

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

**LAS NORMAS Y RECOMENDACIONES DE LA ORGANIZACIÓN DE  
AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL Y SU REPERCUSIÓN EN LA SITUACIÓN  
JURÍDICA DE LA AVIACIÓN CIVIL GUATEMALTECA**



TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

**GUALBERTO GAMALIEL LÓPEZ DOMÍNGO**

Previo a conferírsele el grado académico de

**LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

**Guatemala, agosto de 2016**

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



**GUALBERTO GAMALIEL LÓPEZ DOMINGO**

**Guatemala, agosto de 2016**

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

DECANO:	Lic. Gustavo Bonilla
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. Fernando Antonio Chacón Urizar

**RAZON:** “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



Guatemala, 11 de noviembre del año 2008.

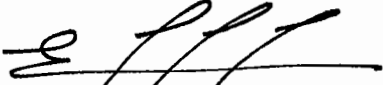
Licenciado (a)  
CARLOS ULISES MANCHAME VASQUEZ  
Ciudad de Guatemala

Licenciado (a) MANCHAME VASQUEZ:

Atentamente me dirijo a usted para hacer de su conocimiento que recibí el dictamen del (de la) Consejero (a)- Docente de la Unidad de Asesoría de Tesis de ésta Facultad, en el cual hace constar que el plan de investigación y el tema propuesto por el (la) estudiante: GUALBERTO GAMALIEL LÓPEZ DOMINGO, CARNÉ NO. 8214221, intitulado "LA OACI, SUS NORMAS Y RECOMENDACIONES VINCULANTES EN LA SITUACIÓN JURÍDICA DE LA AVIACIÓN CIVIL GUATEMALTECA" reúne los requisitos contenidos en el Normativo respectivo.

Me permito hacer de su conocimiento que como asesor (a) esta facultado (a) para realizar modificaciones que tengan por objeto mejorar la investigación, asimismo, del título de trabajo de tesis. En el dictamen correspondiente debe hacer constar el contenido del Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, el cual dice: "Tanto el asesor como el revisor de tesis, harán constar en los dictámenes correspondientes, 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, las conclusiones, las recomendaciones y la bibliografía utilizada, si aprueban o desaprueban el trabajo de investigación y otras consideraciones que estimen pertinentes"..

**"ID Y ENSEÑAD A TODOS"**

  
**LIC. CARLOS MANUEL CASTRO MONROY**  
**JEFE DE LA UNIDAD ASESORÍA DE TESIS**



c.c. Unidad de Tesis, interesado y archivo



**CARLOS U. MANCHAME VASQUEZ**

**ABOGADO Y NOTARIO**

15 Calle "C" 37-12 Zona 5

Jardines Asunción Sur

Telefax: 2335-1072 Celular: 5506-9115

Guatemala, C.A.



Guatemala 10 de Diciembre de 2015.

Doctor

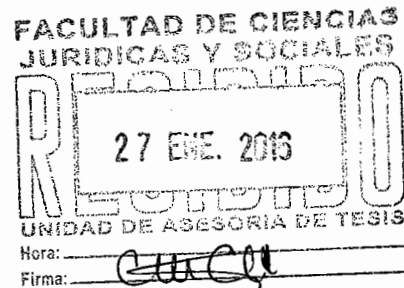
**Bonerge Amílcar Mejía Orellana**

Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

Universidad de San Carlos de Guatemala

Presente



Estimado Doctor:

En cumplimiento al nombramiento emitido por esta unidad, de fecha 11 de noviembre de 2008, procedí a ASESOSAR el trabajo de tesis del estudiante **GUALBERTO GAMALIEL LÓPEZ DOMINGO**, intitulado "**LAS NORMAS Y RECOMENDACIONES DE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL Y SU REPERCUSIÓN EN LA SITUACIÓN JURÍDICA DE LA AVIACIÓN CIVIL GUATEMALTECA**". Para el efecto me permito emitir el siguiente,

**DICTAMEN:**

El presente trabajo es altamente meritorio, porque refleja el esfuerzo que ha realizado el investigador en la construcción del marco teórico, que reúne aspectos técnicos que hacen factible la comprensión de la aplicabilidad de las normas y recomendaciones de la Organización Aviación Civil Internacional y sus efectos en las normas nacionales.

Es importante señalar que se procedió a la revisión de mérito y en mi calidad de asesor recomendé al estudiante la reestructuración del tema intitulado LA OACI, SUS NORMAS Y RECOMENDACIONES VINCULANTES EN LA SITUACIÓN JURÍDICA DE LA AVIACIÓN CIVIL GUATEMALTECA; quedando en consecuencia como está anotado supra, por tal motivo se modificó el contenido del bosquejo inicial.

**CARLOS ULISÉS MANCHAME VASQUEZ**  
ABOGADO Y NOTARIO

**CARLOS U. MANCHAME VASQUEZ**

**ABOGADO Y NOTARIO**

15 Calle "C" 37-12 Zona 5

Jardines Asunción Sur

Telefax: 2335-1072 Celular: 5506-9115

Guatemala, C.A.



Cabe mencionar que en la elaboración de la tesis se utilizó la metodología adecuada a la naturaleza del problema planteado, observándose la correcta utilización de las técnicas de investigación de recopilación bibliográfica e interpretación de la información del trabajo de campo, lo que sustenta de forma ideal el contenido del presente informe.

En cuanto a la redacción utilizada reúne las condiciones exigidas en cuanto a claridad y precisión, habiendo acoplado de manera correcta argumentos derivados de la interpretación de la legislación relacionada al tema.

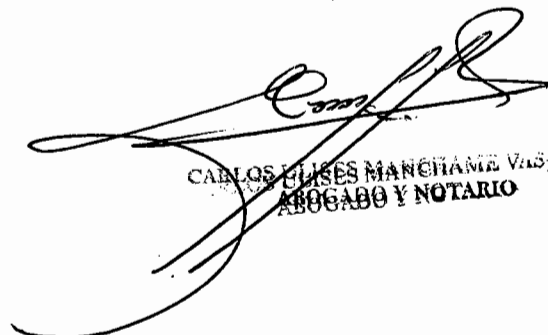
Las conclusiones y recomendaciones son acertadas, lo que deja en evidencia el conocimiento del tema investigado, donde se plantea la necesidad de introducir reformas a la legislación en materia de aviación.

En términos generales la bibliografía utilizada es precisa, acorde y exacta para cada uno de los temas desarrollados en la investigación.

Se cumplió con los requisitos en relación a las correcciones en especial las formales y lo establecido por la reglamentación indicada para el caso. Asimismo de manera expresa declaro que no soy pariente del estudiante dentro de los grados de ley, ni tengo interés alguno en el resultado del informe final que no se ajuste a lo estrictamente académico.

Por lo expuesto y al considerar que el trabajo puede ser discutido en un examen público, procedo a emitir **DICTAMEN FAVORABLE**, del trabajo de tesis.

Respetuosamente.



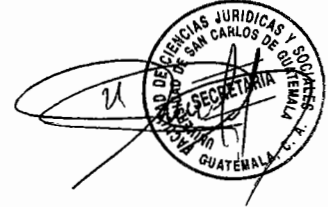
CARLOS ULISES MANCHAME VASQUEZ  
ABOGADO Y NOTARIO



# USAC

## TRICENTENARIA

Universidad de San Carlos de Guatemala



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 08 de junio de 2016.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante GUALBERTO GAMALIEL LÓPEZ DOMINGO, titulado LAS NORMAS Y RECOMENDACIONES DE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL Y SU REPERCUSIÓN EN LA SITUACIÓN JURÍDICA DE LA AVIACIÓN CIVIL GUATEMALTECA. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

WELM/skrs.

Lic. Daniel Mauricio Tejeda Ayesas  
Secretario Académico



Lic. Avidán Ortiz Orellana  
DECANO



## DEDICATORIA

- A DIOS:** Porque su misericordia es para siempre.
- A MIS PADRES:** José Abraham y María Guadalupe, por guiarme en el camino de la Verdad, a mi padre, sobre su tumba, un ramo de flores silvestres regadas y crecidas por el rocío de la noche y el amanecer.
- A MI ESPOSA:** Dorotea Grijalva, por amarme tal como soy.
- A MIS HIJOS:** Abdías Jonatán y Juanpedro, por ser la continuación de mi linaje.
- A MIS HERMANOS:** Elver, Omer y Abner, por ser ejemplo de tenacidad en el logro de sus metas.
- A MI PUEBLO NATAL:** Nentón, Huehuetenango, enclavado en las riveras de su Río y amurallado por las rocas de piedra caliza como fortín natural, en donde mis ojos vieron la luz del sol.
- A DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL:** Centro de trabajo en donde Dios me hizo florecer.
- A MIS AMIGOS DE ESTUDIO Y DE TRABAJO:** Lic. Luis Montufar, Licda. Idanea Barrios, Licda. Karina Arriaza, Luis Donis, técnicos y expertos en aviación civil. Gracias por su ayuda.
- A:** La Universidad de San Carlos de Guatemala, lealtad a su nombre.
- A:** La Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, por haberme recibido en su seno y darme la oportunidad de formarme como profesional.





## ÍNDICE

Pág.

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

### CAPÍTULO I

1. Generalidades.....	1
1.1 Breve reseña histórica de la aviación .....	1
1.2 Antecedentes de la aviación en Guatemala.....	2
1.3 Definiciones y términos.....	4
1.4. Siglas utilizadas en aviación civil y en el presente trabajo de tesis.....	10

### CAPÍTULO II

2. La Organización de Aviación Civil Internacional.....	13
2.1. Antecedentes.....	13
2.2. Creación.....	14
2.3. Fines y objetivos.....	14
2.4. El papel mundial de la organización de la aviación civil internacional.....	16
2.5. Función auditora de la OACI.....	17
2.6. Estructura organizacional.....	21
2.6.1 La Asamblea.....	22
2.6.2 El Consejo.....	22
2.6.3 La Secretaría.....	22

2.7	Sedes de la OACI.....	23
-----	-----------------------	----

**CAPÍTULO III**

3.	Normas Internacionales.....	25
3.1.	Convenio internacional de la navegación aérea (Convenio de París de 1919).....	25
3.1.1	Antecedentes.....	25
3.1.2	Principios generales.....	26
3.2	Convenio sobre aviación civil internacional.....	27
3.2.1	La soberanía.....	31
3.2.2	Sujeción a las leyes de cada Estado.....	32
3.2.3	Sanciones para los Estados.....	34
3.2.4	Anexos al convenio sobre aviación civil internacional.....	35
3.3.	Estructura general de los anexos.....	38
3.4.	Anexos relacionados a la seguridad operacional.....	40

**CAPÍTULO IV**

4.	Aviación nacional.....	51
4.1.	Marco jurídico de la aviación civil en Guatemala.....	51
4.2.	Legislación derogada.....	52



	<b>Pág.</b>
4.3. Legislación vigente.....	55
4.4. La Dirección General de Aeronáutica Civil.....	58
4.4.1 Funciones.....	60

## **CAPÍTULO V**

5. Repercusión de las normas y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional.....	63
5.1. Adopción de normas y procedimientos internacionales.....	63
5.2. Repercusión nacional.....	66
<b>CONCLUSIONES</b> .....	<b>75</b>
<b>RECOMENDACIONES</b> .....	<b>77</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA</b> .....	<b>79</b>



## INTRODUCCIÓN

La razón de seleccionar el tema “Las normas y recomendaciones de la Organización de aviación civil internacional y su repercusión en la situación jurídica de la aviación civil guatemalteca” fundamentalmente obedece a la experiencia y conocimiento adquirido durante casi 32 años de trabajo en la entidad pública Dirección General de Aeronáutica Civil designada por el Estado de Guatemala para normar y regular la actividad de la aviación civil nacional e internacional por medio del Decreto número 93-2000, Ley de Aviación Civil.

El planteamiento hipotético fue establecer si existía la obligación y en su caso en qué medida el Estado de Guatemala ha cumplido con lo normado y recomendado por la Organización de aviación civil internacional de conformidad con lo establecido en el Convenio de Chicago de 1944, anexos al convenio, documentos, manuales circulares y resoluciones emitidos por la OACI, también me propuse en esta investigación aportar a las generaciones futuras tanto de estudiantes como de trabajadores de la Dirección General de Aeronáutica Civil, técnicos aeronáuticos y expertos en la materia este conocimiento adquirido y la oportunidad de discutir, comentar y criticar su contenido con el fin de mejorarlo para beneficio de la aviación civil nacional e internacional en todas sus manifestaciones.

