciones.

q) Supervisar la implementación de los acuerdos, convenios y tratados internacionales que en materia de aviación civil estén ratificados por Guatemala.

r) Aceptar donaciones monetarias, de servicios o propiedades en nombre de la Dirección.

s) Presentar al Presidente de la República, por conducto del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, los proyectos de reglamentos y acuerdos para su conocimiento y posterior aprobación.

La Dirección General de Aeronáutica Civil, se organiza de forma adecuada para que funciones en forma correcta, por lo que es necesario, cumplir y mejorar las leyes relacionadas a la aeronáutica.”

### **3.3. Avances de la aviación en Guatemala**

En el desarrollo aeronáutico, los avances acelerados de la Aviación Nacional y con

las normas internacionales de aviación ratificadas por Guatemala y contenidas en el Convenio de Chicago y sus anexos, cuya observancia y cumplimiento es obligatoria y desarrollada por medio de las Regulaciones de Aviación Civil, lo que las hace de difícil aplicación, estando desprovisto el poder coercitivo del Estado para garantizar su ordenado y seguro desarrollo. Y así también: Que para obtener el control efectivo de las actividades de aviación y contar con el marco jurídico que le permita a la Dirección General de Aeronáutica Civil, ser la entidad rectora en la materia y establecer las normas del programa para la vigilancia de seguridad operacional de la Organización de Aviación Civil Internacional, es necesaria la aprobación de una nueva disposición jurídica, que contemple los lineamientos normativos correspondientes.

Estos criterios dan base al sustento que se pretende en el presente trabajo en cuanto a que es innegable que es de vital trascendencia el que se haga una inclusión que las legislaciones en esta materia tienen, para garantizar no solo la soberanía del espacio aéreo del Estado sino que también de los pasajeros y mercancías que son transportados por esta vía.

El Artículo 129 de Ley de Aviación Civil, hace la siguiente relación: “Si durante la investigación de un accidente o una infracción a las disposiciones establecidas por esta ley, reglamentos y regulaciones, la Dirección General de Aeronáutica Civil, determina la comisión de una infracción, falta o delito, remitirá la documentación pertinente y demás elementos de juicio, a la autoridad competente.”, en este

únicamente se hace referencia a las faltas o delitos que se comentan en caso de accidente aéreo, pero no de los delitos dentro de la aeronave o por medio de ella se llevan a cabo o como consecuencia del mismo.

La Constitución Política de la República de Guatemala en los Artículos 121 inciso d, 131 y 142 trata la soberanía. El Artículo dos de la misma considera que es deber del Estado garantizarle a los habitantes de la República la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz y el desarrollo integral de la persona. Cuestión del Derecho que posee el Estado de Guatemala, tanto en relación al transporte aéreo así como de la cuestión del transporte marítimo y terrestre.

Es así como la rama del derecho autónomo debe por sí reglar sus propios delitos, los cuales se hallan íntimamente relacionados con el hecho técnico aviatorio. No obstante dicha aseveración ha tenido muchas críticas. Estableciéndose que el único cuerpo legal que contiene los delitos es el propio Código Penal,<sup>16</sup> sin menoscabo de leyes penales especiales.

La agresión a la aviación civil es todo acto contrario a derecho y que constituya un acometimiento contra los elementos, medios, procedimientos y operaciones de dicha actividad, viniendo la calificación de ilicitud que figura en el título que ampara estas reflexiones a reforzar la condición concurrente en los actos que las constituyen de configurar una conducta no permitida legalmente. Los derechos de

---

<sup>16</sup><http://es.scribd.com/doc/51313469/DELITOS-AERONAUTICOS-Y-CONEXOS>

la seguridad con aeronaves, es la serie de precauciones que se toman para garantizar la seguridad de los pasajeros y la carga durante el vuelo.

Los vuelos comerciales son una de las formas de transporte más seguras. En relación con la distancia recorrida, las probabilidades de que se produzca un accidente es sólo la décima parte de las formas más seguras de transporte terrestre y en cuanto a las horas de viaje no tiene comparación.

Las muertes por accidentes aéreos en todo el mundo son sólo la tercera parte de los fallecidos en las carreteras de Gran Bretaña. No obstante, cuando se produce un accidente suele ser catastrófico y es objeto de una enorme publicidad, muchas veces desproporcionada.

El objetivo actual para los aviones civiles de transporte es que las probabilidades totales de que se produzca un accidente catastrófico sean de una por cada diez millones de horas de vuelo, aunque de momento no se ha conseguido. La aviación general y en concreto las operaciones con helicópteros son más peligrosas.<sup>17</sup>

### **3.4. Registro Aeronáutico Nacional**

El registro se encuentra regulado en el capítulo III. De La Ley de Aviación, Artículo 44. Registro Aeronáutico Nacional. La Dirección General de Aeronáutica Civil organizará un registro que se denominará Registro Aeronáutico Nacional, que será

<sup>17</sup> [http://www.oni.escuelas.edu.ar/2003/buenos\\_aires/62/saerea/todos.htm](http://www.oni.escuelas.edu.ar/2003/buenos_aires/62/saerea/todos.htm)

administrado y dirigido por un funcionario denominado Registrador nombrado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, el que velará porque las operaciones y desarrollo del Registro se desarrolle de conformidad con la ley, reglamentos y regulaciones. En el Registro se inscribirán:

- a) Aeronaves Civiles y sus motores.
- b) Personal Técnico Aeronáutico.
- c) Escuelas de Instrucción Aeronáutica.
- d) Infraestructura Aeroportuaria.
- e) Operadores de Transporte Aéreo Comercial autorizados.
- f) Operadores de Servicios de apoyo a la navegación aérea.
- g) Talleres Aeronáuticos.
- h) Inutilización, inoperatividad, perdida, desaparición, abandono, destrucción e inmovilización de las aeronaves y los motores, así como las modificaciones sustanciales que se hagan en ellos.
- i) Enajenaciones y arrendamientos de aeronaves, así como los gravámenes, anotaciones y todas aquellas operaciones susceptibles de inscripción registral de acuerdo a nuestra legislación. Toda la información contenida en el Registro Aeronáutico Nacional será pública.

En el Artículo 45 de la Ley de Aviación, se establecen los requisitos los cuales son: Las personas que tengan que inscribirse en el Registro Aeronáutico Nacional deberán de cumplir con los requisitos exigidos en el reglamento respectivo.

