

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

**PROPUESTA DE CREACIÓN DE CONSEJO REGULADOR DE LA SEGURIDAD A
LA NAVEGACIÓN AÉREA CON CAPACIDAD DE INVESTIGAR INCIDENTES,
ACCIDENTES Y FALTAS**

JULIO ROBERTO CARPIO CASTELLANOS

GUATEMALA, NOVIEMBRE DE 2016

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

**PROPUESTA DE CREACIÓN DE CONSEJO REGULADOR DE LA SEGURIDAD A
LA NAVEGACIÓN AÉREA CON CAPACIDAD DE INVESTIGAR INCIDENTES,
ACCIDENTES Y FALTAS**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

JULIO ROBERTO CARPIO CASTELLANOS

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los títulos profesionales de

ABOGADO Y NOTARIO

Guatemala, noviembre 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

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera Fase:

Presidente:	Lic.	Moises Raúl de León Catalán
Vocal:	Lic.	Leslie Mynor Paiz Lobos
Secretario:	Lic.	Marco Vinicio Hernández Fabián

Segunda Fase:

Presidenta:	Licda.	Dilia Augustina Estrada García
Vocal:	Licda.	Ana Reina Martínez Antón
Secretario:	Lic.	Carlos Erick Ortiz Gómez

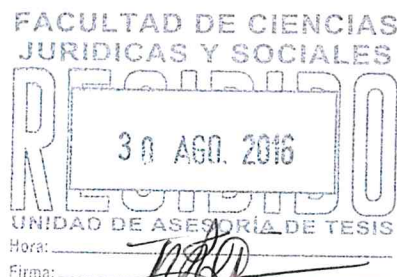
RAZÓN: "Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas y contenido de la tesis". (Artículo 43 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público).

Jorge Alberto Verdera Montenegro
ABOGADO Y NOTARIO



Guatemala, 29 de agosto de 2016

Licenciado:
Roberto Fredy Orellana Martinez
Jefe de la Unidad Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la
Universidad de San Carlos de Guatemala



Licenciado: Orellana Martinez.

De conformidad con el nombramiento emitido con fecha veintiséis de septiembre del año dos mil trece, procedí a asesorar el trabajo de tesis del bachiller **JULIO ROBERTO CARPIO CASTELLANOS**, el cual se intitula “**PROPUESTA DE CREACIÓN DE CONSEJO REGULADOR DE LA SEGURIDAD A LA NAVEGACIÓN AÉREA CON CAPACIDAD DE INVESTIGAR INCIDENTES, ACCIDENTES Y FALTAS**”, he realizado la asesoría de la investigación y en su oportunidad he sugerido algunas correcciones de tipo gramatical y redacción, que consideré en su momento eran oportunas, para mejorar la comprensión del tema que se desarrolla.

a) Considerando que el tema investigado contiene elementos científicos, debido a que el tema abordado se refiere a la necesidad de la creación del consejo regulador de la seguridad a la navegación aérea en Guatemala para que exista un mejor control efectivo de las actividades de aviación y contar con el marco jurídico que le permita emitir dictámenes vinculantes al momento investigar incidentes, accidente y faltas; opino que cumple objetivamente con cada uno de los capítulos elaborados permitiendo un análisis concreto.



Jorge Alberto Verdera Montenegro

ABOGADO Y NOTARIO

- b) La metodología cumple con los pasos necesarios en la deducción, como técnicas principales de investigación se utilizaron la bibliografía, investigación de campo, métodos de investigación deductiva y comparativa.
- c) La redacción de este trabajo es adecuada y jurídicamente correcta.
- d) La contribución científica del trabajo de tesis en referencia, se centra en garantizar la seguridad que proveerá el consejo regulador de la seguridad a la navegación aérea en Guatemala y establecerá las normas del programa para la vigilancia de seguridad operacional de Aviación Civil.
- e) Las conclusiones y recomendaciones son congruentes con el contenido del trabajo de tesis, ya que son aporte al conocimiento del estudio del derecho.
- f) En cuanto a la bibliografía empleada se comprobó que la misma ha sido correcta y suficiente para el presente trabajo.

En tal sentido el contenido del trabajo de tesis cumplió con los requisitos establecidos tanto de forma como de fondo exigidos por el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Publico, por lo que deviene procedente emitir **DICTAMEN FAVORABLE** y a su vez pueda ser sometido a discusión y aprobación por el examen publico establecido.

Sin otro particular me suscribo de usted,

Atentamente,

LIC.JORGE ALBERTO VERDERA MONTENEGRO

COLEGIADO ACTIVO 6,390


ASESOR DE TESIS

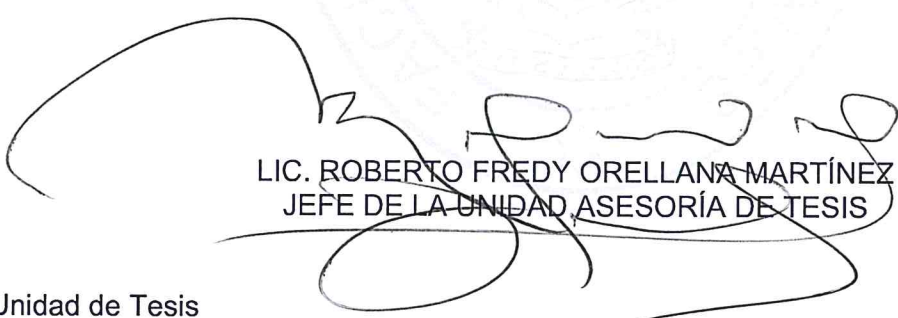
Jorge Verdery
Abogado y Notario
Colegiado No. 6,390



UNIDAD ASESORÍA DE TESIS DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES.
Guatemala, 06 de septiembre de 2016.

Atentamente, pase a el LICENCIADO EDDY AUGUSTO AGUILAR MUÑOZ, para que proceda a revisar el trabajo de tesis de el estudiante JULIO ROBERTO CARPIO CASTELLANOS, intitulado: "PROPUESTA DE CREACIÓN DE CONSEJO REGULADOR DE LA SEGURIDAD A LA NAVEGACIÓN AÉREA CON CAPACIDAD DE INVESTIGAR INCIDENTES, ACCIDENTES Y FALTAS".

Me permito hacer de su conocimiento que está facultado para realizar las modificaciones de forma y fondo que tengan por objeto mejorar la investigación, asimismo, del título del trabajo de tesis. En el dictamen correspondiente deberá cumplir con los requisitos establecidos en el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, el cual establece: "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".


LIC. ROBERTO FREDY ORELLANA MARTÍNEZ
JEFE DE LA UNIDAD ASESORÍA DE TESIS

cc.Unidad de Tesis
RFOM/darao.



**BUFETE CORPORATIVO, ABOGADOS, AUDITORES Y CONTADORES
LIC. EDDY AUGUSTO AGUILAR MUÑOZ COLEGIADO: 6,410
11 CALLE 4-52 ZONA 1 EDIFICIO ASTURIAS OFICINA NÚMERO 4
PRIMER NIVEL CIUDAD DE GUATEMALA TELÉFONO 22-32-39-16**



Guatemala, 14 de septiembre de 2016

Licenciado:

**Roberto Fredy Orellana Martinez
Jefe de la Unidad Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la
Universidad de San Carlos de Guatemala**



Licenciado: Orellana Martinez

De manera atenta me dirijo a usted, para hacer de su conocimiento que he cumplido con la función de REVISOR de tesis del Bachiller JULIO ROBERTO CARPIO CASTELLANOS, quien se identifica con el número de carné: 2005-11210, quien realizó el trabajo de tesis intitulado “PROPUESTA DE CREACIÓN DE CONSEJO REGULADOR DE LA SEGURIDAD A LA NAVEGACIÓN AÉREA CON CAPACIDAD DE INVESTIGAR INCIDENTES, ACCIDENTES Y FALTAS”, manifestando las siguientes opiniones:

- a) Considerando que la investigación de los accidentes e incidentes de aviación se sujetará a las normas y procedimientos establecidos en convenios internacionales ratificados por Guatemala y su fin es la prevención de los mismos. Las personas individuales o jurídicas e instituciones tendrán la obligación de elaborar y entregar los informes que les requiera la Dirección General de Aeronáutica Civil, así como permitir el examen de la documentación y de los antecedentes necesarios a los fines de la investigación.
- b) La metodología cumple con los pasos necesarios en la deducción, como técnicas principales de investigación se utilizaron la bibliografía, investigación de campo, métodos de investigación deductiva y comparativa.

**BUFETE CORPORATIVO, ABOGADOS, AUDITORES Y CONTADORES
LIC. EDDY AUGUSTO AGUILAR MUÑOZ COLEGIADO: 6,410
11 CALLE 4-52 ZONA 1 EDIFICIO ASTURIAS OFICINA NÚMERO 4
PRIMER NIVEL CIUDAD DE GUATEMALA TELÉFONO 22-32-39-16**



c) La redacción de este trabajo es adecuada y jurídicamente correcta.

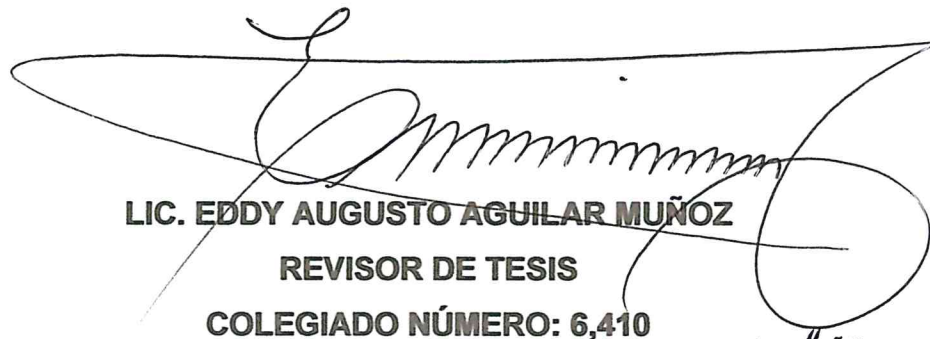
d) La contribución científica del trabajo de tesis en referencia, se centra en asegurar la normativa del ejercicio de las actividades de aviación civil, en apoyo al uso racional, eficiente y seguro del espacio aéreo, con fundamento en lo preceptuado en la Constitución Política de la República de Guatemala, los convenios y tratados internacionales ratificados por Guatemala.

e) En cuanto a las conclusiones y recomendaciones fueron redactadas en forma clara y debidamente fundamentadas, en congruencia con el tema investigado por lo cual, brindan una valiosa contribución para el derecho.

f) En cuanto a la bibliografía empleada se comprobó que la misma ha sido correcta y suficiente para el presente trabajo.

En tal sentido el contenido del trabajo de tesis cumplió con los requisitos establecidos tanto de forma como de fondo exigidos por el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, por lo que deviene procedente emitir **DICTAMEN FAVORABLE** y a su vez pueda ser sometido a discusión y aprobación por el examen publico establecido.

Atentamente,



LIC. EDDY AUGUSTO AGUILAR MUÑOZ
REVISOR DE TESIS
COLEGIADO NÚMERO: 6,410

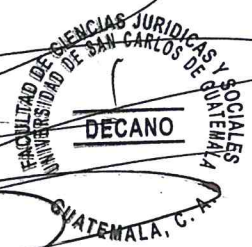
Lic. Eddy Augusto Aguilar Muñoz
ABOGADO Y NOTARIO



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 21 de noviembre de 2016.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante JULIO ROBERTO CARPIO CASTELLANOS, titulado PROPUESTA DE CREACIÓN DE CONSEJO REGULADOR DE LA SEGURIDAD A LA NAVEGACIÓN AÉREA CON CAPACIDAD DE INVESTIGAR INCIDENTES, ACCIDENTES Y FALTAS. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

RFOM/srrs.





DEDICATORIA

A DIOS:

Por ser el centro de mi vida, por sostenerme de su mano y nunca abandonarme; por darme la sabiduría y la inteligencia para poder alcanzar esta meta, a Él sea la honra y la gloria.

A MIS PADRES:

Wenceslao Carpio Pleitez (†) y María Ester Castellanos Carío de Carpio (†), por inculcarme principios, valores y buenos ejemplos, los que me han permitido llegar a ser lo que hoy soy; gracias por su esfuerzo y sacrificio.

A MIS TÍOS:

Luisa Carío Cano (†), Daniel Méndez Carío, Carlos Orellana, Margoth Castellanos, gracias por motivarme para poder alcanzar esta meta.

A MIS HIJAS:

Julia Andrea y Ana Sofía Antonella, que este triunfo sea la razón para soñar en grande.

A MI ESPOSA:

Jenny Alejandra Castillo por tu paciencia y por siempre estar a mi lado.

A MIS PRIMOS:

Por el apoyo directo e indirecto que me han brindado a lo largo de mi carrera.



**A MIS COMPAÑEROS DE
AVIACIÓN:**

Martín Keller, Armando Asturias, Jorge Verdera, Hugo Andrade, Horacio Ávila, Carlos Lara, Rony Paz, Teddy Rodríguez y en especial a los controladores de tránsito aéreo de la República de Guatemala, por hacer de la aviación una actividad segura.

A LOS LICENCIADOS:

Emilio Gutiérrez Cambranes, Carlos Vásquez, Ovidio Parra, Gladys Monterroso y Romeo Monterrosa por su paciencia, dedicación y el cariño.

A:

Tricentenaria Universidad de San Carlos de Guatemala y a la muy noble Facultad de Ciencia Jurídicas y Sociales por haberme albergado en sus aulas hasta convertirme en un profesional del derecho.

ÍNDICE

	Pág.
Introducción.....	i

CAPÍTULO I

1. Derecho aeronáutico.....	1
1.1. Consideraciones preliminares y elementos esenciales del derecho aeronáutico	1
1.2. Fuentes del derecho aeronáutico	10
1.2.1. Denominación de derecho aeronáutico	10
1.2.2. Objeto del derecho aeronáutico	11
1.2.3. Definición de derecho aeronáutico.....	12
1.2.4. Caracteres del derecho aeronáutico	14
1.2.5. Principios generales del derecho aeronáutico	17
1.3. Fuentes del derecho aeronáutico en general.....	19
1.3.1. Fuentes internacionales del derecho aeronáutico.....	20
1.3.2. Fuentes nacionales del derecho aeronáutico.....	30

CAPÍTULO II

2. La aeronave.....	37
2.1. Clasificación de aeronaves.....	39
2.2. Naturaleza jurídica de la aeronave	41
2.3. Nacionalidad de la aeronave, régimen legal aplicable.....	43
2.4. Matrícula, requisitos de inscripción	45
2.5. Registro nacional de aeronaves	48
2.6. Personal aeronáutico.....	52



	Pág.
2.6.1. Régimen del personal aeronáutico.....	54
2.6.2. Régimen legal de responsabilidad del transportador.....	65

CAPÍTULO III

3. Definición de espacio aéreo.....	67
3.1. Definición de navegación aérea.....	69
3.2. Clasificación del espacio aéreo	72
3.3. Espacio aéreo controlado	73
3.3.1. Clasificación del espacio aéreo en función del servicio de control del espacio aéreo.....	77
3.4. Espacio aéreo no controlado	83
3.5. Espacio aéreo de uso especial	83
3.6. Otros tipos de espacio aéreo	84

CAPÍTULO IV

4. Delitos y faltas aeronáuticas	85
4.1. Definición de accidente de aviación.....	91
4.2. Definición de incidente	93
4.3. Marco regulador de la seguridad a la navegación aérea	93
4.3.1. Manuales de seguridad operacional	94
4.4. Programa estatal de seguridad operacional -SSP-	97
4.5. Supervisión estatal de la seguridad operacional.....	97
4.6. Notificación de diferencias	98
4.7. Responsabilidad del estado en la investigación de accidentes de aviación.....	99



CAPÍTULO V

5. Propuesta de creación de Consejo Regulador de la Seguridad a la Navegación	
Aérea con capacidad de investigar incidentes, accidentes y faltas	109
5.1. Propuesta de reforma.....	118
CONCLUSIONES	125
RECOMENDACIONES	127
BIBLIOGRAFÍA	129



INTRODUCCIÓN

La investigación sustenta sus bases a lo que establece la Constitución Política de la República de Guatemala, los tratados y convenios firmados en materia de aviación; así como la Ley de Aviación Civil, Decreto número 93-2000 y su reglamento.

El objetivo principal fue el siguiente: Identificar las deficiencias técnicas y administrativas que impiden la realización de una investigación imparcial y objetiva de los incidentes, accidentes y faltas en el territorio guatemalteco.

Se puede señalar que con este trabajo se comprobó la hipótesis, basada en la necesidad de crear un consejo regulador de la seguridad a la navegación aérea con capacidad de investigar incidentes, accidentes y faltas.

Esta tesis se encuentra comprendida en cinco capítulos: en el primero, se describe el derecho aeronáutico, las consideraciones preliminares y elementos esenciales del derecho aeronáutico; en el segundo, se desarrolla la definición de aeronave, clasificación de aeronaves y la naturaleza jurídica de la aeronave; en el tercero, se trata el tema la clasificación del espacio aéreo y sus usos conforme a los principios de seguridad operacional; en el cuarto, se analizan los órganos internacionales que recomienda la Organización de Aviación Civil Internacional, el efecto que ejerce dentro de los delitos y faltas aeronáuticas y el marco regulador de la seguridad a la navegación aérea adecuado; y, por último, en el quinto se evidencia la necesidad de la creación del

Consejo Regulador de la Seguridad a la Navegación Aérea con capacidad de investigar incidentes, accidentes y faltas.