Para llevar a término esta investigación, trabajé especialmente sobre documentos de la Organización de Aviación Civil Internacional, documentos existentes en la biblioteca de la Dirección General de Aeronáutica Civil en el Departamento de Estándares de vuelo en donde se tienen los documentos de la Organización antes referida especialmente todas las Regulaciones de Aviación Civil. Realicé también un trabajo de entrevistas con los gerentes y jefes de departamentos así como otro personal calificado como expertos en la materia.

El trabajo de investigación se presenta en cinco capítulos; en el primero hice mención de una reseña histórica de la aviación desde el sueño mismo de volar por parte del ser humano así como el uso de una serie de términos utilizados en aviación civil los cuales tiene una acepción propia de acuerdo a lo normado internacionalmente; en el capítulo dos desarrollé los antecedentes de la Organización de aviación civil internacional como ente regulador de la aviación civil mundial cuya creación surge del documento denominado Convenio sobre aviación civil internacional o como también se le conoce Convenio de Chicago de 1944; en el capítulo tres desarrollé el tema de las normas internacionales sobre aviación civil las cuales han tenido influencia directa en la normativa del Estado de Guatemala para regular su propia aviación civil y cumplir con los requerimientos de seguridad operacional de conformidad con los convenios suscritos y ratificados por nuestro país por lo que se le considera como Estado parte de estos convenios; en el capítulo cuatro hice relación de un poco de historia y cómo fueron los inicios de la aviación en Guatemala así como su marco jurídico actual; en el capítulo cinco establecí que la gama de normas y recomendaciones de la organización de aviación civil internacional, han tenido una repercusión en toda la normativa nacional en materia de aviación.

Finalmente quedó demostrado que en efecto si existe una influencia directa de toda la normativa sobre aviación civil internacional en la situación jurídica de la aviación civil guatemalteca toda vez que el Estado de Guatemala ha tenido que emitir leyes, reglamentos, regulaciones y disposiciones complementarias con el fin de cumplir con lo normado y recomendado por el referido ente internacional que es el regulador de la aviación civil mundial

## **CAPÍTULO I**

### **1. Generalidades**

#### **1.1. Breve reseña histórica de la aviación**

El ser humano, siempre tuvo el sueño de volar y fue por ello que se hizo de muchos experimentos, entre ellos se cuenta el uso de alas elaboradas con plumas y lanzarse al vacío imitando el vuelo de las aves.

La Organización de aviación civil ha hecho eco de esto según un mural que expresa ese sentimiento. "El vuelo de Ícaro hacia el sol: mural creado por Hans Erni en 1974. Concebida alrededor del tema de las aspiraciones más elevadas del hombre, la obra de arte está expuesta en la sala de acceso del edificio de la sede de la mencionada Organización de Aviación Civil Internacional, en Montreal".<sup>1</sup>

Con el paso del tiempo se llegó a la conclusión de que la mejor manera de volar y sustentarse en el aire era por medio de la fuerza motriz, en donde la reacción de esa fuerza se efectuara sobre el aire.

El documento identificado como: Memoria sobre la Organización de Aviación Civil Internacional, en sus cincuenta años, 1944-1994 en el apartado de su introducción, relata que: "El 17 de diciembre de 1903 en Carolina del Norte, Estados Unidos de

---

**1 Organización de Aviación Civil Internacional, revista pág.19**

América, una frágil estructura de metal, madera y tela se elevó vacilante por el aire con su único pasajero y salvó una distancia de 260 metros”.<sup>2</sup> Fue aquella la primera vez que el hombre conseguía la oportunidad de volar.

Es interesante ver como en el anterior párrafo se indican ya los elementos esenciales en la aviación los cuales son: el metal, el aire, fuerza motriz, el piloto aviador que en el presente caso se identifica como pasajero.

## **1.2. Antecedentes de la aviación en Guatemala**

Considero oportuno y necesario relacionar la siguiente información ya que estos datos ponen en evidencia los inicios de la aviación. Actualmente esta actividad se ha tornado en un quehacer mundial, siendo el transporte aéreo el medio más rápido y seguro para mover carga, correo y pasajeros de un lugar a otro.

Guatemala, ha presentado un crecimiento significativo en su actividad aérea, actualmente tiene lo que se denomina un parque de aviación superior al que tienen los países del área centroamericana y tomando en cuenta que una de las finalidades del presente trabajo de tesis es aportar a las futuras generaciones información sobre la normativa de aviación civil, su aplicación y repercusión nacional así como saber quién es el ente público que por delegación del Estado ejerce la función de normar, vigilar y velar por la seguridad de la aviación civil, para el efecto me permito referir lo siguiente.

---

**2 Memoria sobre la OACI, pág. 5.**



En el documento denominado, Estudio de Factibilidad Técnico Económico del Aeropuerto Internacional La Aurora, se lee lo siguiente. “La actividad de vuelos aéreos se inició en Guatemala en 1913 en el campo de Marte, el transporte aéreo comercial en Centro América data de 1927 ya en el año 1929 se marca el inicio del transporte aéreo internacional organizado en la República de Guatemala en esa misma fecha se fundó la Dirección General de Aeronáutica Civil”. Consta en archivos el Decreto número 1032 emitido por el presidente de la República de Guatemala, General Lázaro Chacón.

Considero necesario señalar algunos conceptos utilizados en aviación civil y que ayudarán a la comprensión del tema. En algunas ocasiones se usan términos de índole anglosajón y que pasan a ser obligatorios dentro de la fraseología utilizada en aviación civil.

Uno de estos ejemplos es el de Safety, este término que de acuerdo a su aplicación denota en idioma español, seguridad, pero sin confundirlo con el otro término de Security el cual también denota seguridad pero refiriéndose el primero a seguridad operacional y el segundo se refiere a la seguridad policial o lo que también se conoce en aviación civil como AVSEC.

Estos términos o siglas, serán siempre de conformidad con lo reconocido por la Organización de Aviación Civil Internacional y deben entenderse de esa manera, tal como lo señala el Artículo 1 del Acuerdo Gubernativo número 384-2001: “Los términos empleados en la Ley, el presente Reglamento, Regulaciones y disposiciones de



aviación civil, tendrán el significado reconocido por la Organización de Aviación Civil Internacional y sin que riñan con las mismas deberán de entenderse de esa manera”.

### **1.3. Definiciones y términos**

Esta definición de conceptos basada en el Artículo 1 del Acuerdo Gubernativo número 384-2001 relacionado anteriormente, ayudará al entendimiento de este trabajo porque el uso de estos términos son comunes en la actividad de la aviación civil en cualquier parte del mundo, por lo tanto, en cualquier Estado que sea parte contratante del Convenio de Chicago tendrán la misma acepción.

Los términos o conceptos que considero necesario indicar en el presente trabajo de tesis, son los que a continuación se indican y que están en su mayoría contenidas en la norma indicada en el párrafo anterior.

- a) **Aeródromo:** área definida de tierra o de agua que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.
  
- b) **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 complementos.

Todas las especificaciones para la construcción de un aeródromo o aeropuerto están contenidas en el Anexo 14 el cual se divide en dos volúmenes: el primero que contiene lo atinente a aeródromos o aeropuertos y el segundo que regula lo concerniente a helipuertos.

c) **Aeronave:** toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra. El nombre en idioma inglés de airplane o aeroplano en idioma español, nave que se desplaza sobre el aire. Es el fenómeno de la fuerza motriz para superar la fuerza de gravedad de la tierra y así poder elevarse y sustentarse sobre el aire.

d) **Accidentes de Aviación:** de conformidad con el Anexo 13. Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurra dentro del período comprendido entre el momento en que una persona entre a bordo de la aeronave, con intención de realizar un vuelo y el momento en que todas las personas han desembarcado.

Todos los accidentes de aviación deben ser investigados por el Estado en donde se suscitó el accidente, participan también la entidad de fabricación de la aeronave y el Estado de matrícula.

e) **Anexo:** documento emitido por la Organización de Aviación Civil Internacional que tiene como finalidad desarrollar el Convenio y así normar y recomendar sobre un tema en particular de la aviación civil.

Cada Anexo es desarrollado para su aplicación en Guatemala, por medio de los documentos denominados Regulaciones de Aviación Civil.

- f) Auditoría. “Examen sistemático y objetivo del marco aeronáutico de un Estado para verificar el cumplimiento de las disposiciones del Convenio de Chicago o de la reglamentación nacional, si se conforma o se adhiere a las Normas y Métodos recomendados (SARPS), procedimientos y buenas prácticas de seguridad operacional de la aviación”.<sup>3</sup>
  
- g) Autoridad ATS. Es la autoridad apropiada designada por el Estado para proporcionar los servicios de tránsito aéreo en el espacio aéreo.
  
- h) Autoridad ATM. Es la autoridad apropiada designada por el Estado para proporcionar los servicios de tránsito aéreo en el espacio aéreo guatemalteco.

Esta segunda acotación se hace en virtud de que considero hacer notar el cambio de siglas que identifican y cambian de ATS a ATM, de conformidad con las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional, cuyo significado en idioma Inglés es Air Traffic Management y que traducido al idioma Español, significa Gestión de Tráfico Aéreo.

---

<sup>3</sup> OACI, Manual sobre la observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional. pág. 1-2.

- i) **Aviación Civil.** En el uso de cualquier aeronave civil con propósitos de operación en la aviación general, trabajo aéreo u operaciones comerciales de transporte aéreo, que no comprenda actividades militares.

Este término evoca la separación que hace el Convenio de Chicago en su Artículo 3 en cuanto a la aviación civil y la aviación de Estado. Este refiere que las aeronaves de Estado son las utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía.

- j) **Certificado de Aeronavegabilidad.** Documento oficial que acredita que la aeronave está en condiciones técnicas satisfactorias para realizar operaciones de vuelo.
- k) **Certificado de matrícula.** Documento que identifica y determina la nacionalidad de la aeronave.

Esta definición determina la función de cada Estado contratante sobre la potestad de conceder a toda aeronave su inscripción y registro en el Registro respectivo otorgando una matrícula la cual le confiere la nacionalidad a las aeronaves. El Estado de Guatemala regula esta condición en el Artículo 41 de la Ley de Aviación Civil.

- l) **Certificado de operador.** Documento que acredita a una persona individual o jurídica el cumplimiento de las regulaciones para prestar servicios de transporte aéreo de pasajeros carga y correo, y otros servicios conexos a la aviación civil.

Este documento lo extiende el Estado a una persona individual o jurídica y que lo habilita para poder operar o explotar un servicio relacionado a la aviación. En Guatemala se tienen como ejemplos las líneas aéreas nacionales de pasajeros, carga y correo, así como empresas que prestan servicios de abastecimiento de combustible, academias de aviación, talleres y los servicios de carga y descarga de equipaje en las aeronaves de servicio de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo.

- m) **Convenio de Chicago.** Mejor identificado como Convenio de Chicago de 1944 es la base internacional de acuerdos de aviación civil Internacional, firmado el 7 de diciembre de 1944. Este documento es de carácter internacional que tiene como denominación más amplia el de Convenio Sobre Aviación Civil Internacional el cual le dio vida jurídica a la Organización de Aviación Civil Internacional de conformidad con el Artículo 43 del convenio supra relacionado.
- n) **Disposiciones de Aviación Civil.** Directivas, notas o circulares emitidas por la Dirección General de Aviación Civil de Guatemala, con el objeto de aclarar, especificar o determinar aspectos específicos en materia de aviación.
- o) **Constatación.** Consiste en el establecimiento de deficiencias existentes entre lo normado y recomendado por Organización de Aviación Civil Internacional, con lo actuado por un Estado contratante.
- p) **Dirección General de Aeronáutica Civil.** Es el órgano del Estado de Guatemala que técnica y administrativamente se encarga de normar, regular y velar por la actividad

de la aviación civil. Esta función se encuentra contenida en el Artículo 6 del Decreto número 93-2000.