En el título IV Aeronaves, Hace mención del Registro Aeronáutico Nacional en donde se inscribirán, las aeronaves civiles y motores, personal técnico aeronáutico; escuelas de instrucción aeronáutica; operadores de transporte aéreo comercial autorizados; operadores de servicios de apoyo a la navegación aérea; talleres aeronáuticos, inutilización de aeronaves; arrendamiento de aeronaves, así como los gravámenes y anotaciones.

En el Artículo 42, del mismo cuerpo legal establece: Certificado de Aeronavegabilidad. El certificado de Aeronavegabilidad es el documento en el que se hace constar que las aeronaves guatemaltecas han cumplido con las normas, regulaciones y el control técnico prescritos por la Dirección. Cuando se trate de aeronaves extranjeras, la Dirección les exigirá también el certificado de Aeronavegabilidad, extendido por la autoridad competente del país de su nacionalidad, para permitirles volar en el espacio aéreo guatemalteco.

El certificado de Aeronavegabilidad es válido por un (1) año, a menos que sea suspendido o cancelado, pero puede ser prorrogado sucesivamente por períodos iguales, previa inspección de la aeronave, efectuada por el personal técnico de la Dirección. La Dirección para el efecto deberá prorrogar el certificado de aeronavegabilidad en un plazo no mayor de diez (10) días, contados a partir de la fecha en que se finalice la inspección y se cumpla con las condiciones de aeronavegabilidad.

### **3.5. Derecho comparado**

Se crearon los primeros organismos adecuados para la regulación de la aviación: la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), adscrita a la Organización de las Naciones Unidas –ONU-, con sede en Montreal (Canadá). Otra organización que surge a partir de la iniciativa de las compañías aéreas es la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA), también con sede en Montreal y que agrupa a más de 100 empresas de transporte aéreo, por lo general de líneas regulares, unidas en este organismo para resolver sus problemas comunes.

### **3.6. Derecho español**

En la Ley de aviación española, se encuentra articulado e indica: Artículo 1. El espacio aéreo situado sobre el territorio español y su mar territorial está sujeto a la soberanía del Estado español. Artículo 2. Las aeronaves nacionales podrán hacer uso para la navegación del espacio aéreo español. El Estado español, por Tratados o Convenios con otros Estados o mediante permiso especial, podrá autorizar el tránsito inocuo sobre su territorio de las aeronaves extranjeras. Artículo 3. El Gobierno podrá fijar las zonas en que se prohíba o restrinja el tránsito de aeronaves sobre territorio español, los canales de entrada y salida en el mismo y los aeropuertos aduaneros. También podrá suspender, total o parcialmente, las actividades aéreas en su territorio por causas graves.



Según el Artículo 8. Corresponde al Ministerio del Aire entender en todo lo relativo a la navegación aérea. Artículo 9. El territorio nacional se divide en demarcaciones aéreas, fijadas por el Ministerio del Aire, quien podrá modificarlas conforme lo aconsejen las necesidades de la navegación aérea. Las funciones gubernativas, administrativas, de Seguridad y Policía de la circulación aérea de las demarcaciones se determinarán por disposiciones reglamentarias. Artículo 10. En cada demarcación existirá el número de aeropuertos que se juzgue necesario. Los Jefes de éstos limitarán sus facultades al área total del aeropuerto y a sus respectivas zonas de recalada, o espacio aéreo que se determine.

En Guatemala, no existe un ministerio específico para la navegación aérea, de manera que al no existir una entidad superior se hace más difícil la función de la Dirección General Aeronáutica en Guatemala.

### **3.7. Derecho aéreo argentino**

El Código Aeronáutico Argentino trata por separado los delitos y las faltas, con respecto a estas últimas, se puede decir, que tienen principios de carácter general, ya que según lo expresado en el título XIII de la exposición de motivos al cuerpo legal que las regula se deja a la reglamentación por el constante cambio del hecho técnico como así también la aparición de nuevos hechos, que por una cuestión lógica, es imposible de prever. Se debe de tomar en cuenta la aplicación

de la separación de las faltas y delitos aéreos para tomar un ejemplo de Argentina y su mecanismo de aplicación legal en relación a las aeronaves.

### **3.8. Derecho aéreo chileno**

El derecho aéreo chileno entre sus funciones como lo establece el Artículo 3° Corresponderá a la Dirección General de Aeronáutica Civil.

a) Aprobar y calificar los terrenos en los cuales se desee construir aeródromos civiles, autorizar las construcciones que en esos terrenos deben realizarse, una vez determinada su aptitud para tal efecto, como asimismo sus ampliaciones, modificaciones o mejoramientos, cualquiera que sea la naturaleza de éstos y autorizar el establecimiento y funcionamiento de los aeródromos civiles, clasificarlos de acuerdo con el uso y destino y establecer las condiciones para su operación. Esta aprobación y calificación deberá hacerse con informe de la Dirección de Aeropuertos del Ministerio de Obras Públicas.

b) Controlar y fiscalizar los aeródromos públicos y privados y administrar los públicos de dominio fiscal, sin perjuicio de las funciones policiales que correspondan a las fuerzas de orden y seguridad públicas en sus respectivos ámbitos de competencia y siempre que ello no afecte la seguridad aérea;

c) Organizar y controlar el tránsito aéreo en el país;

- d) Proporcionar servicios de tránsito aéreo en los aeródromos públicos de dominio fiscal, municipal o particular, cuando la seguridad de vuelo así lo requiera.
- e) Construir, operar y mantener las instalaciones y obras anexas de cualquier orden, dentro o fuera de los aeródromos o estaciones aeronáuticas, destinadas a servir de ayuda y protección a la navegación aérea o para habitación del personal que se desempeñe en dichos aeródromos o estaciones aeronáuticas, como también, autorizar su construcción, operación o mantenimiento por terceros.
- f) Instalar, mantener y operar los servicios de telecomunicaciones aeronáuticas y de radio ayudas, como asimismo los servicios meteorológicos para la operaciones aéreas y de otras actividades nacionales.
- g) Proponer al Presidente de la República, previo informe de la Junta de Aeronáutica Civil, las tasas y derechos que se cobrarán por el uso de los aeródromos públicos de dominio fiscal, por los servicios que preste en los de dominio municipal o particular y demás servicios e instalaciones destinados a la protección y ayuda de la navegación aérea.
- h) Dictar normas técnicas en resguardo de la seguridad de la navegación aérea y de los recintos aeroportuarios y proporcionar, en el marco de los estudios, proyección, construcción, mantenimiento, reparación y mejoramiento de los aeródromos y de sus edificios o instalaciones, su asesoría técnica a la Dirección de Aeropuertos del Ministerio de Obras Públicas.