Dentro de las técnicas utilizadas en la realización de esta investigación, se aplicaron las bibliográficas y documentales, que permitieron recopilar y seleccionar adecuadamente el material de referencia.

Se concluye la tesis y se hace referencia de las conclusiones y recomendaciones derivadas de la presente investigación; al final se describe la bibliografía que sustenta la parte teórica del trabajo.

CAPÍTULO I

1. Derecho aeronáutico

Al abordar el andamiaje regulatorio del derecho aeronáutico guatemalteco, se torna indispensable realizar algunas consideraciones preliminares que orienten a la comprensión de su objeto de estudio y a su naturaleza jurídica.

1.1. Consideraciones preliminares y elementos esenciales del derecho aeronáutico

Dicha normativa, no escapa a las premisas que sustentan todo derecho positivo nacional en lo relativo a los derechos reales y a los personales; es decir, a las personas y cosas que para el caso participan de la aeronavegación.

Distintos son los sujetos que participan en la actividad aeronáutica, invocando en este caso, a los actores físicos; se entiende que son los que realizan prestaciones en beneficio de otros, es lo que la ley denomina personal aeronáutico. Dentro de esta tipología están, en su integración, los que realizan actividades de carácter eminentemente técnico, los administrativos y aquellos otros que asisten y complementan a los anteriores. A su vez, está la distinción entre los que se desempeñan en la aeronave y los que permanecen en la superficie.

También, intervienen en el que hacer aeronáutico, las personas jurídicas, los titulares de las aeronaves o propietarios y los que sin serlo detentan la tenencia y desarrollan todas las tareas que la ley tipifica como explotación de aeronaves.

Otros personajes, que integran la comunidad definida por el hecho y la actividad aérea, son los constructores que según la modalidad de ejecución de las aeronaves y sus partes asumirán diversa condición jurídica.

Finalmente, la ley trata, en este complejo de relaciones, aquellos que participan del hecho aéreo como causa productora de derechos, en los que cabe importante participación como titulares a los usuarios de los servicios y prestaciones aeronáuticas.

En esta relación entre las cosas, aeronaves y el personal aeronáutico; convergen el derecho internacional y el derecho interno, como quedará expuesto en lo que posteriormente se analizará en este capítulo, a fuentes internacionales y nacionales del derecho aeronáutico guatemalteco.

Efectivamente, la actividad desarrollada por los juristas se origina y fundamenta desde el momento mismo que el hombre logra vencer la resistencia del aire y utilizar la aeronave como un medio para transportarse en menor tiempo que cualquier otro, permitiéndole de esa forma trasladar personas, cosas y bienes, surgiendo allí las relaciones a normar.

Dentro de la normativa internacional en este sentido, es oportuno señalar que por la



relevancia como medio de partida para el derecho interno, está el Convenio de Chicago de 1944, por citar preliminarmente alguno de ellos, que ha marcado huella en el derecho aeronáutico interno como ya se mencionó.

Es así como el Decreto 93-2000 del Congreso de la República de Guatemala, Ley de Aviación Civil, asume en el texto los principios y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

De esta forma, se advierte que en la actuación como parte de la relación jurídica, el personal aeronáutico, detenta en un momento dado del negocio jurídico, para establecer los efectos, derechos y obligaciones que se derivan de la actividad referida.

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

Así, participan con este criterio legal, la aeronave, las partes que la constituyen y demás elementos mecánicos que la integran, los diferentes tipos de software y sistemas operativos incorporados en los sistemas mecánicos de la aeronave sobre la cual también recaen aspectos importantes como la identificación lo que resulta de trascendencia en lo relativo a la determinación de la nacionalidad, porque es ella la que establece la ley aplicable, de aquí la relevancia jurídica.



Otro de los elementos esenciales de la actividad aeronáutica, es la superficie desde donde despegan o aterrizan las aeronaves. En este caso debe distinguirse, entre los aeródromos públicos y privados como se encuentran clasificados en dicha ley, la que preceptúa que la naturaleza jurídica de la aeronave es la de ser un bien inmueble y la de los motores, la de ser bienes muebles.

Por último, el tercer elemento esencial de la actividad aeronáutica es el espacio aéreo, requiere de definiciones que hacen a la determinación jurídica; es decir, establecer hasta donde se extiende. Efectivamente, el límite superior dirime hasta donde se extiende esta rama del derecho aeronáutico, y el punto donde comienza el derecho espacial, aún no regulado en la normativa jurídica guatemalteca. En virtud de ello, radica la importancia de la definición y fijación limítrofe en las consecuencias del régimen aplicable.

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

Doctrinariamente, a criterio de juristas especializados en la materia, es importante conocer la diferencia entre espacio aéreo y atmósfera; lo primero, conceptualizado como un continente, es el lugar donde se desarrolla toda la actividad aeronáutica; y a la

segunda, como contenido o como el elemento indispensable en los procesos de sostén y sustentación aerodinámica.

El otro criterio en torno a la determinación limítrofe del espacio aéreo es el componente climático relacionado no sólo al tratamiento de la meteorología, necesaria para la determinación de los riesgos y seguridades en la navegación aérea, sino también en todo cuanto hace al estudio y análisis del impacto ambiental por los motores que impulsan y sustentan las aeronaves.

En conclusión, se establece que los elementos resultantes y esenciales del derecho aeronáutico guatemalteco son: las personas, es decir, el personal aeronáutico; los bienes, que hacen referencia a las aeronaves, las partes que la integran y las instalaciones en superficie y el espacio aéreo conforme lo determina el derecho aeronáutico internacional a través de la Organización de Aviación Civil Internacional y como lo establece en el derecho interno, la Constitución Política de la República de Guatemala y el Código Civil de la República de Guatemala.

Derivado de lo anteriormente expuesto, se deduce que lo relativo al uso del espacio aéreo y lo normado por el derecho público está determinado por el de índole internacional y lo relativo al derecho privado, está normado por el derecho interno. Y en el caso particular de Guatemala, opera el principio que el superficiario no debe obstaculizar la circulación aérea lo cual se encuentra normado en las limitaciones a la propiedad contempladas en la Ley de Aviación Civil, que establece en el Artículo 32 que: "Se denominan superficies limitadoras de obstáculos, a los planos imaginarios,

oblicuos y horizontales que se extienden sobre cada aeródromo y sus inmediaciones, tendientes a limitar la altura de los obstáculos a la circulación aérea.” El Artículo 33 de dicho cuerpo legal desarrolla: “Superficies limitadoras de obstáculos. En las áreas cubiertas por la proyección de las superficies limitadoras de obstáculos de los aeródromos, así como en las áreas de aproximación por instrumentos y circuitos de espera correspondientes a los mismos, las construcciones, plantaciones y estructuras e instalaciones, ya sean permanentes o transitorias, no podrán tener una altura mayor que la limitada por dichas superficies, ni podrán ser de naturaleza tal que acrecienten los riesgos potenciales de un eventual accidente de aviación”.

Luego el Artículo 34 de la Ley citada establece que es la Dirección General de Aeronáutica Civil la que determinará las superficies limitadoras de obstáculos de cada aeródromo público existente o que se construya o modifique. En ese sentido, la infracción a la inobservancia de estas limitaciones al derecho de propiedad, las contempla el mismo cuerpo legal en los Artículos 35 y 36, que determinan que la Dirección General de Aeronáutica Civil requerirá judicialmente al infractor la obligación de reducir la altura de las construcciones que sobrepasen la altura impuesta por tal institución, relacionada con las construcciones en aeródromos públicos y privados.

Para lo cual el Artículo 36 del Acuerdo Gubernativo 384-2001, Reglamento de la Ley de Aviación Civil, establece que: “La delimitación de cada superficie está en función de la clasificación del aeródromo y de su elevación con respecto al nivel medio del mar”. Otra limitación a la propiedad, la establece el Artículo 39 en el inciso “b) al regular la

instalación de antenas, torres, rótulos publicitarios y otros objetos que obstaculicen el tránsito aéreo.”

De lo anterior puede concluirse dos aspectos, uno el deber de tolerancia del superficiario titular de un derecho real, es un dejar hacer en las condiciones que estipula la reglamentación pertinente. Entonces, sería una especie de servidumbre de paso por el espacio aéreo constituida a perpetuidad, una restricción permanente a ejercer actividades que puedan perjudicar la circulación aérea.

El segundo reconocimiento que la Ley de Aviación Civil hace al superficiario, titular de la propiedad, se trata del derecho que la norma otorga para reclamar y a ser indemnizado por los daños y perjuicios que pudiere sufrir al permitir el aterrizaje en aeródromos privados en casos de fuerza mayor. Lo cual, también constituye una servidumbre constituida a perpetuidad. Al respecto el Artículo 22 de la ley citada establece: “Excepto en caso de fuerza mayor, ninguna aeronave debe aterrizar en aeródromos privados sin autorización de su propietario. El aterrizaje en aeródromos privados no autoriza al propietario a impedir la continuación del vuelo, si le produjere perjuicio este hecho, tendrá derecho a indemnización”.

Así mismo, el Reglamento de la referida Ley, desarrolla para asegurar la disponibilidad de aeródromos privados en caso de fuerza mayor en el Artículo 32 que: “El aterrizaje y despegue en aeródromos y helipuertos privados se realizará con la autorización del propietario, quien velará porque las condiciones de operación sean seguras, sin

embargo, ningún propietario o administrador de aeródromo podrá colocar obstáculos para evitar el uso de la pista”.

Con los preceptos jurídicos anteriormente expuestos, pero con plena conciencia de no haber agotado todos los recursos legales y doctrinarios al respecto, se puede abordar a la determinación del límite, a fijar una pauta jurídica que permita establecer que debe entenderse por espacio aéreo y hasta donde llega la soberanía del Estado. El primer criterio, obedece a un conjunto de razones que a la vez dan sustento a muchas otras teorías. Así, esta se ajusta a la composición de la atmósfera como factor determinante del límite superior del espacio aéreo.

En ese sentido están los estudios realizados por el emérito profesor de esta rama del derecho el Doctor Manuel A. Ferrer, quien con el auxilio de profesionales de la ingeniería aeronáutica y especialistas en física y meteorología, fundamentan el hecho que la composición atmosférica a nivel del mar está conformada primordialmente por un 99.04% de oxígeno y nitrógeno, y esta estructura a medida que un cuerpo se eleva por encima de ese nivel comienza a variar hasta sufrir, aproximadamente a 100 Kilómetros de altura, una foto disociación del oxígeno que pasa del estado molecular que caracteriza su presencia en superficie, al estado atómico.

Establece entonces, el citado autor que: “El límite debe estar dado por la naturaleza de las cosas y por ello el límite superior del espacio aéreo puede ser ubicado donde

hubiera aire, es decir hasta la altura donde la actividad solar hace apreciable la foto disociación del oxígeno molecular en oxígeno atómico”.¹

De lo anterior, se deduce que hasta esa altura existiría aire tal como se encuentra en todo el trayecto que va del nivel del mar hasta ese punto, más arriba de ese nivel es diferente porque la composición ha variado sustancialmente tanto que allí estaríamos en presencia de otro gas.

Esta conclusión eminentemente física es la que llevó al profesor Ferrer a afirmar que: “El concepto de espacio aéreo es un concepto jurídico, significativo donde los estados han decidido extender su jurisdicción”.²

Lo cual, como se ha manifestado, se encuentra resuelto tanto en las normas jurídicas del derecho positivo interno de Guatemala como en las de índole internacional relacionada con la aviación.

La segunda teoría de naturaleza técnica, es la que se refiere a la densidad del aire. Se basa en el hecho incontrastable de que la densidad del aire disminuye con la altura. Por lo tanto, el espacio aéreo concluirá allí donde las aeronaves no pueden obtener un adecuado sustento aerodinámico.

En vista de estos supuestos de carácter técnico, que a los fines del derecho no logran

¹ Ferrer, Manuel Augusto. *Espacio aéreo y espacio superior*. Pág. 84.

² *Ibíd.* Pág. 98.

despejar las incógnitas que esta ciencia social requiere, para el establecimiento de una norma clara que elimine las posibilidades de refutación frente a un caso concreto, se concluye, que la solución más atinada es aquella que establece el límite superior al régimen de soberanía de los Estados sobre la base de un criterio jurídico.

1.2. Fuentes del derecho aeronáutico

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

1.2.1. Denominación de derecho aeronáutico

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

Como toda rama nueva del derecho, la definición de la designación está sometida a controversias de carácter lingüístico, técnico y jurídico que pretenden reflejar en ella el contenido real de la regulación.

Basado en el principio físico mencionado con anterioridad, utilización del aire como elemento de sustentación y propulsión, a esta rama del derecho que se analiza y desarrolla debe denominársele derecho aeronáutico conforme la doctrina mayoritaria lo ha establecido.

1.2.2. Objeto del derecho aeronáutico

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

Son estos intereses, la importancia cualitativa y cuantitativa las que imponen la obligatoriedad de la regulación jurídica. También lo referido al espacio aéreo, la circulación, el régimen de aeronaves, personal afectado directa o indirectamente a las prestaciones que el servicio aéreo provee, la asistencia y salvamento, responsabilidades emergentes de la actividad aeronáutica, seguros, ley aplicable, jurisdicción, competencia etc.

De esta complejidad se desprende toda la estructura jurídica que conforma esta rama del derecho y que como puede apreciarse, se integra con normas que provienen del derecho internacional, del nacional, ambos público y privado, del derecho sustancial y del formal, entre otros.

Es esta diversidad lo que define el objeto de las regulaciones y de la tutela jurídica que abarca aspectos de muy distintos caracteres, pero que se derivan de aquél hecho técnico mencionado y que se agrupan en un todo orgánico conformando un verdadero sistema de normas calificadas por la especialidad de la materia aeronáutica.

1.2.3. Definición de derecho aeronáutico

Por una parte la denominación de esta derivación del derecho, por la otra, perfilado el objeto de la tutela jurídica conforme los intereses en juego, cabe ahora entonces, ensayar la definición de un concepto representativo que los comprenda. En este sentido, se confiesa la inutilidad de un esfuerzo intelectual en estas direcciones, toda vez, que eso ya ha sido planteados por parte de prestigiosas estudiosas del derecho aeronáutico, y que poco o nada se puede agregar a los conceptos establecidos.

Es por ello, que sólo cabe adscribirse a una de las definiciones más representativas del pensamiento, planteada a mediados del siglo XX, en el primer tratado de la materia, realizado por el registral jurista de derecho aeronáutico el doctor Videla Escalada.

Es este ilustre jurista quien define: “Derecho Aeronáutico es el conjunto de principios y normas de derecho público y privado, de orden interno e internacional, que rigen las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica o modificadas por ellas”.³

Se podría agregar con finalidad ampliatoria del concepto transcrito que, cuando se refiere a conjunto de principios y normas hace alusión a la ordenación sistematizada y jerarquizada de principios y regulaciones que tutelan, aseguran y garantizan relaciones, hechos y actos jurídicos, que se establecen como resultado de las prestaciones que originan la actividad aeronáutica.

Antonio Ambrosini, es quien expresa que: “El derecho de la aviación, como lo denomina. Es la rama del derecho que estudia la calificación y regulación jurídica de todos los factores esenciales de la actividad aérea: ambiente o medio aéreo, vehículo o aeronave y personal especializado o personal aeronáutico, así como todas las relaciones jurídicas ya sean públicas, privadas, nacionales o internacionales, a que da lugar la mencionada actividad”.⁴

Se estimó que tanto la definición de Videla como la de Ambrosini pueden ser adoptadas, ya que ambas son completas y precisas, comprendiendo todo el contenido del derecho aeronáutico y superando conceptos de otros autores cuyas definiciones carecen de amplitud y claridad.

³ Videla Escalada, Federico. *El derecho aeronáutico, rama autónoma de las ciencias jurídicas*. Pág. 8.

⁴ Ambrosini, Antonio. *Instituciones de derecho de la aviación*. Pág. 12.

1.2.4. Caracteres del derecho aeronáutico

La bibliografía sintetiza los caracteres del derecho aeronáutico agrupándolos en cinco.

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

- a. Internacionalidad;
- b. Politicidad;
- c. Autonomía;
- d. Dinamismo; y
- e. Plenitud.

La internacionalidad es considerada como un fenómeno aéreo o un hecho que se produce cotidianamente tanto dentro como fuera de los Estados, además de modo permanente surca los cielos aeronaves de distintas nacionalidades. Constantemente, se puede observar en aeropuertos de cierta importancia la partida y el arribo de aviones de los orígenes y destinos más apartados del territorio de un Estado cualquiera.

Por otra parte al constituir un medio de transporte ideal para acortar los tiempos en distancias largas y favorecer el tráfico comercial y particular de bienes y personas la navegación aérea es particularmente al igual que la marítima típicamente internacional. Este carácter da lugar al nacimiento, desarrollo, modificación y extinción de derechos y obligaciones que se originan debido a esta consecuencia.

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

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

En materia de derecho privado, segundo aspecto señalado, es preciso indicar que las relaciones y regulaciones legales están regidas por el Convenio de Varsovia de 1929 que ha alcanzado un número de ratificaciones más que significativas y los principios que allí se sustentan han sido adoptados por la mayoría de la legislación interna de los países que integran la comunidad internacional. En el caso particular de la República de Guatemala los ha adoptado en la Ley de Aviación Civil, Decreto Número 93-2000.