- q) Licencia. “Es el documento que hace constar la tenencia de una especialidad en materia aeronáutica y autoriza a su poseedor para que desempeñe actividades específicas de su habilitación indicada en el documento”.<sup>4</sup>

Ninguna persona puede pilotear, manejar o conducir una aeronave sin tener la licencia y la habilitación otorgada por la Dirección General de Aeronáutica civil, de Guatemala.

- r) Personal Técnico Aeronáutico. “Conjunto de profesionales y técnicos que desempeñan funciones propias de la aviación ya sea a bordo de una aeronave o en tierra con el propósito de que la navegación aérea sea segura”.<sup>5</sup>

Como ejemplos me permito citar a Pilotos aviadores, Personal de abordaje o tripulación, técnicos en servicios de información aeronáutica, controladores de tránsito aéreo.

- s) Método recomendado. Toda especificación, adoptada por el Consejo al tenor de lo dispuesto por el Artículo 54 del Convenio, cuya aplicación se considera en general realizable y sumamente conveniente para facilitar y mejorar algún aspecto de la navegación aérea internacional, y a la cual los Estados contratantes procurarán ajustarse de conformidad con el Convenio.

---

<sup>4</sup> ICAE Curso Introducción al Derecho Aeronáutico.

<sup>5</sup> Ibid.

- t) Norma. Toda especificación adoptada por el Consejo cuya aplicación uniforme se considera realizable y necesaria para facilitar y mejorar algún aspecto de la navegación aérea internacional.
  
- u) Regulación de Aviación Civil. Norma emitida por el Estado de Guatemala por medio de la entidad pública designada para tal fin, en este caso es la Dirección General de Aeronáutica Civil, la entidad del Estado de Guatemala que tiene la facultad de emitir esta normas y así regular una actividad o materia específica de conformidad con lo indicado por la Organización de Aviación Civil Internacional.

#### **1.4. Siglas utilizadas en aviación civil y en el presente trabajo de tesis.**

En materia de aviación civil, se utilizan una serie de siglas, las que facilitan la lectura, el entendimiento y contenido de los documentos de la Organización de Aviación Civil Internacional.

En el transcurso del presente trabajo se utilizarán algunas siglas de las aquí referidas por lo que considero es necesario indicar las siguientes.

AAC -Autoridad de Aviación Civil

AIP- Publicación de Información Aeronáutica

AIS- Servicio de Información Aeronáutico

ATC- Control de Tránsito Aéreo

AVSEC- Seguridad de la Aviación Civil.

COA-Certificado de Operador Aéreo

**CO- Certificado de Operador**

**COCESNA- Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea**

**DGAC- Dirección General de Aeronáutica Civil**

**FAA- Administración Federal de Aviación (Estados Unidos de América)**

**FIR- Región de Información de Vuelo**

**GND-Control terrestre**

**IATA- Asociación del Transporte Aéreo Internacional**

**IFR- Vuelo por Reglas de Instrumentos**

**OACI- Organización de Aviación Civil Internacional**

**ONU- Organización de Naciones Unidas**

**RAC- Regulación de Aviación Civil**

**SAFETY- Seguridad Operativa**

**SAR- Servicio de Búsqueda y Rescate**

**SARPS- Normas y métodos recomendados, en los Anexos al Convenio de Chicago**

**SECURIY- Seguridad en tierra**





## CAPÍTULO II

### 2. La Organización de Aviación Civil Internacional

#### 2.1. Antecedentes

La Organización de Aviación Civil Internacional, fue creada en 1944, su fin primordial es regular, normar y vigilar el desarrollo de la aviación civil mundial.

“Fue el Presidente Roosevelt, el que tomó la decisión que fuera en Chicago, porque se tenía como la cuna del aislacionismo posterior a la Primera Guerra mundial, los invitados fueron 55 gobiernos, de este total, 52 aceptaron participar.”<sup>6</sup>

La revista de la OACI volumen 49 número 7 de septiembre de 1994, que circuló haciendo énfasis en los primeros 50 años de la organización, registra que: “entre los Estados invitados por los Estados Unidos de América para participar en la conferencia de Chicago de 1944, estuvo presente Guatemala, por esa razón se considera al país como un Estado firmante de dicho Convenio”.<sup>7</sup>

---

<sup>6</sup> OACI Revista. pág. 26

<sup>7</sup> Ibid.

## **2.2. Creación**

La Organización fue creada con la asistencia de 52 Estados, estos se reunieron en la ciudad de Chicago con el propósito de discutir y posteriormente firmar un Convenio, el cual fue denominado Convenio Sobre Aviación Civil Internacional.

De esa cuenta surgió lo que se conoce como La Organización de Aviación Civil Internacional, organismo que depende de la Organización de Naciones Unidas, se le asignaron las funciones encaminadas a normar a nivel mundial a la aviación civil, esta aseveración se encuentra plasmada en el Artículo 43 del Convenio referido el cual se preceptúa: “Por el presente Convenio se crea un organismo que se denominará Organización de Aviación Civil Internacional, se compone de una Asamblea un Consejo y demás órganos que se estimen necesarios”.

## **2.3. Fines y objetivos**

Como Organismo rector de la aviación civil internacional, la Organización de Aviación Civil Internacional, ha definido sus propios objetivos, estos se pueden conocer al tenor del Artículo 44 del Convenio, el cual prescribe lo siguiente.

Artículo 44: “Los fines y objetivos de la Organización son: Desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, para: lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo, fomentar las técnicas de

diseño y manejo de aeronaves para fines pacíficos, estimular el desarrollo de aerovías, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea para la aviación civil internacional.

Satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico.

Evitar el despilfarro económico producido por una competencia excesiva.

Asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional.

Evitar discriminación entre Estados contratantes.

Promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional.

Promover en general, el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todas sus manifestaciones”.

Toda la gama de principios así como las técnicas desarrolladas en el seno de la Organización de Aviación Civil Internacional, van encaminadas a contar con una aviación civil más segura.

Para cumplir con estos objetivos ha emitido un número determinado de documentos denominados, anexos, manuales y resoluciones orientadas a que cada uno de los Estados contratantes se apegue a la aplicación de toda esa normativa.

#### **2.4. El papel mundial de la Organización de Aviación Civil Internacional**

La Organización de Aviación Civil Internacional, tiene como una de sus finalidades primordiales, el desarrollo de los principios y técnicas de la navegación aérea internacional, fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional.

La Doctora Ángela Marina Donato, indica que: “Si tomamos como punto de partida la fecha de creación de la Organización de Aviación Civil Internacional, años de 1945 en delante de un total de tráfico cercano a los 5 millones de pasajeros, salta este guarismo al presente en forma espectacular a la cifra de 1448 millones de pasajeros y 26 millones de toneladas de carga”.<sup>8</sup>“Los pronósticos del tráfico indican que el número de pasajeros para el año 2005 será del orden de los 2000 millones y es muy probable que para mediados del siglo 21 la cifras alcancen los 5000 millones de pasajeros”.<sup>9</sup>

---

<sup>8</sup> **Asociación de Líneas Aéreas Internacionales Costa Rica. Primeras Jornadas Académicas del transporte Aéreo y Derecho Aeronáutico. Pág. 355.**

<sup>9</sup> **Ibíd.**

Como puede observarse la aviación civil va en franco crecimiento y desarrollo por demás considerable, por lo que toda la normativa emitida por la Organización de Aviación Civil Internacional, tiene su impacto en tener una aviación más segura, ágil y ordenada, de no existir toda esa normativa así como un ente que norme y regule a la aviación, ésta sería un caos en el ámbito espacial.

Para el ciudadano común, esto parece no ser importante, basta con observar a cualquiera que al ver volar una aeronave únicamente se limita a ver la estructura metálica en el aire, pero sin reparar sobre su razón de ser, los sistemas que funcionan, las normas que hay que cumplir el recurso humano en el aire y en tierra, quienes hacen posible que ese vuelo llegue a su destino de manera segura.

## **2.5. Función auditora de la OACI**

La función de auditorías de la Organización de Aviación Civil Internacional está contenida en el Artículo 37 del Convenio y tiene como finalidad establecer las deficiencias de los Estados en cuanto al incumplimiento de las normas y recomendaciones dictadas por la Organización de Aviación Civil Internacional, el Convenio, los anexos, documentos y manuales tal como el documento 9735 que contiene el manual sobre la observación continua del programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional.



Cuando un Estado incumple con lo normado, se dice que existen una o más deficiencias, esto trae como consecuencia las recomendaciones y medidas que se deben adoptar para resolver dichas deficiencias.

Los objetivos y propósitos del Convenio y de la Organización de Aviación Civil Internacional, consisten en tener una aviación civil con los mejores estándares de seguridad, es por eso que dentro de las facultades de la organización, se encuentra la realización de auditorías para verificar el cumplimiento de lo normado y recomendado.

Como ejemplo relaciono, una de estas auditorías llevadas a cabo del 3 al 12 de diciembre del año 2007 esta fue realizada al Estado de Guatemala. La intención es poner en evidencia la acción de vigilancia que mantiene la Organización de Aviación Civil Internacional hacia los Estados contratantes.

El Informe final de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional del sistema de aviación civil de Guatemala, del 3 al 12 de diciembre de 2007 contiene varias áreas auditadas; pero para efectos del ejemplo se describe una de ellas.

Apéndice 1-7-01. Constataciones y recomendaciones relacionadas con los servicios de navegación aérea.

Estado auditado: Guatemala

Período de la auditoría: 03/12/2007-12/122007

Constatación. Si bien se han elaborado las guías, funciones y perfiles de los puestos de trabajo de inspección de algunas áreas de navegación aérea, la Dirección General de Aeronáutica Civil, aún no ha establecido una separación clara entre funciones de regulador y las de proveedor de servicios y no ha implantado un sistema de vigilancia de la seguridad operacional efectivo que asegure la aplicación de la política y procedimientos relacionados con la seguridad operacional en los servicios de tránsito aéreo (ATS), meteorología aeronáutica (MET), servicios de información aeronáutica (AIS), diseño de procedimientos de vuelo, cartografía, telecomunicaciones aeronáuticas y servicios de búsqueda y salvamento (SAR).

Recomendación de la Organización de Aviación Civil Internacional. La Dirección General de Aviación Civil, debería establecer una separación clara entre funciones de regulador y las de proveedor de servicios aéreos e implantar un sistema de vigilancia de la seguridad operacional que asegure la aplicación de la política y procedimientos relacionados con la seguridad operacional en los ATS, MET, AIS, diseño de procedimientos de vuelo, cartografía aeronáutica, telecomunicaciones aeronáuticas y SAR.

El Artículo 6 de la Ley de Aviación Civil establece que. La Dirección General de Aeronáutica Civil, es el órgano encargado de normar, supervisar, vigilar y regular en base a lo prescrito en la presente ley, reglamentos, regulaciones y disposiciones complementarias los servicios aeroportuarios, los servicios de 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.

La Dirección General de Aeronáutica Civil, además de normar, regular, también es operador y prestador de servicios aeroportuarios.

Esta dualidad de funciones de regulador y operador suele llamarse la función de juez y parte por lo que se dificulta exigir a los operadores y prestadores de servicios aeroportuarios, el cumplimiento de lo normado y regulado por la ley y por las normas y recomendaciones de Organización de Aviación Civil Internacional, al no existir una separación.

Por aparte la OACI, también ha emitido el documento número 9734 el cual en el preámbulo de su parte C, se lee: “el manual se limita a los parámetros correspondientes a las responsabilidades globales de un Estado contratante en materia de vigilancia de la seguridad, destacando su compromiso en relación con la seguridad de sus actividades aeronáuticas”.

Destaco esta transcripción por la acotación del término, compromiso, obviamente cada Estado contratante, debe cumplir ya que desde el momento en que se firmó, ratificó o se adhirió al Convenio ha aceptado el compromiso de cumplir con las normas y recomendaciones.

## **2.6. Estructura organizacional**

La Organización de Aviación Civil Internacional, se encuentra estructurada de tal forma que permite abarcar a los Estados representados y también las áreas de injerencia en su actuar para el efecto comprenden a su estructura los Órganos representativos siguientes:

- a) La Asamblea
- b) El Consejo y
- c) La Secretaría

La Organización de Aviación Civil Internacional cuenta también con otras áreas denominadas direcciones, entre las cuales se mencionan las siguientes:

- a) Dirección de Navegación Aérea
- b) Dirección de Transporte Aéreo
- c) Dirección de Cooperación Técnica
- d) Dirección de Asuntos Jurídicos
- e) Dirección de Administración y Servicios

### **2.6.1. La asamblea**

Es el órgano soberano y supremo de la Organización, está integrada por todos los Estados contratantes, en ella se discuten y aprueban planes, programas, convenios y otros, se reúne una vez cada tres años por lo menos y es convocada por el Consejo.