- i) Otorgar concesiones o celebrar arrendamientos u otra clase de contratos en los aeródromos sometidos a su administración, como, asimismo, en los terrenos que le sean destinados.
- j) Fiscalizar las actividades de la aviación civil, en resguardo de la seguridad de vuelo y dictar las instrucciones de general aplicación que sean necesarias para los fines señalados.
- k) Aprobar los planes de distribución de los fondos que para el fomento de la aviación civil no comercial otorguen las leyes y supervigilar la distribución de dichos fondos.
- l) Informar las solicitudes de concesión de personalidad jurídica a los Clubes Aéreos en el país.
- m) Llevar el Registro Nacional de Aeronaves, Aeronaves, practicar las inscripciones, sub inscripciones, anotaciones y cancelaciones que procedan, y otorgar las copias y certificados que se le soliciten.
- n) Autorizar provisionalmente a las aeronaves que se construyan o adquieran en el extranjero para volar con distintivo chileno desde el lugar de construcción o adquisición hasta un punto determinado en el territorio nacional.
- ñ) Inspeccionar las aeronaves matriculadas en Chile para determinar sus condiciones y estado para el vuelo; otorgar los correspondientes certificados de aeronavegabilidad, suspenderlos y cancelarlos; y mantener el registro correspondiente. Podrá también inspeccionar, en la misma forma, las aeronaves extranjeras que operen en Chile.

- o) Otorgar licencias a todo el personal aeronáutico que, en conformidad a los reglamentos, requiera de ellas; convalidar, cuando proceda, las otorgadas por otros Estados; suspenderlas, cancelarlas y llevar el registro correspondiente.
- p) Impartir instrucción técnica aeronáutica y otorgar los títulos en las especialidades que determine el respectivo reglamento, pudiendo concertar convenios o acuerdos de carácter educacional con Universidades y otros Institutos de enseñanza profesional o técnica.
- q) Dictar normas para que la operación de aeronaves se efectúe dentro de los límites de la seguridad aérea.
- r) Investigar las infracciones a las leyes, reglamentos y demás disposiciones relacionadas con la navegación aérea cuya aplicación y control le corresponda y, en especial, los accidentes que ocurran a aeronaves civiles de cualquiera nacionalidad en territorio chileno y los que ocurran a aeronaves chilenas en aguas o territorios no sujetos a otra soberanía; y observar o cooperar en la investigación de accidentes de aeronaves civiles chilenas que se realicen por otros Estados, cuando a éstos le corresponda esa investigación.
- s) Cumplir y hacer cumplir los acuerdos de la Junta de Aeronáutica Civil en lo que se refiere a las operaciones aéreas que se realicen.
- t) Proponer la adopción o adoptar, según corresponda, las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales aprobados por la Organización de Aviación Civil Internacional y por la Organización Meteorológica Mundial.
- u) Designar los funcionarios que deban hacer uso de las becas que, en materias aeronáuticas, otorguen los Estados u Organismos nacionales o internacionales y

proponer la designación de los representantes de Chile ante los congresos, reuniones o conferencias internacionales sobre materias técnicas aeronáuticas.

v) Adquirir directamente en el país o en el extranjero, con cargo a los fondos de que disponga, previas las correspondientes propuestas públicas o propuestas o cotizaciones privadas, conforme al reglamento, los bienes muebles o materiales técnicos necesarios para los estudios, construcciones, reparación, mantenimiento y conservación de las obras a su cargo o para la administración y explotación de los servicios que esta ley le encomienda atender y, en general, ejecutar los actos y celebrar los contratos que se requieran para el cumplimiento de sus fines.

w) Adquirir bienes raíces para el servicio y enajenar inmuebles fiscales prescindibles, asumiendo el Director General de Aeronáutica Civil la representación del Fisco y quedando facultado para delegar dicha representación, conforme a lo previsto en el artículo 17 bis. Lo dispuesto en el artículo 15 se aplicará a las adquisiciones autorizadas por esta letra. La enajenación de bienes raíces fiscales destinados a la Dirección General será siempre a título oneroso y su producido no ingresará a rentas generales de la Nación, constituyendo recurso propio del servicio. El Director General tendrá asimismo la facultad de autorizar las demoliciones de edificios o construcciones fiscales destinados al servicio y el empleo o venta de los materiales que provengan de ellas. Las adquisiciones, enajenaciones y demoliciones de bienes raíces que se efectúen se informarán al Ministerio de Bienes Nacionales.

x) Vender o arrendar materiales o bienes muebles, como asimismo arrendar en todo o en parte, los bienes inmuebles que le estén destinados y cuyo uso no sea necesario transitoriamente.

- y) Informar a la Oficina de Planificación Nacional y a los correspondientes organismos sectoriales del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, sus planes, programas y proyectos específicos para la elaboración de los planes generales y programas anuales de infraestructura aeronáutica civil, comprendidas todas las obras, instalaciones o servicios que la complementan,
- z) En general, fiscalizar el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias relativas a la aeronavegación.

Lo rescatable del derecho aéreo chileno es al llevar el Registro Nacional de Aeronaves, practicar las inscripciones, sub inscripciones, anotaciones y cancelaciones que procedan, y otorgar las copias y certificados que se le soliciten, una de las disposiciones que la Dirección General de Aeronáutica debería tener en cuenta.

### **3.9. Derecho aéreo mexicano**

En la legislación mexicana, se establece, indicando: el Artículo 5. El servicio de transporte aéreo nacional no regular es de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, está sujeto a permiso pero no a rutas, itinerarios y frecuencias fijos, opera desde y hacia cualquier punto del territorio nacional y se clasifica en las siguientes modalidades: I. Taxi aéreo; II. De fletamento; III. Ambulancia aérea, y IV. Servicios no regulares, establecidos en atención al desarrollo tecnológico, de conformidad con la norma oficial mexicana correspondiente.

La Secretaría puede fijar modalidades de operación para el servicio de transporte aéreo nacional no regular atendiendo a criterios de desarrollo regional. Cuando el servicio se preste a comunidades o regiones específicas de baja densidad de tráfico de pasajeros, la Secretaría designará rutas específicas en las que el permisionario debe operar como mínimo una frecuencia quincenal, sin estar sujeto a itinerario ni horarios fijos, pudiendo omitir uno o más puntos de la misma.

Con el derecho aéreo mexicano varia por los tipos de transportes que prestan servicios y por el país vecino que se encuentra a Guatemala debe de seguirse la legislación aplicable en relación a los Drones ya que se encuentra mejor especificada.