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

La politicidad, por su parte, sin duda es la que ostenta, que son los factores de orden político los que influyen en la elaboración y establecimiento de leyes que enmarcan las relaciones jurídicas. En materia de derecho público y el principio de soberanía del Estado respecto del espacio aéreo encima del territorio encuentra la razón en la necesidad de precaverse respecto a los riesgos e intereses que significa un avión que surque los cielos.

Otra cuestión que no resulta menor al valorar este carácter, es que la aeronave constituye en el tráfico aéreo nacional e internacional y también en el comercio y todo lo que este conlleva, un instrumento del cual la política no puede estar ausente porque hace a los intereses esenciales de un país y ello obliga al establecimiento de normativas que favorezcan el logro de estas finalidades.

En cuanto a la autonomía, autores destacados no la incluyen dentro de los caracteres que tipifican y definen esta rama del derecho, se cree que debe estar incluida en la enumeración y ocupando un lugar prevaleciente en su consideración, toda vez, que está fundada en los principios generales del derecho aeronáutico que más adelante se expondrán y que son los que han provisto a la sociedad de un país y a la comunidad de naciones de un sistema legal orgánico y homogéneo de aplicación en la relaciones jurídicas nacidas de la actividad aérea, y que, en razón de su especialidad, al decir de Lena Paz: “adquiere individualidad propia dentro del ordenamiento jurídico general”.⁵

⁵ Lena Paz, Juan A. *Compendio de derecho aeronáutico*. Pág. 45.

Complementando lo expresado, se señala que la autonomía del derecho aeronáutico se sostiene en la premisa de que reúne las condiciones exigidas para ello por la doctrina; es decir, novedad orgánica de la materia; especialidad de los principios generales que la rigen y plenitud de la disciplina en los aspectos público y privado.

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

La tecnología, el desarrollo ininterrumpido y constante de la industria aeronáutica, las modificaciones en las condiciones de navegación por la incorporación de nuevas tecnologías, las mejoras técnicas que se experimentan, afectan las regulaciones jurídicas que requieren del acompañamiento a los procesos de avance. Así a título de ejemplo citamos dentro de los contratos de transporte de personas el chárter aeronáutico que ha exigido y aún lo reclama, una actualización y del mercado.

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

1.2.5. Principios generales del derecho aeronáutico

En forma reiterada se ha citado los principios generales de esta disciplina, corresponde

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

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

Del primer principio se deriva, el poder administrativo aeronáutico de la Dirección de Aeronáutica Civil que lo faculta a sancionar las violaciones de la circulación aérea. El segundo principio establece entre otras la facultad del Estado de establecer normas de

restricción al dominio privado en beneficio de la circulación aérea en la vecindad de los aeropuertos, o las servidumbres aeronáuticas.

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

El cuarto principio general procura, siempre de modo de ejemplo, obtener los recursos necesarios para que el viaje se realice, de aquí que las leyes disponen que los créditos privilegiados sobre la aeronave, originados con motivo del último viaje sean preferidos al de los viajes precedentes. Por último, la limitación a la responsabilidad tanto contractual como extracontractual es un principio que pone en acto la autonomía de esta rama del derecho, toda vez, que va en contra de aquel, otro principio general del derecho común.

1.3. Fuentes del derecho aeronáutico en general

Como cualquier otra disciplina jurídica, el derecho aeronáutico tiene formas o modos de manifestarse que, según la enumeración clásica son la ley, la costumbre, la jurisprudencia y la doctrina, todas ellas inspiradas en los principios generales del derecho.

Habida cuenta de que la doctrina no es fuente directa en la creación del derecho, es importante detenerse en la exposición de las otras fuentes y muy especialmente en la ley, tratado o convenio internacional, en razón a la importancia que ha tenido y tiene actualmente este principio para la formación del derecho aeronáutico.

Debe advertirse, no obstante, que la aportación doctrinal ha sido extraordinaria como fuente inspiradora de este derecho, bien por medio de monografías, o trabajos publicados en revistas o de cursos, congresos o simposios organizados por universidades o institutos especializados, en algunos casos con anticipación y en otros de cooperación para el legislador a resolver las cuestiones planteadas por el hecho aéreo.

1.3.1. Fuentes internacionales del derecho aeronáutico

Con el objeto de referir la naturaleza jurídica de esta rama del derecho, se describen a continuación las siguientes:

- La Ley o los Convenios Internacionales: Dado que las aeronaves están llamadas a rebasar ordinariamente las fronteras, los Estados tuvieron que establecer acuerdos entre sí para resolver los nuevos problemas, algunos particularmente complejos, que este hecho comporta, y así, aunque se reservaron sus derechos de soberanía para legislar sobre determinadas cuestiones que se suscitan dentro de su territorio o espacio de soberanía, convinieron en una normativa sobre la aeronave y el tráfico aéreo lo más homogénea posible y concederse mutuamente derechos de explotación

comercial en particular en relación con el transporte regular, lo que dio lugar a tratados o convenios multilaterales, acuerdos regionales o convenios bilaterales.

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

En relación con los tratados multilaterales se distinguen:

- Tratados multilaterales generales:

- a. El Convenio de Chicago del siete de diciembre de 1944, que contiene dos grandes categorías de disposiciones: las reglas que dieron lugar a la OACI, (Organización de Aviación Civil Internacional) y las disposiciones dirigidas a reglamentar la navegación y ciertos aspectos del transporte aéreo. Convenio celebrado en Chicago en 1944. Anticipándose al final de la Segunda Guerra Mundial, los Estados Unidos convocaron a otros Estados, cincuenta y dos (52) en total, para que participaran en una conferencia en Chicago con el fin de discutir el desarrollo de la aviación civil de posguerra.

El desarrollo tecnológico de la aviación durante el período bélico fue considerable, de fuerzas aéreas que contaban con unos pocos biplanos de tela en los tiempos de preguerra se había pasado a grandes flotas de monoplanos completamente de metal, con un techo operativo de más de 10 mil metros, capaces de transportar toneladas de carga a miles de kilómetros de distancia. Incluso ya existían las primeras aeronaves a reacción completamente operativas, y el desarrollo del cohete V-2 por parte de los alemanes auguraba incluso más cambios.

Adicionalmente, los procesos de gestión y manufactura de aeronaves también habían tenido un desarrollo notable, especialmente en los Estados Unidos. Esta nación quería aprovechar todo este potencial bélico para reconvertirlo a tiempos de paz, y pujaba por una liberalización del transporte aéreo internacional.

Por otro lado, muchas naciones europeas estaban quebradas y endeudadas, con sus infraestructuras y tejido industrial en ruinas, y algunas incluso con la aviación completamente destruida. Es por ello que, en general, estos Estados acudieron a la conferencia de Chicago con una postura fuertemente proteccionista.

En definitiva, la conferencia de Chicago se saldó con una solución de compromiso entre ambas posturas que: Era liberal, en lo que se refería a los aspectos de navegación aérea, y al transporte aéreo si se realizaba sin remuneración. Era proteccionista, en lo referido al transporte aéreo con remuneración, dejando a decisión de cada Estado la regulación de este aspecto mediante convenios bilaterales con otros Estados. Esta solución está plasmada en la definición de las libertades del aire, de las cuales las dos

primeras, que no involucran aspectos remunerativos, fueron mutuamente concedidas entre todos los Estados firmantes de este Convenio.

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

El Convenio de Chicago se compone de un considerando, cuatro partes y unos anexos técnicos. En dichos documentos, se definen normas y recomendaciones. Las recomendaciones de la OACI son de cumplimiento opcional por parte de los Estados, mientras que las normas son de obligatorio cumplimiento. No obstante, el Convenio define un mecanismo mediante el cual un Estado dado puede decidir no cumplir con una norma, o hacerlo de diferente manera. Si ése es el caso, el Estado tiene que notificar a la OACI de cuál es la discrepancia, y la razón de la misma.

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

Parte 1. Navegación Aérea. Establece las condiciones relacionadas con los siguientes aspectos:

- Derechos de tráfico e infraestructuras: Reconoce la soberanía absoluta del espacio aéreo de cada Estado.
- El Convenio solamente cubre a las aeronaves civiles, y no a las de Estado.
- Cada Estado otorga a los demás las dos primeras libertades del aire, denominadas: las no comerciales.
- Los cobros de tasas por servicios a la navegación aérea y derechos aeroportuarios se aplicarán a todos por igual.
- Cada Estado notificará a los demás, y a la OACI cuáles son los aeropuertos internacionales; es decir, los que poseen como mínimo, servicios de migración y aduana.
- Cada estado tiene derecho a obligar a aterrizar para inspección y registro a cualquier aeronave que entre en su territorio.
- La nacionalidad de una aeronave es la de la matriculación. Cada Estado llevará un registro y lo proporcionará a la OACI.
- Instalaciones, servicios y sistemas para la navegación aérea. Todo Estado se compromete a proporcionar estos servicios en su territorio.
- Los servicios e instalaciones seguirán las normas de la OACI, y de existir cambios con respecto a dichas normas, tienen que ser notificados a esta organización.

- Convenios multilaterales sobre determinadas materias:

1. Convenio de Varsovia del 12 de octubre de 1929, para la unificación de determinadas reglas relativas al transporte aéreo internacional, modificado por los protocolos firmados en La Haya el 28 de septiembre de 1955 y en la ciudad de Guatemala el ocho de marzo de 1971.
2. Convenio de Roma, sobre embargo preventivo de aeronaves del 29 de mayo de 1933.
3. Convenio de Bruselas de 1938, sobre asistencia y salvamento (no tuvo vigencia).
4. Convenio de Ginebra del 19 de junio de 1948, sobre Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves.
5. Convenio de Roma del siete de octubre de 1952, relativo a la unificación de ciertas reglas referentes a los daños causados por la aeronave a terceros en superficie.
6. Convenio de Guadalajara del 18 de septiembre de 1961, para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional realizado por quien no sea el transportista contractual.
7. Convenio de Tokio del 14 de septiembre de 1963, sobre infracciones y ciertos actos sometidos a bordo de aeronaves.

8. Convenio de París del 10 de julio de 1967, sobre procedimiento aplicable para el establecimiento de las tarifas de los servicios aéreos regulares.
9. Acuerdo de Montreal del 4 de marzo de 1966, relativo a los límites de responsabilidad del Convenio de Varsovia y del protocolo de La Haya.
10. Convenio de La Haya del 16 de diciembre de 1970, para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves.
11. Convenio de Montreal del 23 de septiembre de 1971, para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil.

a. Acuerdos regionales:

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

- Acuerdo de París del 30 de abril de 1956, sobre derechos comerciales de servicios aéreos no regulares europeos.
- Acuerdo del 13 de diciembre de 1960, por el que determinados países europeos establecieron una organización común encargada de regular la circulación aérea.

- Tratado de Yaoundé del 28 de marzo de 1961, para la explotación del transporte aéreo por una sociedad común denominada: Air Afrique entre determinados países africanos.

c. La costumbre internacional:

Aunque la historia del derecho aeronáutico coincide, salvo alguna que otra disposición singular anterior sobre la utilización de aeróstatos, con los albores de este siglo se registran ya determinados usos o costumbres aeronáuticos, que por su reiteración han llevado a algunos autores e incluso legisladores, a incluirlos dentro de las fuentes del derecho. Este criterio, parece que será adoptado con más generalidad, a medida que transcurra el tiempo, máxime si se tiene en cuenta que el volumen y regularidad del tráfico aéreo aumenta sin cesar, lo que en consecuencia, da lugar a que algunos actos aeronáuticos de extraordinario interés mercantil, como son los relativos al transporte aéreo, se realicen y reiteren con frecuencia similar, sino superior a la actividad marítima.

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

d. La jurisprudencia:

Por las mismas razones señaladas en el apartado anterior, respecto a la brevedad de la historia del derecho aeronáutico, no son muchos los fallos de los tribunales sobre asuntos aeronáuticos. No obstante, y por los mismos motivos antes apuntados, éstos fallos aumentan y seguirán aumentando progresivamente y ello contribuirá a valorarlos cada vez más como fuente indirecta del derecho.

La documentación obligatoria a bordo de las aeronaves es la siguiente:

- a. Certificado de matrícula.
- b. Certificado de aeronavegabilidad vigente.
- c. Licencias de tripulantes vigentes.
- d. Diario de a bordo o libro de vuelo
- e. Licencia de radio.
- f. Listado de pasajeros.
- g. Manifiesto de carga.

Parte 2. La OACI. Esta sección define la estructura, funciones y objetivos de la Organización de Aviación Civil Internacional. Así mismo decretaba la creación de la organización provisional OPACI.

Parte 3. Transporte Aéreo Internacional. Determina que todas las empresas de transporte aéreo internacional de cada Estado tienen que proporcionar anualmente a la OACI informes estadísticos sobre:

- Tráfico aéreo.
- Costos operativos directos: Tripulación, combustible, aceite, mantenimiento.
- Costos no operativos: Atención al pasajero en tierra, alquileres, reservas.
- Estado de cuentas.

Adicionalmente, la OACI podrá sugerir a los Estados modificaciones en rutas, aeropuertos y servicios, así como proponer la explotación conjunta de aeropuertos y ayudas a la navegación aérea.

Parte 4. Disposiciones finales. Esta parte incluye el número mínimo de Estados que tenían que ratificar el Convenio para que entraran en vigor, los mecanismos de solución de disputas, las sanciones por incumplimiento, entre otros.

Por otro lado, en la práctica los Anexos al Convenio de Chicago, dada la naturaleza netamente técnica, probablemente determinan la parte más importante del día a día de las operaciones aéreas mundiales.

El número total de Anexos ha ido incrementándose progresivamente a lo largo del tiempo, adecuándose a la evolución tecnológica. Asimismo, están sometidos a un proceso de revisión permanente para garantizar la vigencia. A la fecha existen 19 anexos.

1.3.2. Fuentes nacionales del derecho aeronáutico

La legislación guatemalteca está constituida por las distintas leyes y reglamentos, que tienen una estructura jerárquica, en la que la Constitución Política de la República de Guatemala se ubica en el nivel superior; en uno inferior, pero de cumplimiento obligatorio, se encuentran las leyes ordinarias y especializadas emitidas por el Congreso de la República de Guatemala, los Reglamentos cuya promulgación es competencia del Organismo Ejecutivo y las leyes Individualizadas y los contratos.

Entre las fuentes nacionales del derecho aeronáutico se encuentran las siguientes:

- La Ley de Aviación Civil

Las normas del Decreto 93-2000, el Reglamento de la Ley, Acuerdo Gubernativo No. 384-2001, así como el Compendio de Regulaciones de Aviación Civil comprenden las tutelas establecidas para armonizar las relaciones que se derivan de la actividad aérea referidas a las cuestiones internas en materia de derecho.

Las normas de origen internacional están reguladas por los convenios y acuerdos internacionales ratificados conformes las exigencias de la Constitución Política de la República de Guatemala. Con las salvedades apuntadas, se debe ahora comenzar el análisis de la regulación interna o derecho positivo nacional. En esta vía corresponde en primer lugar señalar que la regulación de la actividad aeronáutica está regida no sólo por la Ley de Aviación Civil o con mayor estrictez por el Decreto 93-2000 del Congreso

de la República de Guatemala, sino que ubicado en el escalón inmediato al de la Constitución Política de la República de Guatemala, señala las normas que lo complementan y actualizan.

Así pues, las normas internas del derecho aeronáutico, están integradas por el citado cuerpo legal, el Reglamento de la Ley, Acuerdo Gubernativo 384-2001 y las Regulaciones de Aviación Civil, dictados los dos últimos por el Poder Ejecutivo en uso de la facultad que le compete y se completa con las resoluciones emanadas de la autoridad administrativa competente como lo es la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Más aún, a los fines de resolver cuestiones que exceden este marco de regulación normativa la misma Ley resuelve la cuestión de las lagunas del derecho aeronáutico al establecer en el Artículo cinco que: “El Gobierno de Guatemala adopta las normas internacionales de la Organización de Aviación Civil Internacional, para las actividades previstas en esta ley”.

Cabe resaltar que la pirámide jurídica se conforma en la cúspide por la Carta Magna, a renglón seguido se ubica la Ley de Aviación Civil, inmediatamente se encuentra el Reglamento de la Ley, las Regulaciones de Aviación Civil y las resoluciones emanadas de la Dirección General de Aeronáutica Civil, así como y los distintos contratos que individualizan las relaciones jurídicas derivadas de la actividad aeronáutica. A partir de este escalón jurídico se sitúan las denominadas fuentes formales de la navegación aérea es decir, que acomodan los principios generales del derecho aeronáutico.

Los usos y costumbres aeronáuticos son aquellos principios caracterizados por la espontánea repetición constante y uniforme en el tiempo de ciertos modos de conducta observados por grupos humanos vinculados con la actividad aeronáutica, los cuales no tienen aplicación en el derecho aeronáutico guatemalteco, ya que los usos y las costumbres no pueden crear derechos sino cuando las leyes se refieren a ellos.