Sus funciones principales son el de elegir el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, aprobar el presupuesto y los gastos de la Organización, examinar las actividades de la entidad en las esferas técnica, económica y jurídica, establecer las orientaciones y directrices para su trabajo futuro.

### **2.6.2. El consejo**

Es el órgano ejecutivo y directivo de la Organización de Aviación Civil Internacional, se integra por representantes de 36 Estados contratantes elegidos por la Asamblea y duran en sus puestos tres años.

### **2.6.3. La secretaría**

La Secretaría está dirigida por un Secretario General quien es designado por el Consejo y participa también como el secretario del Consejo. Es responsable de la administración de los asuntos financieros, las relaciones exteriores, la información pública y los asuntos regionales.

## 2.7. Sedes de la OACI

Para desarrollar sus funciones a nivel mundial la Organización de Aviación Civil Internacional ha establecido sedes, siendo la principal la ubicada en la ciudad de Montreal, provincia de Quebec, Canadá y las que a continuación se indican que pueden denominarse como oficinas regionales de la Organización.

Regiones	Ciudad
África occidental y central:	Dakar
África oriental y meridional:	Nairobi
Asia y Pacífico:	Bangkok
Europa:	Paris
Norteamérica, Centroamérica y El Caribe:	México
Oriente Medio:	El Cairo
América del Sur:	Lima





## CAPÍTULO III

### 3. Normas Internacionales

Considero de suma importancia hacer algunos apuntes sobre las disposiciones internacionales que han tenido influencia en la normativa interna del Estado de Guatemala.

- a) Convenio Internacional de la Navegación Aérea, conocido también como Convenio de París (1919).
- b) Convenio Sobre Aviación Civil Internacional, conocido como Convenio de Chicago de 1944.

#### 3.1. Convenio Internacional de la Navegación Aérea (Convenio de París de 1919)

##### 3.1.1. Antecedentes

Antes de los sucesos provocados por la Primera Guerra Mundial la cual afectó a la mayoría de países de Europa, Asia y América en especial a América del Norte. Un grupo de personas reconoció la importancia, la proyección y el avance de la aviación civil en el mundo en virtud de que el transporte aéreo ya tenía un crecimiento significativo en la economía a nivel internacional.

Francia, como Estado, inició y promovió esta primera conferencia la cual estaba dirigida al ordenamiento o codificación internacional del espacio aéreo, esta conferencia se realizó en la ciudad de París en 1910, los datos indican que asistieron a esa reunión representantes de 18 países europeos y como resultado de esa conferencia se establecieron las bases iniciales para la regulación de la aviación en todos los países.

Este Convenio fue llamado Convenio de París, pasó a constituir uno de los antecedentes básicos para la convención celebrada en esa misma ciudad, el 13 de octubre de 1919, casi al final de la guerra.

Es de hacer notar que surge con motivo del desarrollo de la aviación civil y el uso de las aeronaves como un medio de transporte de mercancías y pasajeros, así como por la necesidad de normar inicialmente lo atinente al uso racional de la aviación civil y quedó en depósito en los archivos del Gobierno de la República Francesa y fue redactado en tres idiomas: francés, inglés e italiano.

### **3.1.2. Principios generales**

Los principios básicos o generales pueden resumirse en dos y a criterio del estudiante de conformidad con la investigación realizada sobre el Convenio de Chicago son.

Respeto a la soberanía sobre el territorio de cada Estado

Respeto a la soberanía del espacio aéreo de cada Estado



El Convenio de París de 1919 en su capítulo I establece.

1°. Las Altas Partes contratantes reconocen que toda potencia tiene la soberanía completa y exclusiva sobre el espacio atmosférico de encima de su territorio.

A los fines de la presente Convención se entenderá por territorio de un Estado el territorio nacional metropolitano y colonial y las aguas territoriales adyacentes a ese territorio.

Se resalta el hecho de que en este Convenio, los Estados dejan a salvo el concepto de la soberanía.

En síntesis, el Convenio deja claro el compromiso de los Estados a cumplir y observar lo convenido, así como permitir la admisión de cualquier otro Estado que quiera adherirse al contenido de lo resuelto por la Convención, indicando en el mismo se establece el procedimiento aplicable para todo aquel Estado que quiera ser parte o adherirse al referido Convenio.

### **3.2. Convenio Sobre Aviación Civil Internacional**

Este convenio conocido también como el Convenio de Chicago, fue suscrito en la Ciudad de Chicago en los Estados Unidos de América, pero con el fin de no confundirlo con otros convenios que puedan tener esa misma denominación, es preferible





identificarlo siempre como el Convenio de Chicago de 1944, siendo el nombre correcto Convenio Sobre Aviación Civil Internacional.

En la revista denominada “El convenio sobre aviación civil internacional, los primeros 40 años”, se lee lo siguiente: en la historia de la humanidad, cuarenta años no son más que un episodio fugaz, en la vida de la OACI, en cambio, los primeros cuatro decenios ponen de relieve el espectacular crecimiento de la aviación civil internacional, desde los cortos vuelos fronterizos de las aeronaves conocidas como los DC-3 hasta la perspectiva de realizar travesías regulares por el espacio extraterrestre.

El propósito es demostrar sus efectos, repercusiones e incidencias en la situación jurídica de la aviación civil guatemalteca, así como incorporarlas al marco jurídico.

Las normas contenidas tanto en el Convenio, los anexos, resoluciones y adjuntos, se pueden analizar de dos maneras. En primer lugar, las normas que constituyen requisitos de cumplimiento obligatorio y en segundo lugar, las que tiene carácter de recomendación.

Con el propósito de tener un esquema y estructura del Convenio, cito a los autores Julio Poyo-Guerrero Sancho y Luis A. Conde Asorey quienes lo presentan de la manera siguiente.

## Parte 1a.: Navegación Aérea:

Principios generales, Artículos 1 al 4.

Vuelo sobre el territorio de Estados contratantes, Artículos 5 al 16.

Nacionalidad de las aeronaves, Artículos, 17 al 21.

Facilitación de la navegación y el transporte aéreo, Artículos 22 al 28.

Aeronavegabilidad, Artículos 29 al 36.

Normas y métodos recomendados, Artículos 37 al 42.

## Parte 2a.: OACI:

La Organización de Aviación Civil Internacional, Artículos 43 al 66.

## Parte 3a. Transporte Aéreo Internacional:

Transmisión de informes al Consejo, Artículo 67.

Aeropuertos y otras facilidades, Artículos 68 al 76.

Organizaciones de explotación conjunta, Artículos 77 al 79.

Acuerdos y entendimientos aeronáuticos, Artículos 80 al 83.

## Parte 4a. Disposiciones finales:

Guerra, Artículo 89.

Anexos al Convenio, Artículo 90.



Ratificación, adhesión, enmienda y denuncia, Artículos 91 al 95.

Definiciones, Artículo 96.<sup>10</sup>

En el primer considerando del Convenio de Chicago, puede resaltarse el espíritu del mismo, el cual para efectos de mejor conocimiento se transcribe. Este principio está plasmado también en el Artículo 1 del Convenio de París de 1919.

Considerando: “Que el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y a preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general”.

Esto, deja en claro la visión futurista y los augurios de los Estados sobre el desarrollo de la aviación civil internacional, la aviación civil a nivel internacional ha tenido eso, un desarrollo, crecimiento y una globalización en su uso ya que además de ser uno de los medios de transporte más rápidos, sigue siendo el medio de transporte más seguro, en virtud de que se requiere el cumplimiento de normas y estándares de calidad y seguridad.

La amistad entre las naciones se plasma con frecuencia, pues, constantemente se desarrollan y aprueban convenios bilaterales o multilaterales de explotación de servicios aéreos donde privan las obligaciones de velar a cada momento por la

---

<sup>10</sup> Julio Poyo-Guerrero Sancho y Luis A. Conde Asorey, *Derecho Aéreo*, Pág. 25 y 26



seguridad en general, entendiéndose esta acepción como la seguridad de los pasajeros, carga o correo y amenazas a la seguridad de los Estados, de allí que ya es conocido el hecho de que en los atentados del mes de septiembre de 2011, se vulneró la seguridad interior de los ciudadanos de los Estados Unidos de América al haberse utilizado aeronaves de uso civil, especialmente de transporte de pasajeros como arma de destrucción.

Los principios que forman la base de este Convenio son entre otros, el respeto a la soberanía de los Estados, la preservación de la amistad mundial, el entendimiento entre los países del mundo y aprovechar la aviación civil internacional como una herramienta de desarrollo de los pueblos.

### **3.2.1. La soberanía**

Uno de los detalles importantes de resaltar dentro del contenido del Convenio es el tema de la soberanía de los Estados, en este sentido, los Estados en la Conferencia Diplomática celebrada en la ciudad de Chicago, fueron muy cuidadosos en dejar a salvo el concepto de soberanía.

En relación a esto, la Constitución Política de la República de Guatemala, en sus Artículos 140, 141 y 142, regula el concepto de soberanía, en especial el Artículo 142 el cual establece. El Estado ejerce plena soberanía sobre: El territorio nacional integrado por su suelo, subsuelo, aguas interiores, el mar territorial en la extensión que fija la ley y el espacio aéreo que se extiende sobre los mismos.



Esta norma constitucional es la que el Convenio de Chicago, deja a salvo y respeta en virtud de que este concepto también es observado por todas las Constituciones de los Estados que forman parte del Convenio.

La Ley de Aviación Civil de Guatemala, al regular al tema de soberanía, establece en el Artículo 3 lo siguiente: 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.

### **3.2.2. Sujeción a las leyes de cada Estado**

La norma que a continuación se cita, contiene la disposición de que las aeronaves utilizadas en la navegación aérea internacional o a la operación y navegación de dichas aeronaves, estarán sujetas a las leyes y reglamentos del Estado en lo atinente a su entrada y salida, debe de entenderse esta norma en cuanto a la navegación aérea relacionada al transporte aéreo internacional ,en la cual operan aeronaves de transporte de pasajeros, correo y carga, estas deben observar la normativa del Estado en donde se encuentren.



Artículo 11 del Convenio. “A reserva de lo dispuesto en el presente Convenio, las leyes y reglamentos de un Estado contratante relativos a la entrada y salida de su territorio de las aeronaves empleadas en la navegación aérea internacional o a la operación y navegación de dichas aeronaves, mientras se encuentren en su territorio, se aplicarán sin distinción de nacionalidad a las aeronaves de todos los Estados contratantes y dichas aeronaves deberán cumplir tales leyes y reglamentos a la entrada, salida y mientras se encuentren dentro del territorio de ese Estado”.

La norma indicada faculta y deja la potestad a cada Estado de aplicar sus leyes y ordenamiento jurídico a las aeronaves que ingresen a su espacio aéreo, siempre en función de su soberanía, esta potestad se encuentra fundamentada en el Artículo 2 del Decreto número 93-2000 que contiene la Ley de Aviación Civil de Guatemala.

Así mismo el Artículo 2 de la precitada ley establece el ámbito de su aplicación “La presente ley es aplicable a todas las personas individuales o jurídicas, nacionales o extranjeras, que realicen actividades de aviación civil dentro del territorio nacional y su espacio aéreo”.

Esta acotación pone en evidencia el imperio de la ley guatemalteca en lo que respecta y aplica a las actividades de aviación civil.



### **3.2.3. Sanciones para los Estados**

Si un Estado contratante incurriere en una falta dentro de lo establecido en el capítulo XVIII del Convenio relacionado a controversias e incumplimiento. La Asamblea, suspenderá el derecho de voto en la asamblea y en el consejo a todo Estado contratante que se encuentre en falta con respecto a las disposiciones del presente capítulo. Esta disposición está contenida en el Artículo 88 del Convenio.

Este capítulo contempla la normativa de cinco artículos y reviste importancia en el sentido de que un Estado contratante se somete a la aplicación de sanciones por incumplimiento, la sanción a aplicar consiste en la suspensión del derecho de voto en la asamblea y en el consejo.