## CAPÍTULO IV

### **4. Los drones y la obligación registral para la operación de aeronaves no tripuladas,- DRONES- en el espacio aéreo del Estado de Guatemala**

#### **4.1. Los drones**

Drone se indica que es: Un vehículo aéreo no tripulado (VANT), UAS (Unmanned Aircraft System) o drone: Es una aeronave que vuela sin tripulación. Aunque hay VANT de uso civil, también son usados en aplicaciones militares, donde son denominados vehículo aéreo de combate no tripulado—UCAV por su nombre en inglés—. Para distinguir los VANT de los misiles, un VANT se define como un vehículo sin tripulación reutilizable, capaz de mantener un nivel de vuelo controlado y sostenido, y propulsado por un motor de explosión o de reacción. Por tanto, los misiles de crucero no son considerados VANT porque, como la mayoría de los misiles, el propio vehículo es un arma que no se puede reutilizar, a pesar de que también es no tripulado y en algunos casos guiado remotamente”<sup>18</sup>.

#### **4.2. Clasificación actual de los DRONES como bienes**

Hay una amplia variedad de formas, tamaños, configuraciones y características en el diseño de los VANT. Históricamente los VANT eran simplemente aviones

---

<sup>18</sup>PirZubairShah, "PakistanSays U.S. DroneKills 13", New York Times, June 18, 2009

pilotados remotamente (en inglés: drones), pero cada vez se está empleando más el control autónomo de los VANT.

En este sentido se han creado dos variantes: algunos son controlados desde una ubicación remota, y otros vuelan de forma autónoma sobre la base de planes de vuelo pre programados usando sistemas más complejos de automatización dinámica. Cabe destacar que las aeronaves controladas remotamente en realidad no califican para ser llamadas como VANT, ya que los vehículos aéreos pilotados remotamente (o por control remoto) se conocen como Aeronaves Radiocontroladas o Aeronaves R/C; esto debido a que, precisamente, los VANT son también sistemas autónomos que pueden operar sin intervención humana alguna durante su funcionamiento en la misión a la que se haya encomendado, es decir, pueden despegar, volar y aterrizar automáticamente.

La aeronáutica o disciplina cuyo ámbito es el estudio, diseño y manufactura de aparatos mecánicos capaces de elevarse en vuelo, así como el conjunto de las técnicas que permiten el control de aeronaves, crece con el uso de los drones.

#### **4.3. Delitos cometidos con DRONES en el ámbito aéreo**

Ahora bien dentro del Código Penal guatemalteco, del Artículo 288 al 300 le da tratamiento a los Delitos Contra los Medios de Comunicación, Transporte y otros servicios públicos, relacionando que dentro de sus títulos hace referencia los tipos

penales siguientes: en el Artículo 298, Abandono De Servicio De Transporte y relaciona: “El conductor, capitán, piloto o mecánico de ferrocarril, nave, aeronave o de cualquier otro medio de transporte público, que abandonare su puesto antes del término de viaje respectivo, si el hecho no constituye otro delito sancionado con mayor pena, será reprimido con prisión de un mes a un año y multa de veinte a dos mil quetzales”.

En el Capítulo III, en el Artículo 299 refiere a la Piratería y define el tipo penal así: “Comete delito de piratería, quien practicare en el mar, lagos o en ríos navegables, algún acto de depredación o violencia contra embarcación o contra personas que en ella se encuentren, sin estar autorizado por algún Estado beligerante o sin que la embarcación, por medio de la cual ejecute el acto, pertenezca a la marina de guerra de un Estado reconocido.

También comete delito de piratería: 1o. Quien, se apoderare de alguna embarcación o de lo que pertenezca a su equipaje, por medio de fraude o violencia cometida contra su comandante. 2o. Quien, entregare a piratas una embarcación, su carga o lo que pertenezca a su tripulación. 3o. Quien, con violencia, se opusiere a que el comandante o la tripulación defiendan la embarcación atacada por piratas. 4o. Quien, por cuenta propia o ajena, equipare una embarcación destinada a la piratería. 5o. Quien, desde el territorio nacional, traficare con piratas o les proporcionare auxilios. El responsable de piratería será sancionado con prisión de tres a quince años.

Desarrolla en el Artículo 300 lo referente a Piratería Aérea, y que le da el siguiente contexto: “Las disposiciones contenidas en el artículo anterior, se aplicarán a quien cometiere piratería contra aeronaves o contra personas que en ella se encuentren.”

A pesar del esfuerzo de legislar de parte del ente encargado en materia penal se queda corto en su contexto el tema relativo al hecho aviatorio, por lo que realmente se hace indispensable y necesaria la creación de tipos penales, acordes, no solo a la realidad nacional sino también a la realidad internacional, cuanto más si Guatemala a firmado y es parte de Tratados y Convenios Internacionales en esta materia. Por eso se presentan Delitos contenidos en la legislación comparada, (española, argentina, ecuatoriana y peruana entre otras).

El capítulo VIII, responsabilidad en la aviación general, en el Artículo 109. Responsabilidad. El que realice actividades de aviación general es responsable por los daños que cause como consecuencia de sus operaciones. Será igualmente responsable por los daños que cause a terceros en la superficie como consecuencia de sus actividades.

En el título XIV, investigación de accidentes e incidentes de aviación, capítulo único, Artículo 116. Investigación. La Dirección está obligada a investigar y coordinar administrativa y técnicamente los accidentes e incidentes de aeronaves en Guatemala y a participar en los que ocurran a aeronaves guatemaltecas en aguas o territorios de otro Estado, para determinar sus causas.

En el Séptimo Congreso Internacional de Derecho Penal, que se celebró en Atenas en 1957, y uno de cuyos temas estuvo dedicado a “Las infracciones cometidas a bordo de las aeronaves y sus consecuencias”, el Prof. Alex Meyer hizo notar la diferencia entre los delitos cometidos a bordo y los que son particulares o propios de la navegación aérea, señalándose por alguno de los autores la existencia de “crímenes contra la seguridad de la navegación aérea”, que deberían ser separados de otros actos punibles comunes, aunque éstos pudieran guardar alguna relación con las comunicaciones aéreas.

En el Artículo 28. De la Ley de Aviación. Aeródromo. El aeródromo es el área definida de tierra o agua que incluye todas sus modificaciones, instalaciones y equipos, destinada a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros o carga en su superficie.

Los aeródromos públicos son los destinados al uso público, los demás son aeródromos privados. La condición del propietario del inmueble no califica a un aeródromo como público o privado.