La Ley de Aviación Civil en vigencia, sancionada en reemplazo del Decreto 100-97 del Congreso de la República de Guatemala, trata la temática jurídica regulatoria de la actividad aérea a lo largo de 20 Títulos según se expone a continuación:

- TÍTULO I AERONÁUTICA CIVIL.
- TÍTULO II CIRCULACIÓN AÉREA.
- TÍTULO III INFRAESTRUCTURA.
- TÍTULO IV AERONAVE.
- TÍTULO V CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE AERONAVES.
- TÍTULO VI PERSONAL AERONÁUTICO.
- TÍTULO VII AERONÁUTICA COMERCIAL.
- TÍTULO VIII CONTRATO DE TRANSPORTACIÓN AÉREA.
- TÍTULO IX COOPERACIÓN COMERCIAL Y CÓDIGO COMPARTIDO.
- TÍTULO X DE LOS SISTEMAS COMPUTARIZADOS DE RESERVAS.
- TÍTULO XI RESPONSABILIDAD.
- TÍTULO XII SEGUROS.
- TÍTULO XIII BÚSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO.

- TÍTULO XIV INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN.
 - TÍTULO XV INFRACCIONES Y SANCIONES.
 - TÍTULO XVI ZONA DE TRATAMIENTO ESPECIAL AERONÁUTICO.
 - TÍTULO XVII MEDIO AMBIENTE.
 - TÍTULO XVIII OTRAS ACTIVIDADES AERONÁUTICAS.
 - TÍTULO XIX DISPOSICIONES TRANSITORIAS.
 - TÍTULO XX DISPOSICIONES FINALES.
- Reglamento de la Ley de Aviación Civil

En cumplimiento en lo establecido en el Artículo 138 del Decreto 93-2000, Ley de Aviación Civil, se creó el Reglamento de la Ley, mediante Acuerdo Gubernativo Número 384-2001, en cual entró en vigencia el ocho de diciembre de 2001, y consta de 13 títulos los cuales se describen a continuación y tienen por objeto desarrollar de forma congruente las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional, para normar la actividad aeronáutica:

- TÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES.
- TÍTULO II CIRCULACIÓN AÉREA.
- TÍTULO III INFRAESTRUCTURA.
- TÍTULO IV AERONAVES.
- TÍTULO V PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO.
- TÍTULO VI DE LA AVIACIÓN.



- TÍTULO VII RESPONSABILIDADES.
- TÍTULO VIII BÚSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO E INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES.
- TÍTULO IX INFRACCIONES Y SANCIONES.
- TÍTULO X ZONA DE TRATAMIENTO ESPECIAL.
- TÍTULO XI MEDIO AMBIENTE.
- TÍTULO XII OTRAS ACTIVIDADES AERONÁUTICAS.
- TÍTULO XIII DISPOSICIONES FINALES.

- Regulaciones de aviación civil

Entre las Regulaciones de Aviación Civil de Guatemala (RAC) se contemplan 23 las cuales se listan a continuación:

- RAC. Def. y Abre: Regulaciones de Aviación Civil; Definiciones y Abreviaturas
- RAC-LPTA: Regulaciones de Aviación Civil; Licencias Al Personal Técnico Aeronáutico
- RAC ATS: Regulaciones de Aviación Civil; Servicios de Tránsito Aéreo
- RAC 02: Regulaciones de Aviación Civil; Reglamento del Aire
- RAC 4: Regulaciones de Aviación Civil; Cartas Aeronáuticas
- RAC 10: Regulaciones de Aviación Civil; Telecomunicaciones Aeronáuticas
- RAC 12: Regulaciones de Aviación Civil; Regulación para las Operaciones de Búsqueda y Salvamento de Accidentes Aéreos. (SAR)

- RAC 13: Regulaciones de Aviación Civil; Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación
- RAC 18: Regulaciones de Aviación Civil; Regulación para el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea
- RAC 21: Regulaciones de Aviación Civil; Regulación Sobre Procedimientos de Aceptación de Certificados de Productos Aeronáuticos
- RAC 39: Regulaciones de Aviación Civil; Directivas de Aeronavegabilidad
- RAC 43: Regulaciones de Aviación Civil; Regulación Sobre Mantenimiento, Reparación y Modificación de Aeronaves
- RAC 45: Regulaciones de Aviación Civil; Regulación Sobre Matriculas e Identificación de Aeronaves
- RAC 103: Regulaciones de Aviación Civil; Regulación Sobre Vehículos Ultraligeros
- RAC 105 Saltos de Paracaídas
- RAC 119: Regulaciones de Aviación Civil; Certificados Operativos y Autorizaciones de Operación
- RAC 133: Regulaciones de Aviación Civil; Operaciones de Helicópteros con Carga Externa
- RAC 137: Regulaciones de Aviación Civil; Regulación Sobre Operaciones de Aeronaves de Agricultura
- RAC 141: Regulaciones de Aviación Civil; Escuelas de Instrucción Aeronáutica Certificadas
- RAC 145: Regulaciones de Aviación Civil; Organización de Mantenimiento Aprobada
- RAC Ops 1: Regulaciones de Aviación Civil; Transporte Aéreo Comercial (Aviones)

- RAC Ops 2: Regulaciones de Aviación Civil; Aviación General (Aviones)
- RAC Ops 3: Regulaciones de Aviación Civil; Helicópteros Comerciales Nacionales e Internacionales.

De lo expuesto en este capítulo, se acota que la expresión derecho aeronáutico remite al conjunto de normas jurídicas que regulan la navegación aérea y el establecimiento y uso de sus infraestructuras. Dichas normas pueden ser tanto de origen nacional o interno, como de origen internacional, es decir, surgidas de acuerdos bilaterales o multilaterales entre varios estados o de organizaciones constituidas por estos, como la Organización Internacional de Aviación Civil.

Siendo este último tipo de normas aeronáuticas muy numerosas y relevantes por la incidencia de la actividad aeronáutica en el desarrollo social y económico de un país, como en los aspectos de seguridad en las operaciones.

No obstante lo referido en el párrafo anterior, no se debe perder de vista que la navegación aérea puede suscitar relaciones jurídicas de diversa naturaleza o especialidad y, por ello, las normas que las regulan, aunque puedan ser agrupadas e identificadas por su objeto aeronáutico, pertenecen a diversas ramas del derecho, como el derecho administrativo, en el caso de las normas que regulan o autorizan la apertura de aeródromos, las licencias de vuelo o la imposición de sanciones.

CAPÍTULO II

2. La aeronave

De acuerdo a lo establecido en el capítulo uno, relativo a los elementos que definen la actividad aeronáutica y los aspectos jurídicos que los regulan y tutelan, se ha desarrollado hasta ahora lo que es el espacio aéreo, elemento esencial donde tiene lugar el hecho jurídico, en el que se relacionan las cosas y las personas, es decir, la aeronave y el personal aeronáutico.

En cuanto a la aeronave, como primera aproximación se debe identificar la necesidad de atender el concepto desde dos puntos de vista, uno eminentemente técnico, es la cara que la ingeniería aeronáutica, trata a los fines de asegurar el comportamiento en vuelo de la aeronave, también mejorar, a medida que se desentrañan los fenómenos físicos y se aprende a manejarlos, el diseño aerodinámico que aproveche la sustentación y la propulsión por el espacio aéreo.

El otro criterio, y es el que en este caso interesa, es el de carácter jurídico, en este punto se debe analizar la Ley de Aviación Civil, y complementariamente la legislación que reglamenta aspectos que dicha Ley remite a la autoridad de aplicación. Es decir, el Reglamento de la Ley y las Regulaciones de Aviación Civil. Dentro de este cuerpo legal se mantiene una definición del principal objeto de derechos de la ley.

Tanto la Ley de Aviación Civil como el Reglamento de la Ley, definen jurídicamente a la aeronave como: “Toda máquina que pueda sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra y que sean aptos para el transporte de personas, carga y cosas”.

Del texto se desprende que la aeronave es un aparato o mecanismos ordenados y organizados de manera que permiten la circulación por el espacio aéreo. En segundo lugar para ser considerada como tal, debe tener capacidad para sustentarse y propulsarse por el espacio aéreo, requisito esencial si se pretende calificar como aeronave al aparato o a los mecanismos. Por último el tercer elemento que se rescata de la definición de la ley, es la aptitud para transportar personas y/o cosas, quiere decir, que si se está frente a un aparato o a mecanismos que a su vez tienen capacidad para trasladarse por el espacio aéreo, pero no transportar personas o cosas, no se considera una aeronave en el concepto estricto de la ley.

En concreto para que sea considerada una aeronave debe contar con los tres factores señalados, los que deben manifestarse siempre en conjunto si se pretende distinguir una aeronave de otro aparato aéreo como por ejemplo: Los globos sondas, o los artefactos utilizados por la meteorología.

La letra de la norma en análisis resulta lo suficientemente amplia como para contener flexibilidad suficiente, capaz de incluir los aparatos o mecanismos que la ingeniería aeronáutica incorpora en el constante avance científico y tecnológico.

Con las razones expuestas se está en condiciones de ensayar un concepto ilustrativo de criterio técnico jurídico, se dice pues que aeronave es toda construcción de la ingeniería especializada, que atiende y aprovecha los fenómenos físicos, organizada y estructurada para desplazarse en el espacio aéreo, satisfaciendo los requerimientos de la actividad aeronáutica.

Se dice que es una construcción de la ingeniería especializada, porque el aparato o los mecanismos como define la Ley de Aviación Civil, no son otra cosa que construcciones realizadas por especialistas que en observancia de los fenómenos de la naturaleza se valen de ellos en beneficio del hombre.

El desplazamiento en el espacio aéreo implica aptitud y capacidad para circular por este medio, y finalmente ha de satisfacer los requerimientos de la actividad aeronáutica, los cuales son: aptitud para transportar personas y cosas, porque la actividad aeronáutica es precisamente esta, la del tráfico de personas y bienes de un punto a otro del territorio, si se refiera al cabotaje, o bien de un Estado a otro, si se trata de vuelos de carácter internacional.

2.1. Clasificación de aeronaves

Según la Ley de Aviación Civil, Artículo 40: "Clasificación: Las aeronaves se clasifican en aeronaves de Estado y aeronaves civiles.

a. Aeronaves de Estado: Las aeronaves que pertenecen al Ejército de Guatemala o a ejércitos extranjeros.

b. Aeronaves Civiles: Todas aquellas que no se encuentran contempladas en el ámbito militar. Estas se clasifican de acuerdo a su uso en:

Aeronaves comerciales: Las utilizadas para el transporte remunerado de pasajeros, carga y correo. Aeronaves de Aviación General: Las utilizadas en cualquier otra actividad”.

Se agrega la nota pertinente explicita que: La norma adopta un criterio funcional para clasificar una aeronave en ser del Estado o bien ser civil. En consecuencia una aeronave es del Estado sólo cuando está destinada al servicio del ejército.

La claridad de la nota exime de mayor comentario, sólo resta decir que en este trabajo no se atiende a las aeronaves del Estado y sólo se refiere a las civiles, que por otra parte fueron definidas por exclusión.

En lo jurídico propiamente dicho y aprovechando el concepto de construcciones de la ingeniería especializada, se dice que las características técnicas se aprovechan en lo referente a las condiciones, para alcanzar la habilitación y el certificado de aeronavegabilidad, vale decir en cuestiones de índole reglamentaria.

La bondad de la clasificación de la ley, más allá que la técnica jurídica adoptada obedece a un criterio funcional como lo aclara la legislación, la cual permite establecer el régimen legal aplicable y esto es en esencia lo que interesa a esta rama del derecho.

Por otra parte se debe expresar, como se ha hecho hasta ahora, que no está ausente de la definición del consejo del Convenio de Chicago de 1944. Allí se distinguen dos clases de aeronaves las del Estado (término equivalente a público, así debería leerse) y las privadas.

Al igual que en la situación guatemalteca, esta distinción permite determinar cuáles aeronaves se encuentran sometidas a las reglas del Convenio, por supuesto son la civiles las reguladas por tales estipulaciones.

2.2. Naturaleza jurídica de la aeronave

Cabe preguntarse a esta altura de la exposición, ¿cuál es la naturaleza jurídica de la aeronave, conforme la conceptualiza la ley?, en esto, los antecedentes consultados remiten al derecho de la navegación o derecho marítimo.

Es que la primacía de esta rama del derecho donde el buque, podría decirse sin temor a equivocarse acompañó a lo largo de toda la historia los avances y conquistas del hombre, es el precedente jurídico más significativo y por lo tanto el que por ahora permite inferir por carácter transitivo la naturaleza jurídica de la aeronave.



Por extensión del concepto vertido en el párrafo anterior, al ser una construcción de la ingeniería especializada significa que, como toda elaboración del hombre, ella es el resultado de la armónica y técnica combinación de diversos elementos que en derecho constituyen cosas y bienes según fue planteado.

Al ser cosas muebles, y por sus características particulares y en semejanza con el buque, de naturaleza diferente se está frente a una complejidad de cosas. Es que la aeronave es el resultado de la estructuración de cosas o elementos esenciales que constituyen la esencia, sin la cual no puede sostenerse en el espacio aéreo, tampoco circular por él, junto a cosas de naturaleza distinta y que complementan a las primeras, dotando a la aeronave de las comodidades y seguridades necesarias para el vuelo.

Estas últimas, si bien no son esenciales, resultan accesorias a las primeras y las dos conforman la aeronave al constituir una cosa única. Al igual que en el derecho marítimo la aeronave se encuentra sometida a un régimen especial donde rigen aspectos legales propios de los derechos reales aplicables a las cosas inmuebles.

Ejemplos son el régimen de hipoteca aeronáutica, los requisitos de publicidad de los derechos reales constituidos sobre alguna de sus partes constitutivas, o ciertos actos jurídicos que definen la situación legal de la aeronave.

De todos modos si pretendemos caracterizar la naturaleza jurídica de la aeronave se debe estar a la regla del Artículo 39, párrafo segundo del Decreto 93-2000. "La aeronave tiene la naturaleza jurídica de bien inmueble y los motores de las aeronaves

son bienes muebles registrables”. Se ha considerado necesario establecer la naturaleza de las aeronaves como bienes muebles registrables. Lo expresado no deja lugar a dudas la naturaleza jurídica: es un bien inmueble registrable.

2.3. Nacionalidad de la aeronave, régimen legal aplicable

Al igual que en el derecho marítimo la nacionalidad de la aeronave resulta de suma importancia toda vez que determina la ley aplicable. Es por esta razón la preocupación que se advierte en los especialistas desde el momento mismo en que “La France” se elevaba sobre el cielo de París anunciando al mundo el nacimiento de una nueva rama del derecho que dota al hombre de la libertad que con tanto ahínco se procura.

Es que el acontecimiento terminó por otorgarle el dominio total. Podía dominar las superficies sólidas y acuosas, le faltaba la atmosfera y esto es alcanzado en el año 1884 con el primer vuelo ya comentado y tratado por todos los especialistas de esta rama del derecho.

Ya en el Convenio de París de 1919 se establecen los principios generales que perduran hasta nuestros días. Se consolidan en la Carta Magna de la aeronáutica, el Convenio de Chicago de 1944.

Es así como el primero de ellos, Convenio de París de 1919, en el Artículo 6 se fija que: “las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en cuyo registro han sido matriculadas”.

Avanza aún, en el Artículo 41 de la Ley de Aviación Civil segundo párrafo: “No se permitirá que una aeronave nacional tenga dos o más matriculas. Las aeronaves con matrícula de otro país podrán adquirir matrícula guatemalteca previa cancelación de la matrícula anterior y el cumplimiento de los requisitos de registro establecidos en el Reglamento, así como de las obligaciones fiscales a que esté afecta”.

De la correlación de estas dos normas se desarrolla el régimen que tutela a este bien inmueble registrable. Dos son los principios que alumbran el sistema jurídico de la nacionalidad de las aeronaves: uno, que estas tienen la nacionalidad del país en el que fueron registradas y el otro que no pueden ser inscritas en más de un Estado, esto significa que sólo puede tener una y nada más que una única nacionalidad.

El Convenio de Chicago viene en 1944 a ratificar estos principios y avanza un paso más al esclarecer en modo definitivo la cuestión. Establece el Artículo 17: “Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en el que han sido matriculadas”.

Termina con el Artículo 18: “Ninguna aeronave puede estar válidamente matriculada en más de un Estado, pero su matrícula podrá cambiarse de un Estado a otro”.

Significa que si una aeronave tiene más de una matrícula una de ellas no es válida, la regla del Artículo 18 resuelve la cuestión al establecer que se puede cambiar de un Estado a otro, de aquí se infiere que la última matrícula será la que valida la situación jurídica de la aeronave y la que determina la ley aplicable.

Las estipulaciones de los Artículos precedentes aclaran definitivamente el régimen establecido originalmente por la Convención de París. Como se puede apreciar, el texto recoge las normalizaciones de los convenios mencionados en una sola norma de claridad meridiana y resuelve según se ha explicado. Según Lena Paz "...varias son las razones que se han dado para justificar la atribución de la nacionalidad a las aeronaves: 1) La aviación configura un importante factor de potencialidad política y económica de un Estado, 2) La nacionalidad constituye requisito indispensable para volar fuera de las fronteras nacionales...,3) Desde el punto de vista del Derecho Internacional Privado...permite determinar la ley competente...".

2.4. Matrícula, requisitos de inscripción

El Artículo 41 de la Ley de Aviación Civil y el Título IV capítulo III del Reglamento de la Ley, regulan la inscripción y matriculación de aeronaves. El primero de ellos indica: "La marca de matrícula de las aeronaves civiles consistirá en la letra T asignada a Guatemala como marca de nacionalidad y la letra G como contramarca, ambas con mayúscula seguidas de un grupo de tres letras mayúsculas del alfabeto que deberá fijarse en el exterior de la aeronave".