En otro apartado del convenio específicamente en el Artículo 62 se establece una de las causas de la suspensión de voto de un Estado contratante y esta consiste en el incumplimiento de sus obligaciones financieras para con la organización. Este artículo dispone: La asamblea puede suspender el derecho de voto en la asamblea y en el consejo a todo Estado contratante que, en un período razonable, no cumpla sus obligaciones financieras para con la organización.

Cada Estado contratante debe contribuir en forma anual con una aportación económica a la Organización de Aviación Civil Internacional, el porcentaje varía entre Estados tomando como base general la capacidad de su aviación civil internacional.



### **3.2.4. Anexos al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional**

Los Anexos del Convenio de Chicago, constituyen instrumentos legales que desarrollan su aplicación, en donde se sientan las bases para este tipo de documentos, al tenor de lo establecido en el Artículo 37 del Convenio, en el cual se encuentran los términos de normas, procedimientos y reglamentaciones que la Organización de Aviación Civil Internacional adoptará y enmendará en su oportunidad según sea necesario y en áreas específicas.

Este artículo es la base fundamental para el desarrollo de toda la normativa emitida por la Organización de Aviación Civil Internacional, bajo esta disposición se emiten los anexos, manuales, documentos, con el propósito formular normas y recomendaciones la actividad de la aviación civil internacional.

Otra norma que sirve de base está contenida en el Artículo 54 del Convenio aquí se definen las funciones obligatorias del Consejo, en la literal l) se establece: "El Consejo debe adoptar, normas y métodos recomendados internacionales de acuerdo con las disposiciones del capítulo VI del presente convenio, designándolos por razones de conveniencia, como anexos al presente convenio y notificar a todos los Estados contratantes las medidas adoptadas. En la literal m) considera las recomendaciones de la Comisión de Aeronavegación para enmendar los anexos y tomar medidas de acuerdo con las disposiciones del capítulo XX".





También debe considerarse el Artículo 90 del Convenio, el cual contiene dos literales:

a) “La adopción por el consejo de los anexos previstos en el párrafo f) del Artículo 54, requerirá el voto de dos tercios del consejo en sesión convocada a ese fin, luego serán sometidos por el consejo a cada Estado contratante. Todo anexo o enmienda a uno de ellos surtirá efecto a los tres meses de ser transmitido a los Estados contratantes”.

El Estado de Guatemala, con el fin de cumplir y aplicar las normas establecidas en los anexos ha designado en La Dirección General de Aeronáutica Civil, facultada para regular la actividad de la aviación civil y dentro de esa facultad, ha dictado el documento denominado, guía de políticas para las modificaciones y enmiendas de las regulaciones llamadas también regulaciones de aviación civil, que permite insertar en nuestras regulaciones, las normas que emanen de la Organización de Aviación Civil Internacional.

De conformidad con lo indicado se establece que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, constituye el marco normativo internacional de carácter general, que contiene las disposiciones sobre las cuales se desarrolla la aviación civil internacional, es prácticamente imposible que en un solo texto como el referido convenio se pudieran plasmar todas las normas y recomendaciones particulares de cada una de las áreas atinentes a la aviación civil internacional, ante esta situación, la Organización de Aviación Civil Internacional mediante grupos de expertos ha creado documentos denominados Anexos.

Uno de los logros más importantes de la Organización de Aviación Civil Internacional, comprende la adopción y actualización de los anexos.

Estos documentos denominados Anexos, detallan las normas y métodos recomendados que constituyen el elemento que une la infraestructura cooperativa integrada de la aviación civil".<sup>11</sup>

Por su importancia y repercusión en la aviación civil me permito enumerar los 19 Anexos al convenio; pero por razones prácticas únicamente se describirán y comentaran algunos de ellos, especialmente los que tienen relación con el Programa Estatal de Seguridad Operacional y así poder entender mejor su contenido e implicación en nuestro ordenamiento legal.

## **Anexos**

Anexo 1, Licencias al Personal Técnico Aeronáutico.

Anexo 2, Reglamento del Aire.

Anexo 3, Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea Internacional.

Anexo 4, Cartas Aeronáuticas.

Anexo 5, Unidades de medida que se emplearán en las operaciones aéreas y terrestres.

Anexo 6, Operación de Aeronaves.

Anexo 7, Marcas de Nacionalidad y matrícula de aeronaves.

---

<sup>11</sup> OACI 50 años, Revista pág. 28.



Anexo 8, Aeronavegabilidad.

Anexo 9, Facilitación.

Anexo 10, Telecomunicaciones Aeronáuticas.

Anexo 11, Servicios de Tránsito Aéreo.

Anexo 12, Búsqueda y Salvamento.

Anexo 13, Investigación de accidentes e incidentes de aviación.

Anexo 14, Aeródromos.

Anexo 15, Servicios de información aeronáutica.

Anexo 16, Protección del medio ambiente.

Anexo 17, Seguridad.

Anexo 18, Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea.

Anexo 19, Gestión de la seguridad operacional.

### **3.3. Estructura general de los anexos**

Los anexos mantienen siempre una estructura para su mejor manejo y comprensión, tomo como ejemplo el Anexo 17 “seguridad” o Security en idioma Inglés, edición del 1 de julio de 2006.

El Preámbulo

Texto que constituye el Anexo propiamente dicho

Normas y Métodos recomendados que el consejo ha adoptado de conformidad con las disposiciones del convenio.

La explicación sobre norma o método recomendado siempre está contenida en cada anexo.

**Norma.** Toda especificación de características físicas, configuración, material, performance, persona o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera necesaria para la seguridad o regularidad de la navegación aérea internacional y a la que de acuerdo con el convenio, se ajustarán los Estados contratantes.

**Método recomendado:** Toda especificación de características físicas, configuración material performance personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera conveniente por razones de seguridad regularidad o eficiencia de la navegación aérea internacional, y a la cual de acuerdo con el convenio, tratarán de ajustarse los Estados contratantes.

**Apéndices con texto que por conveniencia se agrupa por separado, pero que forma parte de las normas y métodos recomendados.**

**Definiciones de la terminología empleada en las normas y métodos recomendados que no es explícita porque no tiene el significado corriente.**

**Las definiciones no tienen carácter independiente pero son parte esencial de cada una de las normas y métodos recomendados.**

Preámbulos, comprenden antecedentes históricos y textos explicativos basados en las medidas del consejo y que incluyan una explicación de las obligaciones de los Estados, las resoluciones de adopción en cuanto a la aplicación de las normas y métodos recomendados.

Introducción, que contienen texto explicativo al principio de las partes, capítulos y secciones de los anexos.

Notas intercaladas cuando corresponda, proporcionan datos o referencias acerca de las normas o métodos recomendados de que se trate, sin que forme parte de la norma o método recomendado.

Adjuntos, que contienen texto suplementario a las normas y métodos recomendados que sirven de guía para su aplicación.

Para facilitar la comprensión de su contenido; las normas aparecen en tipo de letra corriente y los métodos recomendados y las notas en letra bastardilla, precedidas de la palabra recomendación y nota respectivamente.

### **3.4. Anexos relacionados a la seguridad operacional.**

Con el propósito de una mejor comprensión se toman como ejemplos y comentarios a los anexos que tienen una fuerte incidencia en el tema de la Seguridad operacional y son los siguientes:



- a. Anexo 1, Licencias al personal aeronáutico.
- b. Anexo 6, Operación de aeronaves.
- c. Anexo 8, Aeronavegabilidad.
- d. Anexo 11, Servicios de tránsito aéreo.
- e. Anexo 13, Investigación de accidentes e incidentes de aviación.
- f. Anexo 14, Aeródromos.
- g. Anexo 19, Gestión de seguridad operacional.

- a. Anexo 1, Licencias al personal aeronáutico. Contiene las normas y métodos recomendados adoptados por la Organización de Aviación Civil Internacional y que constituyen normas mínimas para otorgar licencias al personal aeronáutico.

Toda persona que solicite una licencia cumpliendo con los requisitos y también cuando se trate de una solicitud de renovación de licencia de un titular de un derecho, así como las habilitaciones correspondientes.

Otro tipo de personal a quienes se les extiende licencia son las tripulaciones de vuelo, controladores del tránsito aéreo, despachadores de vuelo, mecánicos de aviación.

El Estado de Guatemala, con el propósito de cumplir con lo normado y recomendado por la Organización de Aviación Civil Internacional, así como contar con todas las herramientas y normativas, ha emitido el documento denominado Regulación de aviación civil que contiene la normativa para Guatemala de las Licencias al personal técnico aeronáutico, cuyas siglas en idioma Español son RAC-LPTA.

b. Anexo 6, Operación de aeronaves. Este se encuentra dividido en tres grandes partes.

Parte I, esta norma lo concerniente al transporte aéreo comercial internacional, aviones y tiene como objetivo regular en lo mejor posible las operaciones de las aeronaves de transporte aéreo comercial internacional.

Parte II, regula lo relacionado a la aviación general Internacional, aviones. Tiene como objeto regular las operaciones de aviación general internacional. Esta aviación no contempla a la aviación militar ni a la comercial.

Parte III, contiene lo relacionado a las operaciones internacionales de helicópteros. Tiene como finalidad normar y regular todas las operaciones internacionales de aeronaves conocidas como de ala rotativa o llamadas también con el nombre de helicópteros el propósito es obtener el más alto grado de seguridad operacional.

La Organización de Aviación Civil Internacional, no limita la potestad de los Estados para que adopten sus propias normas, por lo que éstas pueden ser más rigurosas o avanzadas que las que figuran en los anexos.

Los Estados contratantes han aceptado aquellas que se refieren a las operaciones de aeronaves, a su performance, al equipo de comunicaciones y de navegación aérea, al mantenimiento, a los documentos de vuelo, a las responsabilidades del personal de vuelo y a la seguridad del vuelo.



Otra exigencia del anexo 6, es en cuanto a que los explotadores de líneas aéreas fijen las reglas de limitación del tiempo de vuelo y los turnos de trabajo de la tripulación. Se exige también que el explotador permita a su personal períodos adecuados de tiempo de descanso, para que la fatiga producida por los vuelos sucesivos no ponga en peligro no sólo la seguridad del vuelo sino la de toda la aviación civil.

La Organización de Aviación Civil Internacional, desarrolla para el futuro, normas de previsión para las operaciones futuras con nuevos procedimientos que modifican los requisitos en materia de franqueamiento de obstáculos y los procedimientos de aproximación por instrumentos en todas las categorías de la aviación civil comercial internacional.

El Estado de Guatemala, ha tropicalizado este anexo con la Regulación denominada RACOPS I y II.

c. Anexo 8, Aeronavegabilidad. Establece la condición por medio de la cual, una aeronave se considera apta para realizar un vuelo en condiciones de seguridad. Este anexo contiene lo relativo a los procedimientos generales de aeronavegabilidad, contempla además el control de vuelo, estructuras, diseño y otras atinentes a la aeronavegabilidad de una aeronave también tiene su utilidad en la certificación e inspección de aeronaves de conformidad con procedimientos uniformes.



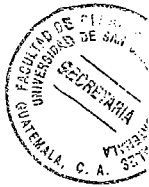


Toda aeronave debe estar calificada técnica y operacionalmente para realizar operaciones de vuelo, esto se hace mediante inspección y chequeos previos a otorgarles el certificado de aeronavegabilidad como documento oficial que acredita que la aeronave se encuentra en óptimas condiciones de operatividad.

El Estado de Guatemala, ha emitido por medio de la Dirección General de Aeronáutica Civil, dos regulaciones para adaptar este anexo, para el efecto se tiene la Regulación número 21 denominada, Regulación sobre procedimientos de aceptación de certificados de productos aeronáuticos, esta regulación se complementa con la Regulación denominada Organización de mantenimiento aprobada Rac-145 y la RAC-39, directivas de aeronavegabilidad.

d. Anexo 11. Servicios de tránsito aéreo. El siguiente texto es un extracto del contenido del Anexo, este contempla el establecimiento y mantenimiento de servicios de control de tránsito aéreo, de información de vuelo y de alerta.