El Artículo 29. De la Ley de Aviación. Aeropuerto. El aeropuerto es el aeródromo de uso público, que cuenta con edificaciones, instalaciones, equipos y servicios destinados de forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en su rampa, donde se prestan normalmente servicios de aduana, sanidad, migración y otros complementarios. Las áreas que lo conforman

son inembargables, inalienables e imprescriptibles y las áreas circundantes son zonas de dominio restringido.

El título II, circulación aérea, capítulo único en el Artículo 21. Las Aeronaves deben despegar y aterrizar en aeródromos públicos o privados. No rige esta obligación en caso de fuerza mayor o cuando se trate de aeronaves públicas en ejercicio de sus funciones específicas. Sin embargo, en caso de fuerza mayor deberá de notificarse inmediatamente a la autoridad aeronáutica más próxima.

El Artículo 22. De la Ley de Aviación. Excepto en caso de fuerza mayor, ninguna aeronave debe aterrizar en aeródromos privados sin autorización de su propietario.

El aterrizaje en aeródromos privados no autoriza al propietario a impedir la continuación del vuelo, si le produjere perjuicio este hecho, tendrá derecho a indemnización.

#### **4.4. Penalidades**

Resulta indudable que uno de los objetivos prioritarios del derecho de la navegación aérea es establecer normas que tienen por objeto proteger el bien jurídico que constituye la seguridad aérea. Si bien desde sus orígenes ésta es una afirmación que resulta patente, el desarrollo de la aviación, y determinados hechos acaecidos en el marco de la aviación comercial, han venido a incrementar los

esfuerzos del legislador internacional, nacional por dotar a los actores de este sector económico de nuevos instrumentos, no sólo técnicos sino, asimismo, jurídicos, tendentes a potenciar dicha protección.”<sup>19</sup>.

En el título XI, Infracciones y sanciones, capítulo único en el Artículo 118. Facultad de sancionar. La Dirección deberá de conocer y sancionar las infracciones a la ley, sus reglamentos y regulaciones de aviación civil, independientemente del pago de los daños y perjuicios ocasionados y de las responsabilidades civiles y penales que pudieran deducirse.

El Artículo 119. Sanciones. Las infracciones a la presente Ley, sus reglamentos y regulaciones serán sancionadas por la Dirección, dependiendo su gravedad con:

- Apercibimiento.
- Multa.
- Suspensión e inhabilitación temporal.
- Cancelación.
- Eliminación o destrucción de edificaciones e instalaciones no autorizadas.

En el Artículo 120. De la Ley de Aviación. Multas. Las multas no serán menores de cien (100) ni mayores de veinticinco mil (25,000.00) Derechos Especiales de Giro,

---

<sup>19</sup> Comisión internacional de Aeronáutica Civil en Guatemala. **Manual aéreo**. Pag.65

dependiendo la gravedad de la infracción y/o el peligro en que se haya puesto la seguridad aérea operacional y terrestre.

Las multas se impondrán sin que las infracciones sean exclusivas y limitativas de la siguiente manera:

l) De 20,000.01 a 25,000.00 Derechos Especiales de Giro a las Empresas de Transporte Aéreo por:

- a) Realizar operaciones con violación de las tarifas, itinerarios, frecuencias y horarios autorizados.
- b) Negarse a transportar, persona o carga sin razón justificable para ello.
- c) Obstaculizar la aproximación a cualquier aeronave, en un aeropuerto u aeródromo que haya sido abierto al uso público.
- d) No efectuar de manera reglamentaria la conservación y mantenimiento de sus equipos de vuelo, motores, motores auxiliares y demás servicios que se relacionen con la seguridad y eficiencia del Transporte Aéreo.
- e) No seguir las rutas aéreas y no aterrizar en los aeropuertos de acuerdo con lo fijado en el permiso de operación y plan de vuelo.
- f) Suspender sin causa justificada los vuelos programados, en detrimento del Estado o de los usuarios.



- g) Realizar operaciones de Transporte Aéreo sin contar con la autorización respectiva.
- h) Operar sin el certificado de Operador Aéreo Comercial.
- i) Obligar a la tripulación a realizar vuelos con naves que no reúnan las condiciones de aeronavegabilidad.
- j) No contar con la documentación nacional o internacional, requerida a bordo de la aeronave.
- k) No contar la aeronave con equipo de supervivencia actualizado.
- l) No tener actualizadas las directivas de aeronavegabilidad de la aeronave de acuerdo al fabricante.
- m) No tener actualizados los componentes de vida útil de la Aeronave de acuerdo al fabricante.
- n) Despachar aeronaves con información falsa o alterada de una reparación.
- o) No hacer del conocimiento de las autoridades competentes del área y a la Dirección General de Aeronáutica Civil, en forma inmediata los accidentes o incidentes ocurridos a sus aeronaves.
- p) Impedir el libre acceso de los inspectores debidamente identificados, a sus aeronaves, instalaciones, talleres de mantenimiento, bodegas y documentos.
- q) Operar sin seguros vigentes.

II) De 15,000.01 a 20,000.00 Derechos Especiales de Giro, a las Empresas de Transporte Aéreo, propietarios, arrendatarios o que posea aeronave bajo cualquier otro concepto contractual por:

- a) Permitir que la aeronave transite sin marcas de nacionalidad y matrícula.
- b) Operar sin certificado de aeronavegabilidad y matrícula, o cuando tales documentos se encuentren vencidos.
- c) Permitir que la aeronave sea tripulada por personas que carezcan de la licencia y habilitación correspondiente.

III) De 10,000.01 a 15,000.00 Derechos Especiales de Giro, a las Empresas de Transporte Aéreo, propietario, arrendatario o que posea aeronave bajo cualquier otro concepto contractual por:

- a) Alterar o modificar las marcas de nacionalidad o matrícula
- b) Matricular una aeronave en registro extranjero sin haber previamente cancelado la matrícula guatemalteca.
- c) Ordenar a la tripulación a que realice actos que impliquen violación a la presente ley, sus reglamentos y regulaciones.
- d) Internar al país una aeronave extranjera o llevar una aeronave nacional al extranjero, sin cumplir con los requisitos establecidos en esta ley, sus reglamentos y regulaciones.
- e) Transportar armas, artículos peligrosos, inflamables, explosivos y otros semejantes, sin la autorización o en contra de los procedimientos establecidos.
- f) Transportar cadáveres, enfermos contagiosos y mentales sin las autorizaciones respectivas.
- g) Efectuar trabajos de fotografía aérea sin las autorizaciones correspondientes.