Y a su vez el Reglamento de la Ley en el Artículo 59 determina: "Toda Aeronave deberá estar provista del certificado de aeronavegabilidad y matrícula, que deberán ser llevados a bordo de la aeronave, accesible para su fácil inspección".

De la correlación de las reglas reproducidas se extrae que las aeronaves deben tener en primer lugar asignada una marca, en segundo término, esa marca es la indicativa de la nacionalidad, el tercer elemento es la matrícula que deben contar con especificaciones que permitan individualizarla, finalmente como cuarto punto deben contar con certificados de aeronavegabilidad.

En concreto toda aeronave está provista de marca y matrícula que deben ostentarse en el exterior del fuselaje y a bordo poseer en disponibilidad el certificado de aeronavegabilidad ante cualquier requerimiento de la autoridad aeronáutica.

Se indicó que la marca es distintiva de la nacionalidad, ahora bien, ¿De dónde se deduce esta afirmación?, la respuesta se encuentra en los antecedentes internacionales, en los Convenios de París y Chicago permanentemente citados y consultados. Son la fuente del derecho aeronáutico actual, de ellos emanan todos los preceptos legales que rigen en la materia.

Así el Artículo 20 del Convenio de Chicago de 1944 se expide en los siguientes términos: "...toda aeronave empleada en la navegación aérea internacional deberá llevar la correspondiente marca de nacionalidad y la matrícula".

La literal a del Artículo 20 del Convenio de Chicago de 1944 indica que la marca es representativa de la nacionalidad y la matrícula el elemento individual que la distingue del resto de aeronaves de un mismo Estado.

En el territorio guatemalteco las aeronaves de nacionalidad guatemalteca se distinguen por la matrícula que, reiteramos, constituyen el elemento material individual que la diferencia del resto. Es el equivalente al nombre con que el Código Civil distingue a las personas. En cuanto a los requisitos de la matriculación se debe cumplir a lo que se regula en el Artículo 41 de la Ley de Aviación Civil. “La marca de matrícula de las aeronaves civiles consistirá en la letra T asignada a Guatemala como marca de nacionalidad y la letra G como contramarca, ambas con mayúscula seguidas de un grupo de tres letras mayúsculas del alfabeto que deberá fijarse en el exterior de la Aeronave”.

Artículo 42 de la Ley de Aviación Civil, segundo párrafo: “La Dirección, para el efecto, deberá extender el certificado de aeronavegabilidad en un plazo no mayor de diez días, contados a partir de la fecha en que se finalice la inspección de la respectiva aeronave y cumpla con los requisitos contenidos en esta ley, sus reglamentos y regulaciones.

“Cuando una aeronave se haya accidentado o se haya reportado en una situación de emergencia, su propietario deberá solicitar un nuevo certificado de Aeronavegabilidad antes de ponerla nuevamente en servicio, o solicitar una inspección de la aeronave en el segundo caso”.

El Artículo 58 del Reglamento de la Ley determina los datos que contiene el certificado de matrícula. En cuanto a lo referente a la cancelación de la matrícula de una aeronave sin desvalorar las causas de suspensión o cancelación que contempla el Artículo 56 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, es el del Artículo 71 del mismo cuerpo legal el

que determina el principio: “La Dirección General de Aeronáutica Civil cuando se presente un caso de pérdida, destrucción, inutilización, abandono e incautación de aeronaves, emitirá la resolución mediante la cual efectúa la declaración, de conformidad con el informe que rinda la comisión encargada de la investigación, tal declaración deberá ser inscrita en el Registro Aeronáutico y conllevará la cancelación del Certificado de Matrícula y el Certificado de Aeronavegabilidad”.

Las normas citadas distinguen dos situaciones, una cuando ocurre la cesación o pérdida de los requisitos para ser propietario y la segunda en el caso de averías que tornan a la aeronave inútil para el vuelo o cuando se cumple el supuesto del Artículo 47 de la Ley de Aviación Civil: “Las declaraciones de pérdida, destrucción, inutilización, abandono de aeronaves se inscribirán de oficio en el Registro Aeronáutico Nacional. La inscripción conlleva la cancelación automática de la matrícula”.

Otros supuestos de extinción de la matrícula e inscripción es el de la del Artículo 56 del Reglamento de la Ley: “a solicitud del propietario; por comisión de actos ilícitos; Por incumplimiento de la Ley; el Reglamento; Regulaciones y demás disposiciones legales; Por modificar o alterar el certificado de matrícula, las marcas de nacionalidad o matrícula y los colores de una aeronave sin la autorización respectiva.”

2.5. Registro nacional de aeronaves

Conforme lo expresado, se tiene la aeronave, conceptualizada, caracterizada, definida en los aspectos jurídicos corresponde ahora identificar y caracterizar al órgano donde



se realiza la inscripción. Los convenios Internacionales básicos que permanentemente se han citado y a los cuales se ha de referir en busca de las soluciones jurídicas y las determinaciones de los principios que estructuran el régimen jurídico aeronáutico, aconsejan a los países signatarios la organización de las inscripciones de aeronaves en un único registro de carácter nacional.

Esta recomendación es recogida por el derecho interno y la Ley de Aviación Civil el cual reglamenta el Registro Aeronáutico Nacional en el capítulo tercero del título cuarto, con una tácita remisión al Código Civil, libro cinco, capítulo dos, título dos al indicar en el Artículo 44 último párrafo que en el Registro Aeronáutico también se inscribirán: “los gravámenes, anotaciones y todas aquellas operaciones susceptibles de inscripción registral de acuerdo a la legislación guatemalteca”.

En explicación sintética de la actividad del registro cabe resaltar que toma razón e inscribe o anota derechos, resoluciones, contratos y demás actos y hechos jurídicos de la actividad aeronáutica referidos a la aeronave, sus partes esenciales, motores por ejemplo, a sus propietarios y explotadores etc.

A modo de ejemplo se indica que se inscriben, en relación con la aeronave, su dominio y matriculación; las hipotecas y demás privilegios, todas las anotaciones cautelares derivadas de la actividad, etc.

En cuanto a quienes pueden ser solicitantes de las anotaciones y cancelaciones y la calidad de las inscripciones, cabe señalar, respecto de los primeros que pueden serlo:

a. quien transmita un derecho; b. el que adquiriera un derecho; c. quien tenga un interés legítimo en asegurar el derecho que se deba inscribir; d. el oficial público autorizante.

En lo que respecta a la calidad de las inscripciones estas pueden ser: Provisorias o provisionales, son las que dependen de otro asiento posterior a los fines de completar el registro. Inscripciones definitivas se dan cuando han sido complementadas las exigencias de la ley, refiriéndose al Registro Aeronáutico Nacional; ordena el Artículo 44 de la Ley de Aviación Civil: "En el Registro se inscribirán:

- a. Aeronaves Civiles y sus motores.
- b. Personal Técnico Aeronáutico.
- c. Escuelas de Instrucción Aeronáutica.
- d. Infraestructura Aeroportuaria.
- e. Operadores de Transporte Aéreo Comercial autorizados.
- f. Operadores de Servicios de apoyo a la navegación aérea.
- g. Talleres Aeronáuticos.



- h. Inutilización, inoperatividad, pérdida, desaparición, abandono, destrucción e inmovilización de las aeronaves y los motores, así como las modificaciones sustanciales que se hagan en ellos.

- i. Enajenaciones y arrendamientos de aeronaves, así como los gravámenes, anotaciones y todas aquellas operaciones susceptibles de inscripción registral de acuerdo a nuestra legislación”.

Por el primer párrafo del Artículo 44 de la Ley de Aviación Civil se fija la naturaleza del Registro Aeronáutico Nacional. Complementado con el último párrafo en el sentido de categorizar como pública la información contenida en el Registro Aeronáutico Nacional.

Finalmente se hace referencia a una autorización de carácter especial que el Registro Aeronáutico Nacional confiere a cualquier empresa guatemalteca que adquiera en arrendamiento para uso dentro y fuera de Guatemala, aeronaves con matrícula extranjera, previa cancelación de la matrícula anterior y el cumplimiento de los requisitos del Registro Aeronáutico Nacional por el plazo que dure el arrendamiento y sin tener que cancelar los impuestos de importación. Así como la matrícula provisional que emite el Registro Aeronáutico para el traslado e internación de una aeronave en territorio nacional con el propósito de matricularse en Guatemala.

El permiso aeronáutico, tiene como finalidad la inscripción en la matrícula nacional o si ello no se efectiviza, el retorno de la aeronave al país de origen. Es ésta última una matriculación de carácter provisorio o provisional. Efectuados los controles de rigor

deben iniciarse los trámites de matriculación definitiva ante la autoridad competente, nacionalizada la aeronave efectuará los trámites de habilitación técnica y la inscripción en el Registro Aeronáutico Nacional.

El permiso aeronáutico debe ser utilizado en modo exclusivo para el traslado de la aeronave.

2.6. Personal aeronáutico

La Ley de Aviación Civil norma en el título sexto lo relacionado al personal que participa en la actividad aeronáutica, específicamente en los Artículos del 59 al 64 inclusive.

En el Artículo 59, regula lo relativo a: Licencias para pilotos y demás personal técnico aeronáutico. Se trata de un requisito general de profesionalidad el que debe mostrar quien ejercite o realice alguna actividad aeronáutica. Principalmente el personal de vuelo, y al personal técnico que más adelante se analizará ampliamente, toda vez que es quien resalta la tarea al resultar ser el más representativo y por ello no sólo ejerce funciones en el marco de una legislación laboral que lo tipifica, sino que además de lo que se trata es de un verdadero ejercicio profesional, por lo cual debe contar con la habilitación que para estos casos se otorga y que no es otra cosa que la licencia que certifica la idoneidad profesional.

De lo anterior se deduce que quienes se dedican a prestar servicios aeronáuticos, tanto en el aire, a bordo de la aeronave, o en las operaciones terrestres en beneficio de la

seguridad de vuelo, deben cumplir con al menos, dos requisitos: uno jurídico y otro orgánico, relativo a la naturaleza intrínseca del ser humano.

La regulación de la que se ocupa el Decreto 93-2000 en el título sexto, desarrollada a partir del Artículo 89 del Reglamento de la Ley, y regulaciones complementarias de Aviación Civil, está referida exclusivamente a las personas físicas que realizan actividades aeronáuticas como ya se indicó, no así a quienes son titulares o explotadores de aeronaves, por ejemplo.

Es decir que la Ley se ocupa de normar lo relativo a quienes cumplen funciones cuya regulación deba necesariamente fundamentarse en la especialidad del derecho aeronáutico.

Partiendo de lo anteriormente expuesto, en el Artículo 59 la Ley de Aviación guatemalteca distingue: “Ninguna persona podrá ejercer la profesión de piloto, ingeniero de vuelo, navegante, mecánico o radio-operador de abordaje, auxiliar de cabina, controlador de tránsito aéreo, u otra profesión afín a la actividad de aviación, sin haber obtenido previamente la licencia respectiva”.

Como puede apreciarse el legislador tipifica al personal aeronáutico como aquel que cumple funciones aeronáuticas en dos ámbitos: uno a bordo de la aeronave y otro en la superficie. El requisito esencial exigido por la ley es que ambos, el del aire y el de la superficie terrestre, deben poseer certificación de idoneidad. Por otra parte, el Artículo 59 anteriormente relacionado, está referido a las actividades aeronáuticas cuyo objeto

recaiga en aeronaves de matrícula guatemalteca, para el caso de las aeronaves extranjeras habrá que estar a la regla del Artículo 60 del mismo cuerpo legal. La convalidación de los certificados de idoneidad aeronáutica expedidos por un Estado extranjero, se registrará por los acuerdos suscritos entre ese Estado y la República de Guatemala, como podría ser, el acuerdo bilateral 183 Bis. En los casos que no existan acuerdos, dichos certificados podrán ser convalidados en las condiciones que establezca la reglamentación respectiva y sujeta al principio de reciprocidad.

Lo cual se encuentra mucho más desarrollado en las Regulaciones de Aviación Civil RAC 145, en lo relativo al personal certificador de talleres aeronáuticos y en las Regulaciones de Aviación Civil RAC LPTA, que establece que las aeronaves matrícula guatemalteca únicamente pueden ser retornadas a servicio por personal de nacionalidad guatemalteca reconocida por una organización de mantenimiento aprobada o bien por personal extranjero con certificación convalidada por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

2.6.1. Régimen legal del personal aeronáutico

El régimen legal al que deben sujetarse quienes se desempeñan en las tareas de aeronavegación está determinado escasamente por lo preceptuado en el título seis de la Ley de Aviación Civil; Artículos del 89 al 119 del Reglamento de la Ley, Acuerdo Gubernativo 384-2001. Pero mucho más ampliamente desarrollado en las Regulaciones de Aviación Civil de Guatemala, específicamente RAC-OPS 1 Aviación Comercial; RAC-OPS 2 Aviación General; RAC LPTA, que norma lo relativo a licencias del

personal técnico aeronáutico y RAC 145 que norma lo relacionado a los talleres aeronáuticos nacionales.

Cabe mencionar que por la multiplicidad de actividades aeronáuticas que se desarrollan actualmente en Guatemala, existen talleres aeronáuticos aprobados por gobiernos de Estados extranjeros que se rigen por leyes y reglamentos propios de cada estado, tal es el caso de empresas como: Taca, Avianca y DHL que operan aviones matriculados en Estados Unidos y otros países de América y Europa que por la propia naturaleza exigen que el personal aeronáutico que ejerce actividades de aviación en dichas aeronaves, posea en adición al certificado guatemalteco, el certificado de idoneidad extendido por los países de matrícula o registro de las aeronaves. Como es el caso de la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos de América (FAA), por sus siglas en inglés. Circunstancia que para el caso específico en mención, se encuentra regulado en las Regulaciones Federales de Aviación Partes 43, 65, 91, 121 y 145 principalmente.

Circunstancia que es de mucha relevancia para el personal técnico aeronáutico guatemalteco cuyas funciones se encuentran reguladas en ese sentido por el derecho extranjero, porque los tipifica como sujetos de derecho y obligaciones que así como los faculta para realizar actividades en aeronaves matrícula norteamericana, así mismo los sitúa al margen de sanciones por incumplimiento a la normativa internacional que rige tal ejercicio, como podría ser la revocación del certificado de idoneidad extranjero, o la deducción de responsabilidades en los casos de incumplimiento que ponga en riesgo la

aeronavegabilidad y en consecuencia las vidas humanas de los usuarios de los servicios aeronáuticos.

Extremo que no es contemplado por la Ley de Aviación Civil guatemalteca, al referirse únicamente en los Artículos 60 al personal que realice funciones a bordo de aeronaves extranjeras y en el Artículo 62 a la nacionalidad del personal que también se refiere únicamente al personal a bordo de aeronaves dedicadas a la aviación comercial al establecer que: “En las operaciones que realicen los explotadores nacionales, salvo el caso de la aviación general, el personal que desempeña funciones aeronáuticas a bordo debe ser guatemalteco.

Por razones técnicas, la Dirección General de Aeronáutica Civil podrá autorizar personal extranjero por un lapso que no excederá de tres meses, contados desde la fecha de la autorización, prorrogables por inexistencia comprobada de personal capacitado en Guatemala”.

En los párrafos anteriores se ha distinguido dos grandes diferencias entre el personal aeronáutico, por una parte el que se desempeña en vuelo, a bordo de la aeronave, y en segundo término aquel que permanece en tierra.

En relación al primero de ellos cabe ahora distinguir entre quienes desarrollan tareas de carácter técnico de los que tienen como actividad esencial la de ejecutar tareas auxiliares. No obstante, antes de entrar a explicar tal distinción, es preciso identificar que la Ley de Aviación Civil en el Artículo 61 únicamente distingue al piloto al mando, lo

denomina como el comandante y establece una breve obligación para el operador, en el sentido de indicar que: “Toda aeronave debe tener a bordo un piloto habilitado para conducirla, investido de las funciones de comandante quien tendrá la autoridad. Su designación corresponde al explotador, de quien será su representante”.

Cuando no exista persona específicamente designada se presumirá que el piloto al mando es el comandante de la aeronave.

Tres aspectos importantes de señalar en relación al Artículo 61 del Decreto 93-2000, uno, que para poder volar una aeronave debe contar sustancialmente con un piloto habilitado. Vale decir que no sólo debe tener en la cabina de mando un piloto sino que este debe, además, estar habilitado para conducirla. Esto remite a determinar qué requisitos debe complementar el piloto para alcanzar la habilitación exigida por la ley, lo cual se encuentra ampliamente desarrollado en las Regulaciones de Aviación Civil RAC-OPS 1, sub-parte “N”.

El segundo es que el piloto ejerce funciones de comandante, es decir, la autoridad máxima, no sólo desde el punto de vista técnico de conducción de la aeronave, sino también desde la óptica de las funciones administrativas que se generan con motivo de la aeronavegación y aún más de las tareas que devienen de la conducción del grupo humano que conforma la estructura del personal de vuelo.

Tanto ello es así que la ley prevé que si no está designado el comandante es al piloto precisamente a quien se debe presumir ejerce dichas funciones. Finalmente, el tercer

aspecto a destacar es que la facultad de designar al comandante de la aeronave, se encuentra en manos del explotador.