El espacio aéreo mundial, se divide en regiones de información de vuelo (FIR) y dentro de éstas se encuentran los servicios de información de tránsito aéreo. El objetivo esencial de los servicios de tránsito aéreo es evitar o impedir que se produzcan colisiones entre aeronaves en ruta, en áreas de maniobras, en rodaje, en el despegue, en aterrizaje, circuito en espera. La seguridad operacional es el fin principal de la aviación civil internacional y los servicios de tránsito aéreo aportan elementos a esa seguridad.



También regula y controla la separación longitudinal, vertical o lateral de cada aeronave, tiene como finalidad normar y regular las tres fases del vuelo, el control de aeródromo, el control de aproximación, el control de área o control terrestre además de lo anterior también contiene las especificaciones sobre las radiodifusiones del servicio de información de vuelo para las operaciones incluye también las del servicio automático de información del área terminal.

El Estado de Guatemala cuenta actualmente con el Centro de control La Aurora, el cual se puede dividir como Torre de control y Centro de control Radar. Para su aplicación o tropicalización en Guatemala se ha emitido la Regulación identificada como RAC- ATS Servicios de Tránsito Aéreo de la República de Guatemala.

e. Anexo 13. Investigación de accidentes e Incidentes de aviación. Este anexo contiene las normas y métodos recomendados internacionales en cuanto a las actividades de investigación de accidentes de aviación civil y se da después de un accidente de aviación incluyendo un incidente en donde quiera que ocurran, dentro del territorio de cada Estado contratante.

La finalidad o el objetivo de una investigación de accidente de aviación, es establecer las causas que lo motivaron con el propósito de evitar que se repitan. Nunca este tipo de investigaciones son para determinar la culpa, dolo o responsabilidad, su finalidad primordial es la prevención de los accidentes así como establecer las causas que provocaron dicho accidente., busca la perfección de las operaciones aéreas y llevar a su destino sin contratiempos a los pasajeros, mercancías y objetos transportados.



Generalmente la coordinación de la investigación en un accidente de aviación, la lleva el Estado en donde ocurrió el mismo, no obstante ello, también participan, el Estado de matrícula del avión, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación.

En los artículos del 116 al 117 del Decreto número 93-2000 y que contiene la Ley de Aviación Civil de Guatemala, se encuentra normado lo relacionado a los accidentes e incidentes de aviación civil.

Este anexo está desarrollado para ser aplicado en Guatemala, en la regulación identificada como la RAC-13.

- f. Anexo 14, Aeródromos. Diseño, Operaciones de aeródromos y helipuertos. Es el documento base para el diseño y la operación de los aeródromos, de acuerdo a los estándares internacionales especificados por Organización de Aviación Civil Internacional, para ser cumplidos por todos los países contratantes del Convenio de Chicago.

En cuanto a las especificaciones para el diseño y equipamiento de aeródromos: este anexo contiene principalmente la planificación, construcción y funcionamiento de aeropuertos y helipuertos, con sus aspectos de ingeniería civil, eléctrica, equipos de extinción y salvamento, el medio ambiente, facilidad de acceso y salida a las instalaciones aeroportuarias.

Los aeródromos actuales están diseñados y planificados para una aviación de despegue y aterrizaje perpendicular y longitudinal pero la tecnología hace esfuerzos para tener un aterrizaje y despegue vertical, esto cambiaría diametralmente los diseños y planificaciones de aun aeródromo con el consiguiente ahorro de espacio y tiempo de operación, entre otros.

El aspecto medular de un aeródromo o aeropuerto, consiste en las grandes áreas de movimiento, estas comienzan desde la pista de aterrizaje, rodaje y plataformas exigiendo la tecnología un estricto cumplimiento de normas de seguridad de la infraestructura aeroportuaria, tales como: el ancho de la pista, las pendientes de su superficie, las distancias, la separación de otras edificaciones, separación de pista principal a la o las calles de rodaje, intersecciones, también una zona libre de obstáculos para que cada operación sea realizada sin riesgos.

El Estado de Guatemala ha desarrollado la regulación denominada, Regulación de Aviación Civil RAC-14. Diseño de aeródromos.

g. Anexo 19, Gestión de la seguridad operacional. En la búsqueda de normativas para eficientar la seguridad operacional desde la perspectiva de la obligación de los Estados como el caso de Guatemala, la Organización de Aviación Civil Internacional, ha implementado el Anexo 19 denominado Gestión de la Seguridad Operacional.



Como trabajador en el área de aviación civil y como estudiante de la normativa sobre regulaciones, convenios y demás disposiciones complementarias de la aviación civil tengo la dicha de ver surgir dentro de la normativa de la Organización de Aviación Civil Internacional, el Anexo 19, éste entró en vigencia el día 14 de noviembre del año 2013.

Este documento regula lo relativo a los programas de gestión para la seguridad operacional por parte de los operadores y prestadores de servicios, así como los programas estatales para la seguridad operacional, dentro de ellos se propone a los Estados, la emisión de leyes o reformas a sus leyes para la instauración de estos programas así como para la protección de las fuentes de información y a la información misma. Para lograr este propósito el Estado de Guatemala, debe hacer reformas a la Ley de Aviación Civil, Decreto número 93-2000 o legislar un nuevo ordenamiento jurídico.

En el documento de la Organización de Aviación Civil Internacional, que contiene la Propuesta de enmienda a la legislación aeronáutica para proteger las fuentes de información sobre seguridad operacional, de conformidad con el contenido del seminario taller sobre Desarrollo de un marco jurídico para la protección de fuentes de información sobre seguridad operacional del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación Civil--Panamericana (RASG-PA)-RASG-PA-LEG/1 celebrada en la sede de la OACI en la ciudad Lima Perú del 22 al 26 de abril del 2013. Este documento contiene el Apéndice B el texto completo de la Resolución A36-9 de Organización de Aviación Civil Internacional, en la cual se establece lo siguiente:



La Asamblea. Insta a todos los Estados contratantes a que examinen su legislación vigente y la ajusten según sea necesario o promulguen leyes y reglamentos que protejan la información obtenida de todos los sistemas pertinentes de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional basándose en la medida de lo posibles en las directrices jurídicas elaboradas por la Organización de Aviación Civil Internacional que figuran en el adjunto E al anexo 13.

El documento supra relacionado fue objeto de una reunión de expertos en la ciudad de Lima, Perú en el año 2013, en donde concurrieron delegaciones de países de América del Sur de Centro y Norte América. En dichas deliberaciones quedó evidenciada una vez más la necesidad que tienen los Estados contratantes de legislar para poder aplicar estas normativas de la Organización de Aviación Civil Internacional, así como el contenido de lo ya establecido en el Anexo 19.

En el supuesto caso de no hacerlo, posiciona a cada país en una falta de cumplimiento de lo normado y recomendado por la Organización de Aviación Civil Internacional.



## CAPÍTULO IV

### 4. Aviación nacional

Un poco de historia puede ser beneficioso tomando en cuenta que una de las finalidades del presente trabajo también consiste en aportar a las futuras generaciones información sobre los albores de la actividad de la aviación en Guatemala.

Esta actividad inició a principios del siglo veinte, en el año de 1911 se fundó la primera academia de aviación el campo de Marte.

En el año 1929 comenzaron los vuelos regulares por la compañía Pickwick Airways Inc. Los vuelos se realizaban en las rutas de Guatemala, México y Estados Unidos de América, en ese mismo año inició operaciones la compañía Pan American conocida también como Pan Am, inició sus vuelos entre Guatemala y Brownsville, Texas.

Según Decreto Número 1032 emitido por el General Lázaro Chacón de fecha 11 de septiembre de 1939, se creó la Dirección General de Aeronáutica Civil.

#### 4.1. Marco jurídico de la aviación civil en Guatemala

Como toda actividad de Estado, ninguna existe por discreción ya que todo debe estar regulado y normado en ley por lo que ningún funcionario debe actuar de manera discrecional sino bajo el principio de legalidad es decir debe estar contenida en ley,



siendo este el principio constitucional de legalidad o juridicidad del que hacer de la aviación civil.

La actividad de la aviación civil en Guatemala, no escapa a este principio de legalidad, por lo que se pretende con este trabajo demostrar la repercusión de las normas y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional, en el marco jurídico de la aviación civil guatemalteca.

Entre los instrumentos legales que han regulado y regulan la actividad administrativa y técnica de la aviación civil en Guatemala se mencionan los siguientes:

#### **4.2. Legislación derogada**

En este apartado pretendo incorporar un poco de historia jurídica, al mencionar y comentar la legislación derogada, pues quizás muchos de los operadores, prestadores de servicios a la aviación, explotadores de un certificado de operador aéreo, prestadores de servicios conexos a la aviación, organizaciones de mantenimiento aprobadas, técnicos aeronáuticos así como los usuarios, y estudiantes poco o nada saben o recordarán de aquellas normativas que sustentaron el ejercicio de la aviación civil en nuestro país.

Decreto Número 1032, emitido por el Presidente de la República Lázaro Chacón publicado en el Guatemalteco, Diario Oficial número 40 el 17 de septiembre de 1929. Por medio de este Decreto se crea la Dirección General de Aeronáutica Civil, en el



mismo se establecen los fines de la Dirección, se crea también la Biblioteca de Aeronáutica, en el punto séptimo se indica que el personal estará integrado por un Director General y un Secretario ayudante.

Decreto número 563 Ley de Aviación Civil de Guatemala. Esta ley fue emitida en el año 1948, desarrolló de manera incipiente el marco jurídico de la aviación, se rescata su valor en el sentido de que contenía normas que de acuerdo a la época eran vanguardistas.

Decreto número 100-97 Ley de Aviación Civil de Guatemala: Esta ley tenía un enfoque dirigido a la posibilidad de concesionar o en el peor de los casos de privatizar los servicios que presta el Estado de Guatemala, tales como la operación aeroportuaria, la prestación de los servicios de navegación aérea, los servicios de tránsito aéreo.

Otra deficiencia de esta ley es que, ni en sus considerandos ni en sus primeros artículos hace mención de la responsabilidad del Estado de Guatemala, como contratante del Convenio de Chicago, esta normativa estuvo tan distante de los fines de la seguridad operacional que hizo poco énfasis en la responsabilidad estatal en el cumplimiento de las normas de la Organización de Aviación Civil Internacional, tan fue así que al legislar sobre el impuesto de salida por vía aérea, el gobierno de turno se olvidó de beneficiar al ente generador que en este caso es la Dirección General de Aeronáutica Civil y en su afán de beneficiar al sector turismo, concedió mayores beneficios a esta entidad otorgando el mayor porcentaje del impuesto de salida del país por vía aérea.

Otra de las falencias de esta ley fue la de conceder la política de cielos abiertos de manera irrestricta permitiendo incluso intrínsecamente la octava libertad del aire que otorga el cabotaje a empresas extranjeras de transporte aéreo de pasajero, este derecho es exclusivo de cada Estado y generalmente se reserva para sus propias líneas aéreas.

El Artículo 43. Política de cielos abiertos. El gobierno de Guatemala, de acuerdo a la política de cielos abiertos, otorga irrestrictamente a todos los países, con respecto a los servicios aéreos comerciales internacionales, regulares y no regulares, las terceras cuartas y quintas libertades del aire, reconocidas. Podrá solicitar a la Dirección, transportar pasajeros y/o carga desde un punto en el exterior hacia cualquier punto en Guatemala y de ahí volar hacia otro punto dentro del territorio nacional y viceversa.

Al contrario de esta norma que si bien es cierto ya está derogada pero al compararla con lo preceptuado por el convenio, se pone en evidencia lo aseverado anteriormente sobre los objetivos ocultos de esta ley, el artículo 7 del Convenio de Chicago de 1944 establece que: cada Estado contratante tiene derecho a negar a las aeronaves de los demás Estados contratantes el permiso de embarcar en su territorio pasajeros, correo o carga para transportarlos mediante remuneración o alquiler, con destino a otro punto situado en su territorio.

Cada Estado contratante se compromete a no celebrar acuerdos que específicamente concedan tal privilegio a base de exclusividad.

#### **4.3. Legislación vigente**

- a) Constitución Política de la República de Guatemala de 1985. Esta contempla la función tutelar del Estado en relación a la actividad del transporte aéreo, así como el desarrollo de los servicios aeroportuarios, esta normativa está contenida en el Artículo 131 en su segundo párrafo el cual establece. Las terminales terrestres, aeropuertos y puertos marítimos comerciales se consideran bienes de uso público común y así como los servicios del transporte, quedan sujetos únicamente a la jurisdicción de autoridades civiles.
  