IV) De 5,000.01 a 10,000.00 Derechos Especiales de Giro, a los miembros de la Tripulación de una aeronave por:

- a) Volar una aeronave en condiciones no aeronavegables.
- b) Tripular la aeronave sin portar la licencia, convalidación y su certificado médico vigente.
- c) Desobedecer las órdenes que reciba con respecto al tránsito aéreo.
- d) Permitir a cualquier persona que no sea miembro de la tripulación, tomar parte en las operaciones de vuelo.
- e) Tripular la aeronave bajo efectos de haber ingerido bebidas alcohólicas, cualquier droga o estupefaciente en cualquier cantidad, salvo las utilizadas por prescripción de un médico de vuelo.
- f) Volar sobre zonas prohibidas o restringidas.
- g) Realizar vuelos acrobáticos, rasantes o de exhibición sobre ciudades, centros de población o fuera de estos lugares sin la autorización respectiva.
- h) Arrojar o permitir arrojar innecesariamente desde la aeronave, objetos o lastres.
- i) Realizar vuelos de demostración o pruebas técnicas, sin el permiso respectivo.

V) De 2,500.01 a 5,000.00 Derechos Especiales de Giro, a los miembros de la Tripulación de una aeronave por:

- a) No aterrizar en los Aeródromos fijados en el permiso de operación.

- b) No permitir el libre acceso a los inspectores plenamente identificados para efectuar las inspecciones a las aeronaves, tripulaciones y documentos.
- c) Omitir dar información que requiera el control de tránsito aéreo para la seguridad del vuelo o proporcionare datos falsos.
- d) Volar por debajo de las alturas mínimas que determine la autoridad de Tránsito Aéreo.

VI) De 1,000.01 a 2,500.00 Derechos Especiales de Giro, a las personas individuales o jurídicas que presten servicios a terceros y/o desarrollen actividades conexas con la aviación y sus empleados o dependientes, por:

- a) Prestar los servicios sin contar con el certificado que lo autorice a operar.
- b) Emplear personal que no esté calificado.
- c) Emplear personal que no cuente con la licencia respectiva.
- d) Desarrollar sus actividades en instalaciones que no reúnan condiciones físicas y técnicas.
- e) No contar con los manuales correspondientes debidamente actualizados.
- f) No contar con los manuales completos, hasta su última revisión.
- g) No contar con equipo contra incendio de acuerdo a las regulaciones.
- h) No realizar las reparaciones de conformidad con las recomendaciones del fabricante.
- i) No contar con los seguros respectivos.
- j) Emplear equipo en malas condiciones.
- k) Obstruir la labor de seguridad, o acciones de salvamento y contra incendio.

l) Utilizar vehículos sin los equipos o instrumentos requeridos.

m) Atravesar o circular la pista de aterrizaje o calles de rodaje sin la autorización correspondiente.

VII) La Dirección impondrá una multa de 100.00 a 1,000.00 Derechos Especiales de Giro, a quien:

a) Emitiere comunicaciones o señales aeronáuticas falsas o indebidas.

b) Sin autorización suprimiere señales aeronáuticas.

c) Omitiere efectuar las señales o comunicaciones debidas.

d) Interfiriere o interrumpiere las comunicaciones o señales aeronáuticas.

e) Colocare obstáculos en la pista de aterrizaje sin causa o razón.

f) Efectúe construcciones o instalaciones excediendo los límites máximos permitidos.

Como lo establece el Artículo 121, de la Ley de Aviación Civil. Suspensiones, inhabilitaciones temporales. Las Suspensiones e inhabilitaciones temporales, serán de tres meses hasta tres años. De ser reincidente, si la infracción se considera grave, podrá imponérsele multa en forma simultánea.

En el Artículo 122. De la Ley de Aviación. Cancelación. La Cancelación de la licencia, certificado, autorización, concesión u otra otorgada por la Dirección, se

impondrá atendiendo la reincidencia o gravedad de la infracción independientemente de la multa correspondiente.

En el Artículo 123. De la Ley de Aviación. La Dirección deberá como medida inmediata y simultánea a las sanciones, ordenar las medidas correctivas o preventivas para evitar que los actos pongan en peligro la seguridad aérea, hasta ordenar el retiro temporal o definitivo de vuelo de la aeronave.

Si en la realización de un hecho se involucra la comisión u omisión de varias infracciones o fueren continuadas, podrá sancionarse cada una en forma separada.

En el Artículo 124. De la Ley de Aviación. Las infracciones a la presente ley, sus reglamentos y regulaciones que no tengan contemplada una sanción específica, serán sancionados de conformidad con el contenido del artículo 119 dependiendo la gravedad de la misma.

En el Artículo 125. De la Ley de Aviación. **Pago.** Las multas deberán pagarse en la Dirección, dentro de un plazo de cinco (5) días contados a partir del día siguiente de la fecha en que se le notifique la resolución que sanciona al infractor.

En el Artículo 126. De la Ley de Aviación. **Intereses moratorios.** Por cada día de atraso en el pago, después del plazo antes mencionado, el sancionado deberá

pagar un interés moratorio equivalente a la tasa de interés promedio ponderado para operaciones activas que rija en el mercado bancario guatemalteco.

De no hacer efectivo el pago de la multa, al ser requerida, la Dirección General de Aeronáutica Civil, podrá a su elección deducir el monto de la garantía que ha sido prestada, si fuere el caso, o suspender, o cancelar la licencia, convalidación, permiso, autorización, certificación u otra otorgada por la Dirección General de Aeronáutica Civil, que lo habilite para la prestación del servicio.

En el Artículo 127. De la Ley de Aviación. **Fuerza pública.** En el ejercicio de las facultades que le otorga esta ley, la Dirección General de Aeronáutica Civil, podrá requerir el auxilio de la fuerza pública y ésta estará obligada a prestarla a fin de obtener la comparecencia de los presuntos infractores o la inmovilización de las aeronaves que pusieren en peligro la seguridad de la aviación, personas o cosas.

La Ley de Aviación Civil de Guatemala, Artículo 3. Soberanía del Espacio Aéreo. 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 por Guatemala, las leyes

ordinarias, lo prescrito en esta ley, sus reglamentos, regulaciones y disposiciones complementarias.

#### **4.5. La problemática planteada**

La problemática surge desde el momento que cualquier persona puede acceder a los aparatos denominados drones y operarlos por aficionar vuelo sin cumplir con las especificaciones determinadas por la autoridad aeronáutica para ello. Y al no encontrarse en conocimiento de los lineamientos específicos de su operación. Son pocas las instituciones o personas individuales que cuentan con la especificación de uso y operación de estas aeronaves no tripuladas.