Es él quien debe determinar la persona que ejercerá las funciones y tendrá a su cargo la representación. Se trata de una atribución propia, característica de un empleador, a la inversa la representación del explotador por parte del comandante deviene precisamente de la relación de dependencia que lo liga en razón del contrato de trabajo suscrito entre ambas partes.

Ahora bien, es requisito esencial que quien está designado por el explotador, o conforme a la presunción legal que rige para el caso de no estar complementada, debe constar en la documentación de abordaje. Allí, en los libros que toda aeronave debe obligatoriamente portar, tiene que estar asentado no sólo la designación, sino también aquellos poderes especiales que el explotador le confía con la finalidad de una mejor presentación del servicio de transporte aéreo.

A través de este Artículo, el legislador buscó una salida al problema de la responsabilidad del operador en la seguridad de vuelo, razón por la cual, lo vincula con el comandante.

No así con el resto de personal aeronáutico quienes también tienen amplia responsabilidad en la seguridad de vuelo y en consecuencia en el resguardo de las vidas de los usuarios, extremo que se encuentra ampliamente desarrollado en las Regulaciones de Aviación Civil, RAC OPS 1, que rigen la aviación comercial en

Guatemala que, en la Sub-parte "N", específicamente en la sección RAC-OPS 1,940. La Dirección General de Aeronáutica Civil determina la integración mínima de la tripulación de vuelo de las aeronaves destinadas al servicio de transporte aéreo.

De la letra de la norma puede extraerse que:

"1º. Es la Dirección General de Aeronáutica Civil de Guatemala quien determina el mínimo de personal que debe encontrarse a bordo de la aeronave en vuelo. El criterio imperante en este caso está dado sustancialmente por el principio de seguridad que debe primar. Efectivamente, el mínimo de personal es aquel que en función de la envergadura de la aeronave, de la complejidad tecnológica, de la capacidad de transporte (personas, mercancías y cosas), de los posibles requerimientos técnicos y auxiliares complementarios que la naturaleza del vuelo exige en cada caso.

2º. El personal a bordo de una aeronave en vuelo se denomina tripulación, ello implica especificidad, idoneidad especial ya comentada. Esta calificación es la que distingue y define el régimen laboral al que se encuentran sometidos y la legislación por la que deberán registrarse las relaciones de dependencia.

3º. La regulación de que se trata está dirigida al servicio de transporte aéreo. O sea aquel de carácter comercial realizado por aeronaves privadas que trasladan personas, cosas o mercancías".



Vale indicar que la voluntad o los criterios del explotador de aeronave en relación a lo preceptuado en el Artículo 61 de la Ley de Aviación Civil, ceden frente al interés del Estado de salvaguardar la seguridad del vuelo.

Las Regulaciones de Aviación Civil, RAC-OPS 1 Sub-parte "O" consideran respectivamente los requisitos de idoneidad y cantidad mínima de auxiliares de cabina, y las Regulaciones de Aviación Civil, RAC 145, establecen los requisitos de idoneidad desde el personal gerencial, hasta el personal de técnicos de aviación y principalmente el personal certificador.

No obstante la Ley de Aviación Civil, estipula únicamente la figura del comandante por considerar el legislador que es el personaje esencial a la prestación, es quien tiene a su cargo la conducción y maniobra de la aeronave y está sola condición, si bien se encuentra bajo relación de dependencia del explotador, hace que goce legalmente de amplias facultades relativas a la gestión técnica del avión. Así como también dos atribuciones importantes, una sobre la tripulación de cabina, el poder de disciplina durante el viaje, otra sobre el pasaje, autoridad. Esta se complementa con los deberes que el Reglamento de la Ley le imponen, primero el de velar por la seguridad del pasaje y segundo no puede ausentarse de la aeronave si previamente no ha adoptado las medidas de seguridad pertinentes como acotado en el numeral quinto del Artículo 115, de dicho Reglamento.

En el que también se determina que en caso de peligro inminente y grave, primero tiene que poner en marcha aquellas medidas útiles que permitan salvar, y preservar, la vida

del pasajero, segundo la de la tripulación, tercero evitar daños en superficie y finalmente recién estará en condiciones de abandonar la aeronave. Es una regla que viene del derecho marítimo y que adoptada al derecho aeronáutico guatemalteco, tiene plena vigencia.

En relación a las medidas de seguridad normales, el Artículo 115 numeral tres del Reglamento de la Ley, establece que el comandante: "Debe velar por la seguridad de los pasajeros así como del equipaje, carga y correo. Así mismo puede rehusar o condicionar el transporte de pasajeros por razones debidamente justificadas".

Complementariamente tiene el deber del numeral cuatro "Tiene la obligación de asegurarse antes de la partida, que las condiciones de la aeronave garanticen la seguridad del vuelo a realizar, pudiendo disponer su suspensión, bajo su responsabilidad".

Esto antes de la partida, durante el viaje el reglamento le impone otro deber adicional, para el caso de necesidad, adoptar toda medida tendiente a dar mayor seguridad al vuelo.

Prosigue la enumeración de la función pública, es decir, también el Reglamento le reconoce otro cargo que debe realizar eficaz y eficientemente, se trata de la función pública, así el numeral seis ordena: "En caso de muerte de un pasajero o miembro de la tripulación, debe adoptar las medidas de seguridad a fin de resguardar los efectos personales que pertenezcan al fallecido, entregándolos bajo inventario a la autoridad

competente en la primera escala. Si dicha escala fuese realizada en el exterior del país, el hecho será puesto en conocimiento del cónsul guatemalteco”.

Al tenor del inciso siguiente, siete: “Registrará en los libros correspondientes los nacimientos y defunciones ocurridos a bordo, debiendo remitir copia autenticada del registro a la autoridad competente de Guatemala, cuando corresponda, a la del Estado de matrícula de la aeronave. Igual procedimiento deberá adoptar con relación a los matrimonios y testamentos celebrados y otorgados a bordo en casos extremos”.

Para finalizar el comentario, corresponde completar el marco de atribuciones y obligaciones del comandante regulado por el Reglamento de la Ley de Aviación Civil, que cita los derechos que, siempre con la mira puesta en la seguridad del vuelo, le confiere el inciso nueve del referido Artículo 115: “de arrojar durante el vuelo, si lo considera indispensable, las mercancías o equipajes transportados, a fin de asegurar la aeronave.”

El resto del personal que integra la tripulación se rige por las estipulaciones de las Regulaciones de Aviación Civil, RAC OPS 2, para aviación comercial.

El Artículo 63 de la Ley de Aviación Civil establece: “En todo aeródromo público existe un responsable quien será la máxima autoridad en lo que respecta a la dirección y régimen interno. El reglamento determinará los requisitos necesarios para desempeñarse en el cargo”. Con las diferencias que corresponden se puede indicar que el jefe de aeródromo es en responsabilidades semejante al comandante de aeronave,

son los dos personajes esenciales a la aeronavegación, de ellos depende y en ellos está depositada la seguridad, eficiencia y eficacia de la aeronavegación comercial.

Por ello, así como aquél era la autoridad máxima de la aeronave y cuenta con atribuciones que exceden el interés del explotador, este también se constituye en la autoridad máxima y cuenta con facultades de carácter disciplinario y de organización en toda el área de su competencia.

Al comandante lo designa el explotador, a este la autoridad aeronáutica que además reglamenta las facultades que le delega y establece las obligaciones que le son propias.

En cuanto a los aeródromos privados, el Decreto 93-2000 en el Artículo 64 regula el régimen de aplicación: “En los Aeródromos privados, habrá un encargado, pudiendo dicha función estar a cargo del propietario o tenedor del campo, o de otra persona designada por estos, conforme a los requisitos que establezca la Dirección General de Aeronáutica Civil”.

En este caso la autoridad máxima recae en la figura del encargado. Puede ser el titular del campo, el mero tenedor en los casos de arrendamiento o también cualquier otra persona que designen los anteriores. La segunda parte del Artículo exige se cumpla con el requisito de comunicación a la autoridad aeronáutica.

Para finalizar el presente capítulo cabe destacar que al señalar el régimen legal del personal aeronáutico, no puede ignorarse el Código de Trabajo guatemalteco en lo

relativo a las relaciones laborales entre patronos y trabajadores en sentido amplio.

En síntesis, el régimen legal regulatorio de la tarea aeronáutica regulada por el Decreto 93-2000 se estructura sobre la base que la actividad requiere de personas especialmente capacitadas para: en la aeronave, conducir, operar, mantener equipos, cumplir con ciertos servicios de carácter administrativos o complementarios del viaje; y en tierra ejercer las actividades de mantenimiento de aeronaves, control de tránsito aéreo, despacho de vuelo, y capacitación.

Y por otro lado el Código de Trabajo, establece lo relacionado al conjunto de normas jurídicas, principios e instituciones que regulan las relaciones entre patronos y trabajadores que se derivan de la actividad aeronáutica, así como a la forma de resolver los conflictos de índole laboral.

Importante y necesario es en relación a lo anterior, vincular del título tercero del Código de Trabajo, el capítulo tercero, relacionado con: Las jornadas de trabajo, y el capítulo cuarto, relacionado con descansos semanales, días de asueto y vacaciones anuales. Con la Sub-parte "Q" de las Regulaciones de Aviación Civil RAC OPS 2, que regulan las limitaciones del tiempo de vuelo, tiempo en servicio y requisitos de descanso del personal aeronáutico referido en el presente capítulo, en consideración que la importancia del cumplimiento de ambas normas obedece estrictamente a garantizar la seguridad de vuelo y en consecuencia a salvaguardar la vida y seguridad de los usuarios del transporte aéreo comercial.



2.6.2. Régimen legal de responsabilidad del transportador

La cuestión de la responsabilidad al igual que ocurre en las restantes ramas del derecho resulta uno de los temas de superlativa importancia, pues también se encuentra inmerso en la relación del personal aeronáutico con la aeronave como anteriormente se ha expuesto.

Por responsabilidad aeronáutica, cabe entender la obligación que pesa sobre el explotador de la aeronave de reparar los perjuicios ocasionados por su utilización según su destino específico, o sea, la navegación aérea. Es decir que el tema de la responsabilidad aeronáutica desde esta óptica está circunscrito a la derivada exclusivamente de la figura del explotador. Lo cual advierte que el concepto expresado por este notable estudioso del derecho aeronáutico habla de reparar los perjuicios.

Del citado concepto, se pretende entender que al referirse a ello en realidad lo hace con sentido amplio, es decir, comprensivo de los daños y no solamente considerando los perjuicios. Es que la teoría general de la responsabilidad civil se deriva del resultado del accionar del agente, en este caso del explotador. Pero no de cualquier resultado sino de aquel que resulta dañoso y produce perjuicio.

Sin duda que sin daño no habrá perjuicio y sin ambos no existe posibilidad de resarcimiento, además todo es consecuencia de la culpa o negligencia de la acción contraria a lo esperado por parte del explotador.

Coincide que el único daño o perjuicio que debe ser resarcido en este caso es el que se produce como consecuencia de la utilización de la aeronave. No interesa a los fines de la aplicación del régimen de responsabilidad a tratarse en los parágrafos posteriores, aquellos otros efectos dañosos o perjudiciales provenientes de situaciones en los que la aeronave no participa.

Así, si por ejemplo un pasajero resulta perjudicado durante la espera para el embarque a ella no le será aplicable el régimen establecido en La Ley de Aviación Civil. Idéntico criterio deberá tenerse para las mercancías que sufren daño, durante el tiempo de espera o en el proceso de estibación.

En síntesis, la teoría de la responsabilidad se ocupa de los actos del explotador, siempre y cuando ellos ocasionaren un daño o perjuicio, y que estos a la vez se produzcan con motivo de la utilización de aeronaves, y siempre que ella ocurra durante la utilización con miras a el fin específico. Si no está relacionado al fin, la navegación aérea tampoco se considerará a los efectos de la teoría.

Al profundizar en particular sobre el tema de la responsabilidad aeronáutica se encuentra que el régimen normativo está sometido a reglas especiales que en la mayoría de los aspectos se apartan de las disposiciones del derecho común que obligan determinar los límites.

Cabe recordar algunos aspectos esenciales de la responsabilidad del derecho civil. El primero a destacar es que esta rama del derecho encuentra su fuente en el contrato.

CAPÍTULO III

3. Definición de espacio aéreo

Podemos definir espacio aéreo como: “El que se sitúa sobre los límites territoriales de un Estado y respecto del cual este ejerce poderes exclusivos o la zona de la atmosfera terrestre situada por encima de la superficie, tanto sobre tierra como sobre agua, que está bajo la jurisdicción de una nación o autoridad competente.”⁶

La Constitución Política de la República de Guatemala promulgada el 31 de mayo de 1985, como máximo ordenamiento jurídico, establece en el título tres, capítulo uno, Artículo 142. Sobre la Soberanía y el Territorio.

El cual recita lo siguiente:

“De la Soberanía y el Territorio.

El Estado ejerce plena soberanía, sobre:

- a. El territorio nacional integrado por su suelo, subsuelo, aguas interiores, el mar territorial en la extensión que fija la ley y el espacio aéreo que se extiende sobre los mismos;

⁶ <http://dle.rae.es/?id=GS1rtMv>. Diccionario de la real academia. (Consultado: 13 de septiembre de 2016)



- b. La zona contigua del mar adyacente al mar territorial, para el ejercicio de determinadas actividades reconocidas por el derecho internacional; y
- c. Los recursos naturales y vivos del lecho y subsuelo marinos y los existentes en las aguas adyacentes a las costas fuera del mar territorial, que constituyen la zona económica exclusiva, en la extensión que fija la ley, conforme la practica internacional.”

Complementando lo preceptuado en la Constitución Política de la República de Guatemala con lo establecido en la Ley de Aviación Civil, Decreto Numero 93-2000 del Congreso de la República de Guatemala. En su título uno, capítulo uno, Artículos uno y tres que regulan lo siguiente:

“Artículo 1 Objeto.

La presente ley tiene como objetivo normar el ejercicio de las actividades de aeronáutica civil, en apoyo al uso racional, eficiente y seguro del espacio aéreo, con fundamento en lo preceptuado en la Constitución Política de la República de Guatemala, los convenios y tratados internacionales ratificados por Guatemala, los reglamentos emitidos para el efecto y demás normas complementarias.”

“Artículo 3. Soberanía del Espacio Aéreo.

La República de Guatemala ejerce plena soberanía 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 prescriben en esta ley, sus reglamentos, regulaciones y disposiciones complementarias.”

3.1. Definición de navegación aérea

La navegación aérea “es el conjunto de técnicas y procedimientos que permiten conducir con seguridad y eficientemente una aeronave a su lugar de destino, asegurando la integridad de los tripulantes y pasajeros y de los bienes que se encuentren en tierra.”⁷

La navegación aérea se basa en la observación del cielo y el terreno y en los datos aportados por los instrumentos de vuelo a bordo de la aeronave. Dependiendo de las condiciones mínimas de visibilidad, distancia de las nubes, y del tipo de espacio aéreo que se sobrevuela, existen dos reglas de obligado cumplimiento:

- a. Reglas de Vuelo Visual,
- b. Reglas de Vuelo por Instrumentos.

Reglas de Vuelo Visual (Visual Flight Rules).

“Son el conjunto de normas contenidas en el Reglamento de Circulación Aérea y que

⁷ Dirección General de Aeronáutica Civil. **Manual de control de tránsito aéreo ATC Guatemala.** Pág. 52



establece las condiciones suficientes para que el piloto al mando pueda dirigir su aeronave, navegar y mantener la separación de seguridad con cualquier obstáculo con la única ayuda de la observación del entorno de forma visual.”⁸

Bajo las Reglas de Vuelo Visual, el piloto dirige su aeronave manteniendo en todo momento contacto visual con el terreno, aunque le está permitido utilizar los instrumentos de vuelo como ayuda supletoria. El piloto por norma no debe depender, sino de referencias externas a la cabina de vuelo. Estas reglas de vuelo podrán ser abreviadas por su acrónimo del idioma inglés (Visual Flight Rules) con las letras VFR.

Vuelo VFR Especial: “Vuelo VFR controlado al que el Control de Tránsito Aéreo autoriza para que se realice dentro de una zona de control, en condiciones meteorológicas visuales.”⁹

Reglas de Vuelo por Instrumentos (Instruments Flight Rules).

“Son el conjunto de normas y procedimientos recogidos en las Regulaciones de Circunnavegación Aérea, que regulan el pilotaje de aeronaves en condiciones meteorológicas de visibilidad reducida.”¹⁰

Se trata del método de navegación aérea alternativo a las Reglas de Vuelo Visual. Este tipo de vuelos se identificarán con las siglas IFR.

⁸ *Ibíd.* Pág. 8.

⁹ *Ibíd.* Pág. 37.

¹⁰ *Ibíd.* Pág. 53.

Las aeronaves de línea aérea comercial, por razón de seguridad, operaran solamente bajo reglas de vuelo por instrumentos, independientemente de las condiciones meteorológicas.

El elemento responsable en tierra de la navegación aérea lo integran los Centros de Control de Tránsito Aéreo, apoyados con la información proporcionada por los pilotos y asistidos por los sistemas Radar.

Un vuelo por Instrumentos contará de cuatro etapas:

- a. La salida;
- b. La ruta;
- c. La llegada; y
- d. La aproximación.

Cada una de estas etapas cuenta con sus procedimientos estándar, publicados en las cartas de navegación aeronáutica y que permiten a los vuelos por instrumentos moverse de un modo seguro y ordenado, desde que el avión enciende sus motores hasta que los apaga.