- b) Ley del Organismo Ejecutivo: Decreto número 114-97, la norma tutelar en materia aeroportuaria en esta ley, se encuentra regulada en el Artículo 30, parafraseando el referido artículo se entiende que el Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda, le corresponde velar por las políticas relacionadas al aprovechamiento del espacio aéreo, así como proponer, ejecutar normas para el sistema de transporte aéreo y ejercer la autoridad aeroportuaria nacional.
  
- c) Ley de Aviación Civil. El Decreto número 93-2000 del Congreso de la República de Guatemala Ley de Aviación Civil, dada en el Palacio del Organismo Legislativo en la ciudad de Guatemala, el dieciocho de diciembre del año dos mil, entró en vigencia el tres de marzo del año dos mil uno.

De conformidad con los considerandos de esta ley se establece que las leyes anteriores no concuerdan con el avance acelerado de la aviación, ni con las normas



internacionales ratificadas por Guatemala y que la observancia de esas normas es obligatoria, otorgando a la Dirección General de Aeronáutica Civil la facultad de regular, normar y vigilar por la seguridad operacional en concordancia a lo normado por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Además establece que la autoridad rectora en materia de aviación civil es la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Esta facultad rectora y de autoridad en la materia, obliga no solo a velar por la seguridad de la aviación civil sino también dar cumplimiento en nombre del Estado de Guatemala, con todo lo normado y recomendado por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Acuerdo Gubernativo número 384-2001. Reglamento de la Ley de Aviación Civil, emitido por el Presidente de la República, corresponde a lo dispuesto en el Artículo 138 de la Ley de Aviación Civil.

Contempla dentro de su primer considerando que las disposiciones tanto de la ley como del propio reglamento, deben de ser congruentes con las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional, poniendo en claro desde un principio la obligatoriedad de la observancia de las normas y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional, provocando un impacto directo en la vida jurídica de la aviación civil guatemalteca.

Parafraseando el texto del considerando se entiende de la siguiente manera. Que el reglamento es en cumplimiento del Artículo 138 de la ley de aviación civil y que su fin es desarrollar cada una de las actividades de la aviación civil en congruencia con las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Es importante observar la disposición contenida en el Artículo 1 en donde obliga a los sujetos normados en cuanto a que los términos empleados en la ley tendrán el significado reconocido por la OACI.

Acuerdo gubernativo número 939-2002. Reglamento tarifario por servicios prestados a la aviación civil y actividades conexas, contiene las tarifas de cobro por servicios aeroportuarios, tales como emisión de licencias de piloto aviador, certificados de operador y certificados de operador aeroportuario, certificados de Aeronavegabilidad.

Otro apartado de ingresos a los fondos privativos de la Dirección General son los generados por las multas las cuales se derivan de sanciones a los diferentes operados y prestadores de servicios a la navegación aérea una vez diligenciado un procedimiento administrativo de sanción por infracciones a la ley, reglamentos y disposiciones complementarias de aviación civil.

Grupo de Regulaciones de Aviación Civil. Estas desarrollan y tropicalizan para su aplicación en el Estado de Guatemala los anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.



#### **4.4. La Dirección General de Aeronáutica Civil**

La Dirección General de Aeronáutica Civil, es la dependencia o entidad administrativa del Estado de Guatemala encargada de administrar por mandato legal toda actividad en el espacio aéreo guatemalteco así como sus actividades conexas.

Es una entidad centralizada de la administración pública, perteneciente al Organismo Ejecutivo, dependiente del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda de conformidad con los Artículos 6 y 7 del Decreto número 93-2000, Ley de Aviación Civil.

La autoridad máxima de la Dirección General de Aeronáutica Civil es el Director General según el Artículo 13 de la Ley de aviación Civil, se establece que estará dotada también de dos Subdirectores para cubrir las dos áreas básicas.

a.- Área técnica operativa

b.- Área Administrativa.

a.- El área técnica o subdirección técnica conoce los asuntos relacionados a las siguientes actividades: Tránsito aéreo, Navegación aérea, Servicios de información aeronáutica, Estándares de vuelo, Licencias al personal técnico, Programa estatal de seguridad operacional SSP por sus siglas en idioma inglés, Transporte aéreo, entre otras unidades.



Ante la ausencia temporal del Director General, asumirá el cargo con las responsabilidades propias de Director General, el subdirector que determine la Dirección. Artículos 16, 17 y 18 de la Ley de Aviación Civil.

El Estado de Guatemala, ha delegado en la Dirección General de Aeronáutica Civil ejercer la función de: normar, supervisar, vigilar y regular los servicios aeroportuarios, los servicios de apoyo a la navegación aérea, los servicios de transporte aéreo, telecomunicaciones y en general todas las actividades de aviación civil en el territorio y espacio aéreo de Guatemala.

Además de la norma citada anteriormente me permito transcribir la parte conducente del Artículo 6 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, Acuerdo Gubernativo número 384-2001. "Las actividades aeronáuticas civiles están sujetas al control, fiscalización, supervisión y sanción de la Dirección General de Aeronáutica Civil".

b.- El área administrativa o subdirección administrativa: está integrada por los departamentos de Asesoría jurídica, Unidad de asuntos internacionales, Gerencia de Recursos humanos, Gerencia financiera, Departamento de servicios administrativos, Departamento de planeación estratégica, Departamento de compras, Almacén general y Departamento de estadísticas.

De acuerdo al manual de funciones y responsabilidades de la Dirección General de Aeronáutica civil, la subdirección administrativa es la encargada de asistir, colaborar y dar apoyo a la Dirección General en la administración, ejecución y seguimiento de los



proyectos programas y actividades de índole administrativo que se desarrollan en la institución, procurando el cumplimiento de las normas o disposiciones reglamentarias establecidas.

#### **4.4.1. Funciones**

Con el propósito de no distraer la atención y tomando en cuenta que basta con buscar la Ley de Aviación Civil en medios electrónicos, solamente se procede a relacionar algunas funciones entre ellas las que tienden a la emisión de normas, regulaciones y disposiciones complementarias, de conformidad con lo establecido en el Artículo 7 de la Ley de Aviación Civil, Decreto número 93-2000, la Dirección General de Aeronáutica Civil, tiene entre otras las siguientes funciones:

- 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. 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.

- d. Supervisar la implementación de los acuerdos convenios y tratados internacionales que en materia de aviación civil estén ratificados por Guatemala.
  
- e. 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.

Además de la funciones que la Ley de Aviación Civil le otorga a la Dirección General, existen otras funciones las cuales no se encuentran establecidas en el Artículo referido, como por ejemplo el Artículo 9 del Acuerdo gubernativo número 939-2002 que faculta a la Dirección General de Aeronáutica Civil para revisar y modificar las tarifas por servicios aeroportuarios y de arrendamiento de los aeródromos del Estado.





## **CAPÍTULO V**

### **5. Repercusión de las Normas y Recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional.**

#### **5.1. Adopción de normas y procedimientos internacionales.**

El Estado de Guatemala, históricamente se conoce como un Estado firmante del Convenio de Chicago.

Además de lo anterior el Congreso de la República de Guatemala, consideró que los Convenios de aviación civil internacional, reportan positivo beneficio al país, por lo que procedió a aprobar el Convenio provisional de aviación civil internacional, el convenio relativo al tránsito de los servicios aéreos internaciones y la Convención de Aviación Civil Internacional suscritos en la Conferencia Internacional de Aviación Civil, celebrada en la ciudad de Chicago durante los meses de noviembre y diciembre de 1944.

Después de esto el 31 de marzo de 1947 fue ratificado el Convenio por el poder ejecutivo, en ese entonces por el presidente de la República de Guatemala, Juan José Arévalo.

El segundo Considerando de la Ley de Aviación Civil de Guatemala, establece literalmente:



“Las disposiciones contenidas en el referido cuerpo legal, refiriéndose al Decreto número 100-97, no concuerdan con el avance acelerado de la aviación nacional y con las normas internacionales de aviación ratificadas por Guatemala y contenidas en el Convenio de Chicago, cuya observancia y cumplimiento es obligatoria”.

Artículo 5. Normas Internacionales. “El Gobierno de Guatemala, adopta las normas internacionales de la Organización de Aviación Civil Internacional, para las actividades previstas en esta ley”.

Acotación muy particular del investigador es que el texto legal citado debería de decir: El Estado de Guatemala, en lugar de decir el Gobierno de Guatemala.

El profesor Fernando Perfecto, en el curso, Armonización de los conceptos de culpa y responsabilidad con la legislación aeronáutica en México, indica que: “Dada la jerarquía de leyes en México, el Estado mexicano debe armonizar su derecho interno a manera de aplicar correctamente el contenido del tratado en el ámbito nacional”.

El sustento para esta aseveración está contenido en el Artículo 37 primer párrafo del Convenio, doc. 7300/9 novena edición 2006.

Continúa explicando el profesor Fernando Perfecto que: “Desde 1948, el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional considera conveniente que los Estados contratantes empleen en su legislación nacional la misma redacción de las normas de la Organización de Aviación Civil Internacional que son de carácter preceptivo”.



Cada Estado contratante tiene la obligación de notificar a la Organización de Aviación Civil Internacional, sobre las dificultades de cumplir cualquiera de las normas y procedimientos establecidos y que constituyen una obligación por ser un Estado contratante, a esto se le denomina: Desviaciones respecto de las normas y procedimientos internacionales, tal como lo prescribe el Artículo 38 del Convenio de Chicago de 1944..

El Grupo Regional sobre Seguridad operacional-Panamérica, (RASG-PA), proyecto GSI-3.A, aprobado el 22 de octubre de 2012, se presentó la propuesta de enmienda a la legislación aeronáutica para proteger las fuentes de información sobre seguridad operacional en este documento consta el contenido de la Resolución A-36-9 de la trigésima Sexta Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional, sobre la protección de las fuentes de información en esta se establece.

“Que tomando nota de que las leyes internacionales vigentes así como las leyes y reglamentos nacionales de muchos Estados contratantes, podría no ser totalmente adecuados para proteger la información sobre seguridad operacional contra el uso indebido, por lo que la asamblea insta a todos los Estados contratantes a que examinen su legislación vigente y la ajusten según sea necesario o promulguen leyes y reglamentos que protejan la información”.

Para el caso de Guatemala, se hace necesaria la modificación de la Ley de Aviación Civil o en el mejor de los casos legislar una nueva ley a efecto de poder cumplir a

cabalidad con lo normado y recomendado por la Organización de Aviación Civil Internacional.

De conformidad con lo considerado y analizado queda evidente la obligación del Estado de Guatemala en emitir leyes, reglamentos y regulaciones de aviación civil para cumplir con establecido por la Organización de Aviación Civil Internacional.

## **5.2. Repercusión nacional**

Como ha quedado apuntado a lo largo del presente trabajo, todos los Estados firmantes y que se han adherido al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional, tienen el compromiso de homologar su legislación y disposiciones internas, a las normas internacionales emanadas de la Organización de Aviación Civil Internacional de conformidad con lo que establece el Artículo 37 primer párrafo del Convenio el cual establece:

Artículo 37. Cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea”.

El Estado de Guatemala con el propósito de cumplir con lo normado y recomendado por el Convenio así como para procurar una aviación más segura ha tenido que responder poniendo en evidencia la repercusión jurídica de lo normado y recomendado



por la Organización en la situación jurídica de la aviación civil guatemalteca, emitiendo para el efecto leyes y normas así como disposiciones complementarias con el propósito de cumplir con lo indicado en el convenio, anexos, manuales y documentos relacionados.

La repercusión en la situación jurídica de la aviación civil guatemalteca que han tenido las normas y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional, queda demostrada en el siguiente apartado y con ello se demuestra y comprueba la hipótesis y el tema de esta investigación de tesis.

Consecuentemente con lo anterior me permito indicar y relacionar la gama de leyes, normas, acuerdos, regulaciones, manuales y disposiciones complementarias de aviación civil emitidas por el Estado de Guatemala.

El Decreto número 93-2000, contiene la Ley de Aviación Civil y que constituye la ley primaria y que recoge de manera general, los conceptos del Convenio.

La emisión de un reglamento de la ley contenido en el Acuerdo Gubernativo número 384-2001, y que como norma particular desarrolla algunos procedimientos para la aplicación de la ley.