Además al no encontrarse registradas ante la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC.) las aeronaves llamadas DRONES, y realizar actividades aéreas sin autorización, es notorio que muchas de estas aeronaves son utilizadas en Guatemala, y por la falta de conocimiento y de un control que supervise y explique ampliamente que existe una ley específica para maniobrar en la atmósfera, es necesaria la inscripción registral de dichas aeronaves.

El fenómeno creciente de la operación de aeronaves no tripuladas DRONE, ha sido seguido por los medios de comunicación debido a que las personas hacen uso de los aparatos sin cumplir con las obligaciones exigidas para tal efecto habiendo 39 usuarios registrados actualmente.





Estos aparatos se adquieren y se operan sin cumplir con las obligaciones registrales que se encuentran contenidas, para la utilización de DRONES, en la regulación de aeronáutica civil de la materia Regulación de Aviación Civil 101 (RAC 101), como se da un ejemplo, para poder desarrollar actividades de vuelo con una aeronave no tripulada (UAV/ DRONE), este debe tener autorización de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), según el párrafo 55 de la regulación 101 (101.55), esto para la protección de las personas y aeronaves regulares como de la seguridad del Estado y en ocasiones de la propiedad privada, ya que estas aeronaves no tripuladas pueden y en la actualidad cuentan con mecanismo de fotografía, video toma e incluso audio.

Todos estos aspectos atentan contra la privacidad de las personas, además de poner en riesgo la seguridad de las operaciones de vuelo sin que se tenga conocimiento del responsable de su operación.

Actualmente el Registro Aeronáutico no posee la capacidad registral debida, por lo que remite a los usuarios ante el Registro General de la Propiedad en donde se opera un libro especial para las aeronaves, además de los libros llevados por el registro citado, aeronaves que la legislación guatemalteca contempla como "bienes inmuebles", y sus partes y componentes se toman como accesorios; haciendo una similitud con el derecho civil en cuanto a los bienes inmuebles en general lo que constituye un caso especial en el Derecho Internacional Público, ya que generalmente las aeronaves son consideradas como bienes muebles.

La aeronáutica civil la que es regida por el Derecho público, en cuanto a la Ley de aviación civil de la República de Guatemala, su reglamento y los convenios internacionales de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI.), sus anexos y regulaciones emitidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

#### **4.6. Análisis de la actividad registral en materia de DRONES**

Es necesario establecer jurídicamente una reclasificación para las aeronaves tipo DRONE que sea acorde con la normativa que es usada en forma general internacionalmente, siendo esta la de bienes muebles registrables, donde se nota la ilegalidad es en Guatemala ya que en países como Francia son sancionadas drásticamente las personas que no tienen autorización para utilización de los DRONES.

#### **4.7. La autorización de vuelo**

En el título II Circulación Aérea, hace referencia a la circulación de aeronaves. Las aeronaves deben despegar y aterrizar en aeródromos públicos o privados. Hay excepción cuando se encontraren en un caso de fuerza mayor, no sin antes notificarse inmediatamente a la autoridad aeronáutica más próxima. También menciona que podrá establecer o disponer de excepciones al régimen de ingreso de aeronaves públicas o extranjeras, cuando se trate de operaciones de búsqueda,

asistencia y salvamento, o vuelos que correspondan a razones sanitarias o humanitarias.

Un punto muy importante es el hecho que la Dirección General de Aeronáutica Civil, puede prohibir el uso deliberado de aeronaves privadas matriculadas en la República de Guatemala u operadas por un explotador que tenga su residencia en el territorio guatemalteco, para cualquier propósito que no sea compatible con los fines del Convenio de Chicago de 1944.

#### **4.8. Solución a la problemática planteada**

La solución por la problemática que se encuentra en la utilización de drones para la toma de fotografías videos o audios sin autorización por no estar inscritas dichas aeronaves es requerir el registro inmediato de todas las aeronaves denominadas dones, de manera que cuenten con autorización de vuelo.



## CONCLUSIÓN DISCURSIVA

La problemática surge desde que cualquier persona puede acceder a los aparatos denominados DRONES, que por afición al vuelo de aparatos radio controlados algunos individuos operan actualmente, mismos a los que implementan cámaras fotográficas o de video toma, y en otros casos estas ya vienen incorporadas, realizando grabaciones que pueden violar la privacidad individual o colectiva.

Estos aparatos se adquieren y se operan sin cumplir con las disposiciones registrales que se encuentran contenidas para ese efecto en la Regulación de Aviación Civil de la materia (RAC. 101), ya que pocos operadores se avocan a la autoridad aeronáutica. Son escasas las instituciones o personas individuales que cuentan con la especificación de uso de estos dispositivos no tripulados y dirigidos desde tierra, pues hasta el mes de septiembre del año 2015 solo 39 DRONES contaban con matriculación.

Los antes citados aparatos se adquieren y se están operando sin cumplir con las obligaciones dispuestas en la Ley de Aviación Civil de Guatemala para la utilización de aeronaves en general. Asimismo, los DRONES, se han contemplado en el segmento que para estos establece la regulación en el apartado 55 (RAC. 101.55), sin hacer diferenciación de ellos por categorías, como se hace para las aeronaves regulares; mismas que se diferencian por su peso.



Es conveniente la reestructuración de la normativa en el sentido de que por una parte se diferencien estos aparatos tal como se desprende de la definición legal de las aeronaves en general contenida en la Ley de Aviación Civil, la cual establece para ellas el propósito de transportar personas, carga o cosas. Cuestión que no todos los DRONES cumplen. Y que por otra parte sean debidamente establecidos los procedimientos de registro que deben realizar sus propietarios.

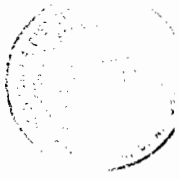
Todo lo anterior tiene el propósito de que sean implementados los requisitos para el registro de los DRONES por la autoridad aeronáutica nacional que se constituye en la Dirección General de Aeronáutica Civil por medio del Registro Aeronáutico Nacional, o que esta remita al usuario ante el Registro General de la Propiedad para la realización del trámite que corresponda; Previo a contar con una matrícula que permita realizar sus vuelos.