Los procedimientos estándar permiten al piloto, en caso de falla de comunicación, completar un vuelo de modo que sus intenciones puedan predecirse, tanto por los servicios de control de tránsito aéreo, como por las otras aeronaves que se puedan encontrar en la zona.



No todos los pilotos, ni tampoco todas las aeronaves pueden volar bajo las Reglas de Vuelo por Instrumentos. Los pilotos requieren una habilitación especial en su licencia y además, acreditar que han volado recientemente bajo estas condiciones.

Del mismo modo, las aeronaves deben disponer del equipamiento siguiente:

- a. Dos radios transmisores y receptores, para mantener comunicación con los servicios de control de tránsito aéreo.
- b. Dos receptores de radio faro no direccional (Non Directional Beacon) o NDB para recibir las transmisiones de los radio faros, ubicados en tierra en ayuda a la navegación aérea.
- c. Dos receptores de radio faro omnidireccional VHF (Vhf Omnidirectional Range) o VOR, para recibir las transmisiones realizadas por las balizas ubicadas en tierra; y
- d. Un equipo de medición de distancia (Distance Measuring Equipment) o DME, para conocer las distancias desde las radio ayudas ubicadas en tierra.

3.2. Clasificación del espacio aéreo

Dentro de la clasificación del espacio aéreo existen cuatro tipos de espacio aéreo:

- a. Espacio aéreo controlado;

- b. Espacio aéreo no-controlado;
- c. Espacio aéreo de uso especial; y
- d. Otros tipos de espacio aéreo.

El espacio aéreo se asigna a cualquiera de estos cuatro tipos según la densidad y complejidad del tráfico aéreo que lo utiliza, los tipos de operaciones que se llevan a cabo en él y otros factores.

La provisión de los servicios de control de tránsito aéreo necesarios para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas se realizará principalmente en función de ciertas divisiones en el espacio aéreo en las cuales se ofrecerán distintos servicios. El espacio aéreo se diseña, distribuye y utiliza siempre con criterios operacionales, salvaguardando la seguridad de las operaciones. La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), exige que el espacio aéreo sea clasificado según unos criterios que corresponden principalmente a las necesidades de los servicios de control de tránsito aéreo.

3.3. Espacio aéreo controlado

El espacio aéreo controlado es aquel espacio aéreo de dimensiones definidas en el que se facilita el servicio de control de tránsito aéreo a todas las aeronaves que vuelan dentro de dicho espacio. El espacio aéreo de Guatemala es aquel que se encuentra sobre el espacio terrestre y mar territorial de la República de Guatemala.



El Estado de Guatemala ejerce soberanía plena y exclusiva sobre el espacio suprayacente al territorio terrestre y a sus aguas territoriales.

En ese sentido, Guatemala reconoce los compromisos asociados con el Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional, reafirmando la idea de la soberanía de los Estados sobre el espacio aéreo que se encuentra sobre sus respectivos territorios y los principios generales bajo los cuales se desarrolla la aviación civil comercial, dejando a cada Estado el poder absoluto de establecer las bases que deberían observarse para hacer uso comercial de su espacio aéreo por parte de los otros Estados.

Además, se incluye la facultad de fijar las zonas de reserva por razones diversas de interés, tales como: militar, de seguridad, reserva natural, entre otros. Con base en los anteriores principios, toda aeronave militar extranjera necesita permiso especial para sobrevolar el espacio aéreo de un Estado.

Los espacios aéreos según su ubicación reciben diferentes nombres:

- Región de información de vuelo (Flight Information Region): Esta es una región o bloque, integrada por más de un Estado miembro. Es un espacio aéreo no controlado, en función de los servicios de control de tránsito aéreo.

Dentro de la región o bloque de Estados miembros, se facilitará el servicio de información de vuelo a todas las aeronaves que vuelen en dicho espacio y el servicio de búsqueda y salvamento (Search and Rescue).



Esta división es la más grande y es en función de áreas geográficas políticamente o técnicamente afines.

Dentro de las regiones de información de vuelo (FIR) la dependencia de los servicios de control de tránsito aéreo encargada, será la Oficina de Información de Vuelo o Servicio de Ruta.

Dicha región se inicia desde la superficie del terreno hasta la altitud de transición o un límite superior acordado por los Estados miembros.

- Zona de Tránsito de Aeródromo (Aerodrome Traffic Zone): Este es un espacio aéreo controlado de referencia visual, establecido alrededor de un aeródromo, exclusivo para la protección del tránsito del aeródromo. Su límite inferior inicia desde la superficie del terreno hasta un límite superior especificado.

Por norma general es de 2,000 pies y un radio que varía de tres millas náuticas (3NM) a cinco millas náuticas (5NM). Tomando el centro desde el punto de referencia del aeródromo (Aerodrome Reference Point) de acuerdo con las condiciones geográficas y el diseño del aeródromo.

Todo aeródromo controlado o no controlado tiene su zona de tránsito de aeródromo - ATZ- y este siempre debe operar en condiciones meteorológicas para vuelos visuales y la dependencia que controlara el movimiento de las aeronaves se llamara, "Torre de Control" (TWR).

- Zona de control (Control Zone): Este es un espacio aéreo controlado restringido a vuelos realizados por instrumentos –IFR-. Su delimitación inferior inicia desde el nivel del terreno hasta un límite superior especificado en las cartas de aproximación por instrumentos. Este espacio aéreo es útil cuando las condiciones meteorológicas son inferiores a las de vuelo visual o la zona de control está en condiciones meteorológicas por instrumentos –IMC-.

Su función principal es la protección de los vuelos que se realizan bajo reglas de vuelo por instrumentos –IFR-.

- Área de control: Las áreas de control son los espacios aéreos controlados que se inician desde un límite especificado sobre el terreno, hasta un límite superior indicado en las cartas de navegación.

- Las áreas de control se dividen en:

- a. Área de control terminal (Terminal Control Area): El área de control terminal –TMA- es un espacio aéreo controlado que se inicia desde un límite inferior especificado, hasta un límite superior definido. Por norma de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), para los países centroamericanos dicho límite superior se fija en 19,000 pies. Cada Estado miembro tiene la potestad de definir según su necesidad o requerimiento de seguridad un límite distinto.



- **Área superior de control:** Este es un espacio aéreo controlado restringido a vuelos realizados por instrumentos –IFR-. Su límite inferior inicia desde el nivel de vuelo inferior más bajo, y finaliza hasta el nivel de vuelo utilizable más alto.

En la Región Centroamericana, el límite inferior es 20,000 pies. En este espacio aéreo no están permitidos los vuelos visuales.

- **Aerovía (Air Way):** Las aerovías son áreas de control dispuestas en forma de corredor y delimitadas por balizas o radioayudas ubicadas en tierra o agua, las cuales mediante una señal emitida en distintas frecuencias ayudan a la navegación aérea. El ancho de una aerovía es de 10 millas náuticas, comprendiendo cinco millas náuticas a cada lado de su eje longitudinal. Son publicadas en las cartas con nombres alfanuméricos. Cuentan además con sus respectivos rumbos, puntos de notificación, altitudes mínimas en ruta y sus rumbos recíprocos.

3.3.1. Clasificación del espacio aéreo en función del servicio de control de tránsito aéreo

El espacio aéreo deberá clasificarse en alguna de las clases definidas de la letra "A" a la letra "G". De esta clasificación depende el nivel de responsabilidad que el Estado asume con quienes utilicen dicho espacio aéreo.

Siendo la clasificación con la letra "A" la más restrictiva, y la clasificación con la letra "G", la más permisiva en relación con los requisitos que toda aeronave debe cumplir al



utilizar los espacios aéreos.

Los Estados miembros podrán, o no introducirse todos los espacios aéreos. Pero se seleccionarán los que más estén acorde a las necesidades de seguridad y protección del espacio aéreo que este requiera. A continuación se desarrollarán cada una de las clases de espacios aéreos:

- Espacio aéreo clase A: Se entiende como el espacio aéreo controlado dentro del cual solamente se permiten vuelos realizados bajo reglas de vuelo por instrumentos –IFR- En el espacio aéreo clase A, se brindará separación entre todos los vuelos realizados en dicho espacio aéreo. Se proporcionará el servicio de control de tránsito aéreo y no aplicará a parámetros o condiciones meteorológicas de visibilidad mínima. A las aeronaves que vuelen en este espacio aéreo no se les restringirá a límites de velocidad específicos.

Deberá de existir radiocomunicación bidireccional en forma continua y previo al ingreso a un espacio aéreo clase A, la aeronave deberá contar con una autorización expedida por la autoridad de servicio de control de tránsito aéreo correspondiente.

- Espacio aéreo clase B: En esta clase de espacio aéreo controlado solamente se permiten vuelos realizados por reglas de vuelo por instrumentos –IFR- y Vuelos visuales controlador –CVFR-. Se proporcionará servicio de control de tránsito aéreo y se separará a todas las aeronaves que vuelen en esta clase de espacio aéreo. No se aplicará límites de velocidad específicos.



Deberá de existir radiocomunicación bidireccional en forma continua y previa al ingreso a un espacio aéreo, la aeronave deberá contar con una autorización expedida por la autoridad de servicio de control de tránsito aéreo correspondiente.

En lo relacionado con los vuelos realizados bajo reglas de vuelo visual, aunque este se realice como un vuelo visual, el mismo se protegerá como si fuere un vuelo realizado por reglas de vuelo por instrumentos. Por tanto se identificará como un Vuelo Visual Controlado - CVFR-.

- Espacio aéreo clase C: es el espacio aéreo controlado dentro del cual se permiten los vuelos realizados por Reglas de Vuelo por Instrumentos -IFR- y Vuelos Realizados por Reglas de Vuelo Visual -VFR-. Se brindará separación entre los vuelos realizados por reglas de vuelo por instrumento -IFR-, y los vuelos realizados por Reglas de Vuelo Visual -VFR-.

Se brindará información de tránsito entre vuelos realizados bajo Reglas de Vuelo Visual -VFR-, y aviso para evitar el tránsito a petición. Se facilitará el servicio de control de tránsito aéreo a todas las aeronaves volando dentro de dicho espacio aéreo. Deberá de existir una visibilidad superior a ocho kilómetros por encima de 10,000 pies sobre el nivel del mar y cinco kilómetros por debajo de 3,050 metros o 10,000 pies sobre el nivel del mar. Y una distancia de las nubes de 1,500 metros en la horizontal.

A los vuelos realizados por reglas de vuelo por instrumentos no se aplicará límite de velocidad, pero los vuelos realizados por reglas de vuelo visual -VFR- deberán de

permanecer dentro de los 250 nudos indicados, por debajo de 10,000 pies sobre el nivel medio del mar.

Deberá de existir radiocomunicación bidireccional en forma continua y previo al ingreso a un espacio aéreo clase C, la aeronave deberá contar con una autorización expedida por la autoridad de servicio de control de tránsito aéreo correspondiente.

“Vuelos VFR controlados

Aplicación: Dentro de los espacios aéreos clase B y C, se proporcionarán servicios al tráfico VFR, de acuerdo con lo que a continuación se especifica.

En los espacios aéreos clase B se proporcionará:

- a. Separación al tráfico IFR del VFR y al VFR del VFR
- b. Información de tráfico a todos los vuelos
- c. Asesoramiento anticolidión a todos los vuelos

En los espacios aéreos clase C se proporcionará:

- a. Separación al tráfico IFR del VFR
- b. Información de tráfico al VFR del VFR
- c. Asesoramiento anticolidión al VFR del VFR a solicitud del piloto.

En los espacios aéreos B y C se proporcionará el servicio de control por medio de

radar.”¹¹

- Espacio aéreo clase D: Espacio aéreo controlado dentro del cual se permiten vuelos realizados por reglas de vuelo por instrumentos –IFR- y vuelos realizados por reglas de vuelo visual –VFR-.

Se proporcionará separación entre los vuelos realizados por reglas de vuelo por instrumentos -IFR e IFR-. Entre vuelos realizados bajo reglas de vuelo visual –VFR- recibirán información respecto a todos los vuelos.

Se proporcionará información de tránsito entre vuelos realizados bajo reglas de vuelo visual –VFR- a los vuelos realizados por reglas de vuelo por instrumentos -IFR-, y se dará aviso para evitar el tránsito a petición.

Deberá de existir una visibilidad no menor a ocho kilómetros por encima de 3,050 metros o 10,000 pies sobre el nivel del mar. Y una visibilidad no menor a cinco kilómetros por debajo de 3,050 metros o 10,000 pies sobre el nivel del mar, y una distancia de nubes de 1,500 metros horizontal, 1,000 pies o 300 metros hacia arriba como hacia abajo.

Se proporcionará a todos los vuelos servicios de control de tránsito aéreo. Los vuelos por instrumentos –IFR- estarán separados de otros vuelos por instrumentos –IFR de

¹¹ SENEAM. Manual de procedimientos de control de tránsito aéreo. Pág. 142.

IFR- y recibirán información de tránsito respecto a los vuelos visuales –VFR-. Los vuelos visuales –VFR- recibirán información de tránsito respecto a los otros vuelos.

Los vuelos visuales –VFR- no requieren separación del servicio de control de tránsito aéreo, sin embargo, deben establecer comunicación en doble vía con la dependencia de control de tránsito aéreo apropiada antes de incorporarse a este espacio aéreo.

- Espacio aéreo clase E: Espacio aéreo dentro del cual se permiten los vuelos por instrumentos -IFR- y vuelos visuales –VFR-. Se proporcionará a los vuelos por instrumentos –IFR- servicio de control de tránsito aéreo y serán separados de otros vuelos por instrumentos. Todos los vuelos reciben información de tránsito en la medida de lo factible. Esta clase de espacio aéreo no se utiliza para zonas de control.
- Espacio aéreo clase F: Espacio aéreo no controlado dentro del cual se permiten vuelos por instrumentos –IFR- y vuelos visuales –VFR-. Todos los vuelos por instrumentos participantes recibirán servicio de asesoramiento de tránsito aéreo y servicio de información de vuelo, cuando así lo soliciten.
- Espacio aéreo clase G: Espacio aéreo no controlado dentro del cual se permiten vuelos por instrumentos –IFR- y vuelos visuales –VFR-. El servicio de control de tránsito aéreo no tiene autoridad ni responsabilidad de ejercer control sobre el tráfico aéreo. Todos los vuelos reciben servicio de información de vuelo, si así lo solicitan.

3.4. Espacio aéreo no controlado

Aunque dentro de esta clase de espacio aéreo si se facilitan algunos de los servicios de control de tránsito aéreo, como lo es, el servicio de información de ruta y el servicio de búsqueda y salvamento –SAR-. Se dice que es un espacio aéreo no controlado, puesto que el piloto al mando de la aeronave asume la total responsabilidad de su integridad manteniendo siempre el vuelo bajo reglas de vuelo visual.

3.5. Espacio aéreo de uso especial

Este espacio aéreo requiere especial atención para las tripulaciones de vuelo por el riesgo que representa ingresar a dichas áreas, las cuales se clasifica en:

- **Áreas prohibidas:** Esta es una clase de espacio de dimensiones definidas. Identificadas por un área en la superficie de la tierra dentro de las cuales, el vuelo de aeronaves está prohibido. Estas áreas se establecen para seguridad entre otras razones asociadas y se publican en las cartas aeronáuticas.
- **Áreas restringidas:** Este es el espacio aéreo en donde las operaciones de vuelos están restringidas a ciertas limitaciones. Pueden ser peligrosas para aeronaves, como: Artillería en prácticas, artillería aérea, misil guiados o volando. Entrar en áreas restringidas sin autorización de la dependencia controladora puede ser muy peligroso. Si el servicio de control de tránsito aéreo da una autorización para realizar un vuelo por instrumentos –IFR- que le llevara a través de un área restringida, esta

autorización es ya un permiso para penetrar en este espacio aéreo. En este caso, no se debe llevar más acciones que cumplir la autorización, y mantener la vigilancia normal.

- **Áreas peligrosas:** Es un espacio aéreo de dimensiones definidas, extendiéndose desde tres millas náuticas fuera de la costa. Aquí puede desarrollarse actividad que puede ser peligrosa para aeronaves no participantes. El propósito de estas áreas peligrosas es de advertir a pilotos no participantes del peligro potencia. Un área peligrosa puede estar situada sobre aguas nacionales, internacionales, o ambas.
- **Área de alerta:** Estas zonas se muestran en las cartas para informar de áreas en donde se pueden encontrar un alto volumen de pilotos entrenándose o un tipo de actividad aérea inusual. El volumen en áreas de alerta no está prohibido, pero se debe extremar la precaución.
- **Área de operaciones militares: (Military Operación Área):** Se establecen para separar ciertos entrenamientos militares de operaciones de vuelo civiles.

3.6. Otros tipos de espacio aéreo

Este tipo de espacio aéreo está reservado para otro tipo de actividades que no son directamente relacionadas con la navegación aérea. Pero que en la clasificación de los tipos de espacio aéreo si es tomada en cuenta.

CAPÍTULO IV

4. Delitos y faltas aeronáuticas

En el derecho aeronáutico se observa que pueden producirse hechos en los cuales el transporte de aeronaves es utilizado como lugar o como medio de consumación de un delito, hurto, homicidio, por mencionar algunos.

Pero también se observa que pueden producirse hechos ilícitos derivados específicamente de la actividad aeronáutica.