La emisión de un reglamento tarifario contenido en el Acuerdo gubernativo número 939-2002, que provee de ingresos económicos a la Dirección General de Aeronáutica Civil



para el desarrollo de sus actividades en el mismo se crea los fondos privativos de la Dirección General.

La creación de manuales, circulares de asesoramiento para la mejor aplicación de las regulaciones, y que constituyen lo que la ley de aviación civil conceptualiza como disposiciones complementarias.

La creación de manuales para programas de vigilancia constante para los operadores nacionales e internacionales que prestan servicios de transporte aéreo.

La creación de una Unidad de Normas y Seguridad Aeronáutica, integrada con inspectores o auditores para vigilar el cumplimiento de los procesos de prestación de los servicios sea acorde a las normas y recomendaciones internacionales y nacionales.

La emisión de regulaciones de aviación civil denominadas RAC, que adoptan, adaptan y/o tropicalizan para Guatemala las normativas emanadas del convenio sobre aviación civil internacional y en especial los anexos al convenio, este tipo de normas desarrolla en forma específica cada una de las áreas de la aviación, de no ser así Guatemala como Estado signatario del convenio tendría la obligación de comunicar a la Organización de Aviación Civil Internacional el no cumplimiento de lo normado y recomendado.

Entre la gama de Regulaciones de Aviación Civil emitidas por el Estado de Guatemala cuya función está contenida en el Artículo 7 literal a) de la Ley de Aviación Civil de Guatemala, en donde se faculta a la Dirección General de Aeronáutica Civil 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.

Una característica de las regulaciones de aviación civil consiste en que se crean, revisan y modifican constantemente adecuándolas al desarrollo y actos cambiantes de la aviación civil o cuando la Organización de Aviación Civil Internacional por medio de sus anexos o resoluciones, norma o recomienda una nueva disposición para la seguridad de la aviación.

Una regulación de aviación civil nace o se crea cuando el Estado de Guatemala, es informado de nuevas disposiciones emitidas por la Organización de Aviación Civil Internacional, esto puede ser el resultado de una enmienda a un anexo o cuando el Estado de Guatemala considera necesario regular o normar una actividad de aviación civil, o servicios conexos para resolver un problema de seguridad operacional.

Considero oportuno indicar cuál es el procedimiento de creación de las Regulaciones de Aviación Civil, en Guatemala.

El jefe del departamento técnico responsable, designa por escrito a un grupo de especialista en la materia para determinar si es aplicable.

El personal designado revisa y envía por escrito un informe indicando la procedencia o improcedencia de la nueva regulación, procediendo a su desarrollo.



Al determinarse la procedencia y tener el proyecto, este se envía al departamento de Asesoría Jurídica para que emita su dictamen jurídico.

Una vez emitido el dictamen jurídico el jefe del departamento técnico o sección tiene la responsabilidad de digitar la información, darle el formato correspondiente y realizar la impresión, posteriormente elabora la circular informativa.

Las regulaciones tienen y obedece su contenido en una estructura relativamente sencilla pero muy puntual, siendo las siguientes:

- a) Debe contener una carátula con su respectiva revisión y la fecha de creación o revisión.
- b) Deben contar con un registro de ediciones y revisiones
- c) Contiene la nota de páginas efectivas
- d) Luego está el texto de la regulación propiamente dicha.
- e) Debe contar con una copia de la enmienda anterior, si aplica.
- f) Consta también una circular informativa firmada por el Director General de Aeronáutica Civil.



**Se emite una Resolución Administrativa de aprobación firmada por el Director General de Aeronáutica Civil.**

**Para que surta sus efectos consiguientes, esta regulación debe de publicarse antes se hacía por medio del Diario Oficial pero por motivos de demoras en su publicación y por falta de espacios se decidió publicarse por medio de la página electrónica de la Dirección General de Aeronáutica Civil, emitiéndose una circular a todos los operadores y prestadores de servicios a la aviación civil.**

**Como ya indiqué de manera general la acción del Estado de Guatemala para cumplir con normado por la OACI, en este apartado final me permito enumerar las Regulaciones siguientes emitidas por el Estado.**

- a.- Licencias al Personal Técnico Aeronáutico RAC 1.**
- b.- Regulación sobre Reglamento del Aire RAC 02.**
- c.- Regulación sobre Servicios de Tránsito Aéreo de la República de Guatemala.**
- d.- Regulación sobre Transporte Aéreo Comercial OPS 1.**
- e.- Regulación sobre Aviación General OPS 2.**
- f.- Regulación sobre Helicópteros Comerciales Nacionales e Internacionales OPS 3**
- g. Regulación sobre Telecomunicaciones Aeronáuticas-RAC 10.**
- h.- Regulación sobre las Operaciones de Búsqueda y Salvamento de Accidentes Aéreos- SAR.**
- i.- Regulación sobre Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación RAC 13.**



- j.- Regulación sobre Diseño de Aeródromos RAC 14.
- k.- Regulación sobre Protección del Medio Ambiente RAC 16.
- l.- Regulación sobre Seguridad de la Aviación Civil RAC 17.
- m.- Regulación sobre el Transporte sin Riesgo de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea RAC 18.
- n.- Regulación sobre Procedimientos de Aceptación de Certificados de Productos Aeronáuticos RAC 21.
- ñ.- Regulación sobre Dirigibles Tripulados y no Tripulados, Globos Cautivos, Cometas, Cohetes no Tripulados, Globos Libres Tripulados y no Tripulados RAC 31.
- o.- Regulación sobre Directivas de Aeronavegabilidad RAC 39.
- p.- Regulación sobre Mantenimiento, Reparación y Modificación de Aeronaves RAC 43.
- p.- Regulación sobre Matrículas e Identificación de Aeronaves RAC 45.
- r.- Regulación sobre Vehículos Ultraligeros RAC 103.
- s.- Regulación sobre Saltos de Paracaídas RAC 105.
- t.- Regulación sobre Empresas de servicios de naturaleza técnica aeronáutica RAC 111.
- u.- Regulación sobre Certificados operativos y autorizaciones de operación RAC 119.
- v.- Regulación sobre Operaciones de helicópteros con carga externa RAC 133.
- w.- Regulación sobre Transporte Aéreo Comercial Nacional RAC 135.
- x.- Regulación sobre Operaciones de aeronaves de agricultura RAC 137.
- y.- Regulación sobre Certificación y operación de aeródromos RAC 139.



- z.- Regulación sobre Escuelas de instrucción aeronáutica certificadas RAC 141.
- z1.- Regulación sobre Organización de mantenimiento aprobada RAC 145.

Por la característica del dinamismo del derecho aeronáutico, todas estas regulaciones han venido a coadyuvar al fortalecimiento del ordenamiento jurídico de la actividad aeronáutica, con el fin de velar por la correcta aplicación de la Ley de Aviación Civil y su Reglamento así como las disposiciones complementarias de aviación civil en concordancia con la normas de aviación civil internacionales ratificadas por Guatemala.

El Estado de Guatemala ha hecho grandes esfuerzos con el propósito de lograr la uniformidad de sus leyes y normas desde el ámbito constitucional así como el legal, para tal efecto ha emitido el Decreto 93-2000 que contiene la Ley de Aviación Civil y su reglamento emisión de reglamento tarifario, tienen las Regulaciones de Aviación Civil conocidas en el medio aeronáutico como RAC así como las disposiciones complementarias de aviación civil para poder cumplir con lo normado y recomendado por la Organización de Aviación Civil Internacional.



## CONCLUSIONES

1. Dentro de las deficiencias encontradas y señaladas por la auditoria de Organización de Aviación Civil Internacional, se estableció la necesidad de separar las funciones de operador aeroportuario de la función reguladora ya que en la actualidad la Dirección General de Aeronáutica es reguladora y operadora de aeropuertos, esta separación no se ha realizado por lo que se dificulta dar cumplimiento a lo indicado en la auditoria indicada.
2. Para aplicar el anexo 19 de la Organización de Aviación Civil Internacional, se necesita la reforma o emisión de una nueva ley de aviación civil especialmente en lo atinente a la protección de las fuentes de información en el área del Programa de gestión de seguridad operacional del Estado, dicha reforma o emisión de una nueva ley no se ha hecho en consecuencia se está al margen de poder cumplir con lo normado y recomendado en el anexo relacionado.
3. El Estado de Guatemala, aun cuando han hecho esfuerzos no cumple a cabalidad con lo normado y recomendado por la Organización de Aviación Civil Internacional, de conformidad con el contenido del Convenio de Chicago de 1944.
4. La Ley de Aviación Civil de Guatemala, contenida en el Decreto número 93-2000, contempla la aplicación de sanciones, entre estas están los apercibimientos, multas suspensiones y cancelaciones de licencias, permisos y todas aquellas autorizaciones extendidas, pero no existe la suficiente voluntad política ni administrativa para aplicar a cabalidad las sanciones correspondientes.







## RECOMENDACIONES

1. El Estado de Guatemala de conformidad con los estudios realizados y con el apoyo de la Organización de Aviación Civil Internacional, proceda a separar el operador aeroportuario del regulador para evitar la posición de juez y parte en la resolución de las deficiencias para el efecto debe crearse un ente autónomo que opere, desarrolle y administre los aeropuertos en el país.
2. El Estado de Guatemala a propuesta de la Dirección General de Aeronáutica civil y el Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda presente a la presidencia de la republica un proyecto de ley para reformar el Decreto número 93-2000 con el fin de adecuar la legislación a las exigencias, en especial lo concerniente al anexo 19 de la Organización de Aviación Civil Internacional.
3. La Dirección General de Aeronáutica Civil con el apoyo del Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda, hagan los esfuerzos técnicos y económicos para proceder a separar y cumplir con la distancia recomendada de la calle de rodaje y la pista principal del aeropuerto internacional la aurora para cumplir y solventar la deficiencia establecida en la constatación de las auditorias de la Organización de Aviación Civil Internacional.
4. La Dirección General de Aeronáutica Civil, debe proceder a crear una comisión disciplinaria para que conozca y realice los procedimientos de sanción por infracción a las leyes de aviación civil y ésta recomiende al Director General las sanciones a aplicar.





## BIBLIOGRAFÍA

Asociación de Líneas Aéreas Internacionales. **Las organizaciones internacionales dedicadas a la regulación y unificación normativa del transporte aéreo.** Costa Rica OACI Y CLAC. Hora cero.

Bovay Engineers, Inc.-, Urruela y Sittenfeld y Cía. Limitada .**Estudio de factibilidad técnico-económico del aeropuerto internacional de Guatemala.** Houston Texas, Estados Unidos de Norte América: (s.e), agosto de 1978.

Documento número 9735 de la OACI. **Manual sobre la observación continúa del programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional.** Ed. tercera, año 2011.

El Convenio Sobre Aviación Civil Internacional, **Revista publicada por la oficina de información de la organización de aviación civil internacional.**

Informe Final de Auditoria de OACI al Estado de Guatemala, del 3-12 de diciembre de 2007.

Instituto Centroamericano de Capacitación Aeronáutica. **Curso Introducción al derecho aeronáutico.** San Salvador, El Salvador año 2010.

Julio Poyo-Guerrero Sancho y Luis A. Conde Asorey.(s.l.i) **Derecho aéreo.** Ed. Tadair, S.A.

Organización de Aviación Civil Internacional. **Manual de vigilancia.** Ed. primera Parte C. 2007.

Revista de Organización de Aviación Civil Internacional. **Primeras jornadas académicas del transporte aéreo y derecho aeronáutico.** Volumen 49, número 7, septiembre de 1994.

### Legislación:

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

**Convenio de Paris.** 1919

**Convenio sobre Aviación Civil Internacional,** Doc. 7300/9 novena edición 2007.

**Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional**



**Ley del Organismo Ejecutivo.** Congreso de la República de Guatemala, Decreto 114-97

**Ley de Aviación Civil.** Congreso de la República de Guatemala, Decreto número 93-2000, 2001.

**Ley de Aviación Civil de Guatemala.** Congreso de la República de Guatemala, Decreto 100-97, 1997, derogada.

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

**Reglamento tarifario.** Presidente de la República de Guatemala, Acuerdo Gubernativo 939-2002, 2002.

**Regulaciones de Aviación Civil de Guatemala. (RAC).**