**Anexo**



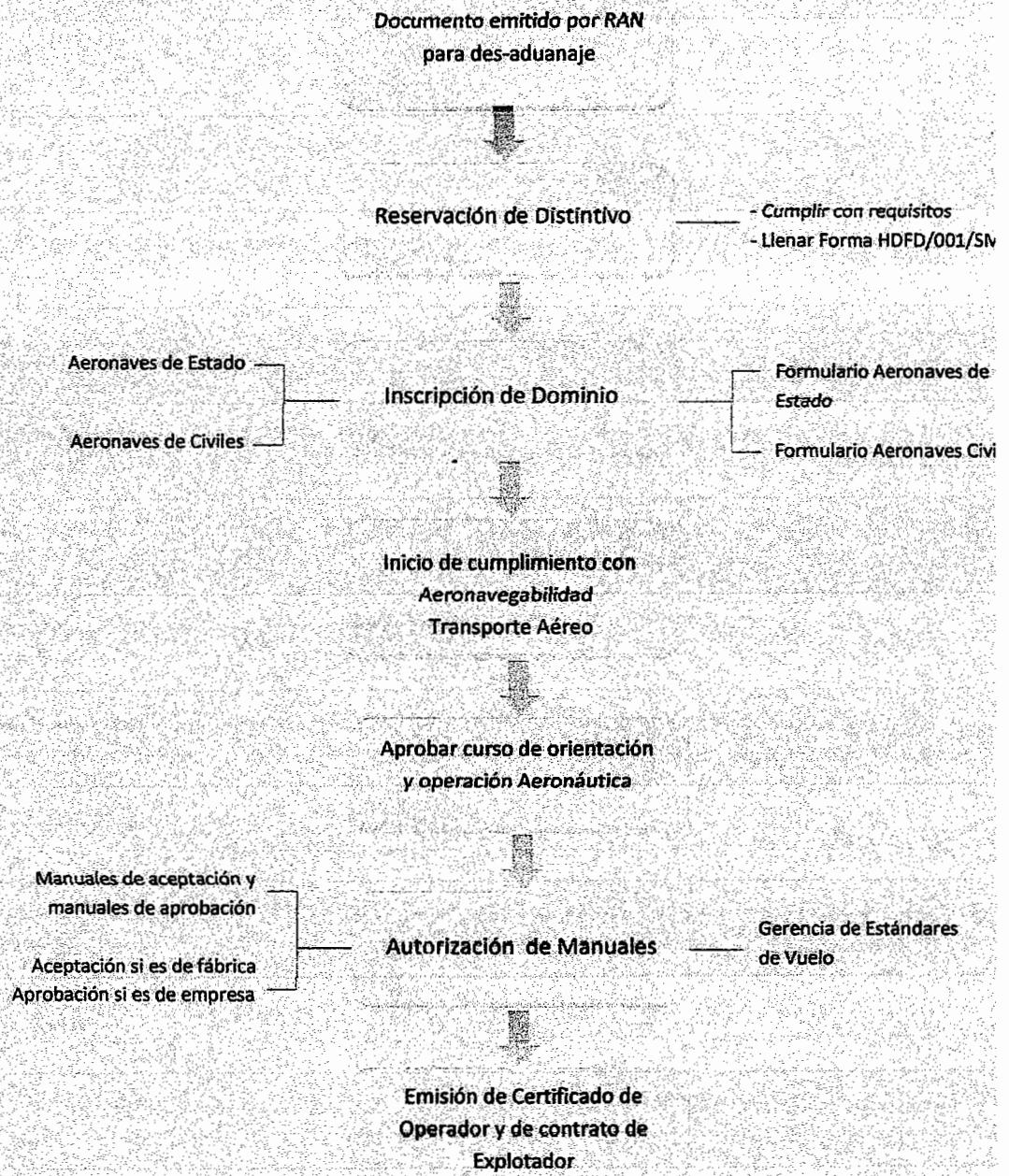




ANEXO I



# Flujograma del proceso Inscripción de Aeronave no tripulada







## BIBLIOGRAFÍA

- BRAÑAS, Alfonso. **Manual de Derecho Civil Guatemalteco**. Ed. Editorial Estudiantil Fenix, (s.f.).(s.l.i)
- CABANELLAS, Guillermo. **Diccionario de Derecho Usual**. Ed: Heliasta S.R.L. Llava Ediciones. 1997. Buenos Aires, Argentina,.
- CARRARA, FRANCHESCO. **Programa del curso de Derecho Criminal**. Tomo I. Depalma Ediciones. 1944. Buenos Aires, Argentina.
- CENTENO BARILLAS, Julio C. **Derecho internacional público guatemalteco, parte II**. Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad de San Carlos de Guatemala. 1998. Guatemala.
- CHAPA, Josef O. **La Ética de las Aeronaves piloteadas por control Remoto**. Pags. 23-33. AIR & SPACE POWER: Revista trimestral de la United States Air Force. Vol. 25, No. 4- 2014. U.S.A.
- Dirección General de Aeronautica Civil. **Breve Historia de la Aviación Civil en Guatemala**. (s.f) Guatemala.
- Fuerza Aérea Guatemalteca. Revista de la Fuerza Aérea Guatemalteca**. 1971. Guatemala.
- LENA PAZ, Juan. **Compendio de derecho aeronáutico**.5ta Ed. Actualizada. Ed. Plus Ultra, 1987. Buenos Aires, Argentina.
- Muñoz, Nery Roberto y Muñoz Roldán Rodrigo. **Derecho Registral Inmobiliario Guatemalteco**. Imprenta B.G Septiembre 2005. Guatemala.
- RODAS AQUINO, Julio A. **Análisis de la legislación aeronáutica en Guatemala**. Tesis de Licenciatura, Fac. de Ciencias Jurídicas y Sociales, USAC. 2010. Guatemala.



**RODRÍGUEZ MORALES, Haydee Judith. Inicios de la Aviación en Guatemala desde el año 1911 hasta la muerte del Coronel Jacinto Rodríguez Díaz.(s.l.i) 1985. Guatemala.**

**VILLALOBOS VIATO, Roberto. LA ERA DE LOS DRONES. Pags. 12-15 Revista D: Edición semanal, Prensa Libre Ed. No. 559 , abril 2015. Guatemala.**

**Legislación:**

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

**Código Civil, Enrique Peralta Azurdia, Jefe de Gobierno de la República de Guatemala, Decreto Ley 106, 1964.**

**Ley de Aviación Civil. Congreso de la República de Guatemala, Decreto Numero 93-2000. Dirección General de Aeronáutica Civil, 2013.**

**Reglamento a la Ley de Aviación Civil. Acuerdo Gubernativo No. 384-2001. Dirección General de Aeronáutica Civil, 2014.**

**CIRCULAR DRONES "A 20-13". Dirección General de Aeronáutica Civil. Sep. 2013.**