Estos últimos, son los denominados delitos aeronáuticos, siendo ejemplo de ellos: el apoderamiento ilícito de aeronaves, la violación de fronteras, el sobrevuelo en zonas prohibidas, la conducción de aeronave sin título habilitante, la falsedad material e ideológica en los registros de las aeronaves, usurpación de calidad, uso ilegítimo de documento de identidad del personal técnico aeronáutico, etcétera, o bien, cualquiera de las figuras delictivas como el abuso de autoridad, incumplimiento de deberes y anticipación o prolongación de funciones públicas que pudiere atribuirse a funcionarios o empleados públicos.

La existencia de estos delitos aeronáuticos ha planteado a los juristas especializados en la materia la interrogante acerca de si debería existir un derecho penal específico, es decir, un derecho penal aeronáutico autónomo del derecho penal ordinario.

Calificadas opiniones sostienen que si bien es cierto que hay delitos aeronáuticos, ello no es suficiente argumento para afirmar la existencia de un derecho penal aeronáutico.

Al respecto, el Jurista Rodríguez Jurado expresa: “No creo que exista realmente un derecho penal aeronáutico, ya que el derecho penal en sí mismo implica, como el derecho aeronáutico, un conjunto de principios y normas que integran un todo orgánico.

La circunstancia de que el hecho técnico de la aeronavegación pueda dar lugar al nacimiento de delitos específicos, no justifica que se pretenda crear un derecho penal aeronáutico, pues para ello sería necesario que se justificara la modificación de principios e instituciones del derecho penal, que son independientes de los delitos en sí, y como tal cosa no ocurre, ni podría ocurrir, no puede considerarse que realmente exista un derecho penal aeronáutico”.¹²

En el caso específico de Guatemala, lo más aconsejable en materia de método legislativo, sería que todos los ilícitos aeronáuticos estuviesen contenidos en la Ley de Aviación Civil, pues ello permitiría una mejor interpretación de las distintas figuras penales aeronáuticas. Sin embargo, en la actualidad, los ilícitos aeronáuticos surgen del Código Penal y las faltas de las figuras específicas previstas en la Ley de Aviación Civil, esta última, en el título 15, que se ocupa de las infracciones y sanciones.

Respecto a la distinción entre delitos y faltas en materia aeronáutica hay diversas opiniones, algunos autores, afirman que la diferencia está dada por la sanción que

¹² Rodríguez Jurado, Agustín. Teoría y práctica del derecho aeronáutico. Pág. 246.

corresponde a cada uno, pues mientras los delitos son castigados con prisión, en las faltas no procede este tipo de sanción.

Además, mientras las faltas son sancionadas por el órgano administrativo, los delitos requieren el pronunciamiento del Poder Legislativo. Justamente la Ley de Aviación Civil de Guatemala, regula en el Artículo 119 que las infracciones a la propia Ley, Decreto 93-2000; su Reglamento, Acuerdo Gubernativo No. 384-2001 y las Regulaciones de Aviación Civil, serán sancionadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil lo cual advierte que cualquier violación a los instrumentos legales anteriormente relacionados ocupan la categoría de faltas y que el órgano administrativo encargado de conocer y sancionar es la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Independientemente del pago de los daños y perjuicios ocasionados y de las responsabilidades civiles y penales que pudieran deducirse de la actividad aeronáutica en general o bien derivado de un aspecto específico de tal actividad como pudiera ser el mantenimiento de aviación, las operaciones aéreas, el control de tránsito aéreo, etc.

Sin perjuicio de estas diferencias, una corriente de opinión, entiende que la distinción entre delitos y faltas es simplemente una cuestión de política legislativa, ya que nada impide que el hecho que hoy está legislado como falta, mañana sea descrito en el Código Penal y sea delito.

Con relación a la distinción entre delitos y faltas específicamente en el derecho aeronáutico, cabe aclarar, que por lo anteriormente expuesto, la distinción entre delito y

falta es determinada por la sanción que corresponda aplicar, lo que orienta a considerar como delito al hecho reprimido con pena de prisión y a la infracción o falta al sancionado con apercibimiento, multa, suspensión e inhabilitación temporal, cancelación y eliminación o destrucción de edificaciones e instalaciones no autorizadas.

Respecto a las faltas, o infracciones el Decreto 93-2000 en el Artículo 120, se limita a establecer algunas disposiciones básicas, dejando al Poder Ejecutivo, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, la tarea de fijar que hechos u omisiones constituyen falta y que sanción corresponde aplicar en cada caso.

Se deduce entonces de los Artículos 118 y 119 del mismo cuerpo que las infracciones a sus disposiciones, así como al Reglamento de la Ley; Regulaciones de Aviación Civil y demás normas que dicte la autoridad aeronáutica, que no importen delito, serán determinadas por el Organismo Ejecutivo por medio de la Dirección General de Aeronáutica Civil y sancionadas con:

1. Apercibimiento;
2. Multa;
3. Inhabilitación temporaria o definitiva, de las facultades conferidas por los certificados de idoneidad aeronáutica;
4. Suspensión temporaria de las concesiones autorizadas o permisos;
5. Caducidad de las concesiones o retiro de las autorizaciones o permisos acordados para la explotación de servicios comerciales aéreos.



El procedimiento a seguir en la comprobación de los hechos, la aplicación de las sanciones, la determinación de la autoridad administrativa facultada para imponerlas, así como para entender en los casos de apelación, se encuentran desarrollados en el título nueve del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, Acuerdo Gubernativo Número 384-2001.

Procedimiento de carácter sumario que por lo menos debería, asegurar dos instancias y el derecho de defensa. La impugnación contra los actos administrativos emanados de la Dirección General de Aeronáutica Civil se establecen en el Artículo 12 que se podrán interponer los recursos administrativos previstos en la ley, contra las resoluciones emitidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil y sus inspectores de conformidad con la literal g) del Artículo 7 del Decreto 93-2000, "...podrá delegar en su personal inspectores, con libre acceso a todas las personas, aeronaves, lugares, instalaciones y documentos que sean requeridos por la normativa aeronáutica nacional e internacional para realizar funciones de vigilancia y determinar si se cumple con las condiciones de seguridad aérea, operativa y en ejercicio de sus funciones podrán tomar las acciones de conformidad con la ley, reglamento, regulaciones y disposiciones complementarias que podría incluir el retiro temporal o definitivo de una aeronave de las operaciones de vuelo".

Los Artículos 120 y 125 de la Ley de Aviación Civil, desarrollados en los Artículos 184 y 185 del Reglamento de la Ley, se refieren al cobro y ejecución de las sanciones; el Artículo 121 a los casos en que procede las suspensiones e inhabilitaciones temporales, mientras que el Artículo 122 se refiere a la cancelación de licencias,

certificados, autorizaciones y concesiones otorgadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

El Artículo 123 primer párrafo dispone lo relativo a medidas correctivas o preventivas de orden temporal o definitivo y segundo párrafo a la comisión y omisión de varias infracciones o fueren continuadas.

El Artículo 8 hace referencia al destino de las multas, cuyo importe debe ingresar al fondo privativo para cubrir los gastos de operación de la Dirección General de Aeronáutica Civil, gastos de mantenimiento de instalaciones y costos de inversión en el desarrollo.

Por último, siempre relacionado a las infracciones cometidas en el ejercicio aeronáutico, en el título 14 sobre investigación de accidentes e incidentes de aviación se dispone que la Dirección General de Aeronáutica Civil, está obligada a investigar y coordinar administrativa y técnicamente los accidentes e incidentes de aeronaves en Guatemala y a participar en los que ocurran a aeronaves guatemaltecas en aguas o territorios de otro Estado, para determinar las causas y establecer las medidas tendientes a evitar la reincidencia, mediante la sanción correspondiente a los infractores, sin que la intervención de la autoridad aeronáutica impida la acción judicial ni la intervención policial en los actos vinculados con hechos ilícitos, en coordinación con los inspectores e investigadores de la Dirección de Aeronáutica Civil, lo cual advierte que se les otorga la categoría de peritos en el proceso penal.

En definitiva, la Ley de Aviación Civil, tipificó una serie de infracciones o faltas aeronáuticas a través del Artículo 120. Pero, apenas dejó cabida en los Artículos 116 y 117 a la posibilidad de intervención judicial y policial para determinar en la investigación de accidentes lo relativo a los delitos que se pudieran derivar de acciones u omisiones en toda actividad aeronáutica, como pudieran ser los que se tipifican como atentado contra la seguridad de los transportes marítimos y aéreos; desastre marítimo, fluvial o aéreo; atentado contra otros medios de transporte y desastres culposos, tipificados en los Artículos 290, 291, 292 y 293 del Código Penal.

4.1. Definición de accidente de aviación

Por lo específico de la materia es difícil encontrar una definición que describa los acontecimientos reales que involucren un accidente de aviación ya que generalmente los términos que se encuentran son términos muy genéricos.

"Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave esta lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal, durante el cual:

a. Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:



- Hallarse en la aeronave, o
- Por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
- Por exposición directa al chorro de un reactor.

b. La aeronave sufre daños o roturas estructurales que:

- Afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y
- Que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado,

Excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita a un solo motor (incluido su capó o sus accesorios); hélices, extremos de ala, antenas, sondas, alabes, neumáticos, finos, ruedas, carenas, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones), o por daños menores a las palas del rotor principal, palas del rotor compensador, tren de aterrizaje y a los que resulten de granizo o choque con aves (incluyendo perforaciones en el radomo).



c. La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.”¹³

4.2. Definición de incidente

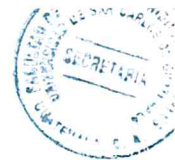
“Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llega a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.”¹⁴

4.3. Marco regulador de la seguridad a la navegación aérea

Como resultado de la Conferencia de directores generales de aviación civil realizada en Montreal, Canadá durante los días 20 al 22 de marzo de 2006 y posteriormente complementado en la Conferencia de alto nivel sobre la seguridad operacional, que se llevó a cabo en la Ciudad de Montreal, Canadá, del 29 de marzo al 01 de abril de 2010. Se discutió la necesidad de contar con una estrategia mundial de seguridad operacional. La Organización de Aviación Civil –OACI- ha considerado necesario implementar un mecanismo de control que fortalezca la seguridad a las operaciones aéreas. En tal sentido se creó un anexo adicional a los dieciocho anexos existentes. Otorgándosele a este anexo el nombre de Anexo 19 Gestión de la seguridad operacional.

¹³ Organización de Aviación Civil Internacional. **Anexo 19 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Gestión de la seguridad operacional.** Pág. 1-1.

¹⁴ **Ibíd.** Pág. 1-2.



4.3.1. Manuales de seguridad operacional

Por la importancia que el manejo de la seguridad a las operaciones aéreas denota, el anexo 19 gestión de la seguridad operacional, se apoya en otros documentos de OACI, siendo los más importantes los siguientes:

- **Manual de aeronavegabilidad (Doc 9760):** De acuerdo a lo establecido en este manual se utiliza para efectuar inspecciones y auditorias de vigilancia de la seguridad operacional; por parte de la sección de inspección de aeronavegabilidad, sobre inspección de aeronaves, organización, dotación de personal, instrucciones y equipo.
- **Manual de certificación de aeródromos (Doc 9774):** Según este manual tiene el objeto de ejecutar el proceso para emitir las certificaciones de aeródromos, que cumplan con las siguientes obligaciones: preparar y actualizar las normas y reglamentos de certificación y operación de aeródromos, con base a las normativas internacionales del anexo 14 y Doc 9774 de la OACI. Examinar la comunicación enviada a los estados por la OACI sobre certificación de aeródromos, vigilancia operacional (SMS), seguridad operacional; preparar y expedir órdenes, reglas, circulares de asesoramiento y textos de orientación relativo a las regulaciones y manuales elaborados por la autoridad de aviación correspondiente y relativos a la certificación de los aeródromos; examinar planes y proyectos de nuevos aeródromos a certificarse o la ampliación o modificación de los aeródromos certificado, a efectos de asegurar que se cumplan los requisitos de las RAC correspondientes.

- Manual de gestión de la seguridad operacional –SMS- (Doc 9859): El objeto de este manual es proporcionar a los Estados una guía sobre el desarrollo y la implementación de un programa estatal de seguridad operacional (SSP), de acuerdo con las normas y los métodos recomendados (SARPS) internacionales incluidos en el anexo 1- Licencia al personal, anexo 6- Operación de aeronaves, anexo 8- Aeronavegabilidad, anexo 11- servicios de tránsito aéreo, anexo 13- Investigación de accidentes e incidentes de aviación y el anexo 14- Aeródromos, Volumen I- Diseño y operaciones de aeródromos. Se debe tener presente que las disposiciones del SSP se incorporan en el anexo 19- gestión de la seguridad operacional el que aún estaba en desarrollo a la fecha de publicación de la tercera edición la cual fue utilizada como referencia.
- Manual de medicina aeronáutica civil (Doc 8984): Con este manual lo que se quiere lograr es la implementación con un mecanismo de control que regule la salud de quienes ostentan una licencia aeronáutica.
- Manual de procedimientos para la inspección, certificación y supervisión de las operaciones (Doc 8335): Por medio de este manual se hace efectivo el trabajo del inspector de ruta conforme a los siguientes puntos:

De acuerdo a este documento la inspección en ruta permite al inspector observar el puesto de pilotaje y la cabina durante la realización de vuelos de línea, pudiendo comprobar la actuación y competencia general de la tripulación determinado su



coordinación y vigilancia al vuelo; es importante señalar que el inspector al concluir sus observaciones les hace saber al piloto al mando y a los miembros de la tripulación el resultado de la evaluación practicada.

- Manual de vigilancia de la seguridad operacional (Doc 9734): Parte A, sobre el establecimiento y gestión de un sistema estatal de vigilancia de seguridad operacional.
- Manual relativo a la implementación y gestión de un régimen estatal de licencias para el personal aeronáutico (Doc 9379): Basados en el anexo 1 el cual contiene las normas y métodos recomendados adoptados por la Organización de Aviación Civil Internacional como normas mínimas para el otorgamiento de licencias al personal, este anexo es aplicado a todos los solicitantes y, cuando se trate de renovaciones, a todos los titulares de las licencias y habilitaciones en ella especificadas.
- Manual sobre el reconocimiento de organizaciones de instrucción (Doc 9841): En este manual se busca la estandarización de la instrucción y los métodos a ser utilizados por las escuelas de instrucción aeronáutica autorizadas.

Por lo específico del tema a desarrollar en el este capítulo, tomaremos de referencia los siguientes manuales:

- Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859): En este documento se



incorporan una serie de órganos de control interno que deberán ser creados por los Estados miembros y cuya recomendación e implementación es de cumplimiento obligatorio.

- Manual de vigilancia de la seguridad operacional Doc 9734: En estos dos últimos manuales de relevante importancia se enfocan los puntos a desarrollar en las siguientes líneas.

4.4. Programa Estatal de Seguridad Operacional –SSP-

Cada Estado establecerá un programa estatal de seguridad operacional destinado a la gestión de la seguridad operacional del Estado, con el fin de alcanzar un nivel aceptable de rendimiento.

Se utilizará la definición que facilita el documento anexo 19, conjunto integrado de reglamentos y actividades destinadas a mejorar la gestión de la seguridad operacional.

La seguridad operacional como el estado en que los riesgos asociados a las actividades de aviación relativas a la operación de las aeronaves, o que apoyan directamente dicha operación, se reducen y controlan a un nivel aceptable.

4.5. Supervisión estatal de la seguridad operacional

Sistema de gestión de la seguridad operacional –SMS-



Enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional que incluye las estructuras orgánicas, la obligación de rendición de cuentas, las políticas y los procedimientos necesarios.

4.6. Notificación de diferencias

Es oportuno mencionar que la OACI, dicta las directrices en materia de aviación civil, pero son los Estados quienes incorporan dichas directrices al ordenamiento interno de cada Estado y por los consiguientes están en la libertad de manifestar su desacuerdo sobre un punto determinado y solicitar un cumplimiento enmendado.

En los artículos que dieron vida a la Organización de Aviación Civil Internacional se estableció en el Artículo 38, que los Estados podrán notificar a la OACI cualquier diferencia entre sus reglamentos y legislaciones nacionales y sobre la cuales se podrán pronunciar informando las diferencias subsiguientes, esto con el fin de que se notifique a los demás Estados contratantes de las disposiciones de diferencias.

Es importante para comprender los alcances de las directrices en materia de seguridad, realizar una definición clara de los objetivos que se buscan controlar y para ello haremos un análisis del término seguridad. Se inicia indicando que este término se utiliza mejor en el idioma inglés safety, debido a que ahí la definición es más simple de analizar, no así en el idioma español en donde la definición de seguridad nos lleva a dos definiciones que ligados entre sí son conceptualmente distintas y las analizaremos de la siguiente forma: "Servicio encargado de la seguridad de una persona, de una

empresa, de un edificio, etc.”¹⁵ Y la segunda definición, “dicha de un mecanismo: que asegura su mejor funcionamiento.”¹⁶

Por los puntos a tratar nos quedaremos con la segunda definición. Es oportuno manifestar que, sin menoscabo a la importancia de la seguridad perimetral la cual deberá ser implementada por los órganos estatales correspondientes en los aeródromos y aeropuertos, no se desarrollarán en este ensayo.

4.7. Responsabilidad del Estado en la investigación de accidentes de aviación

Cuando el Estado desarrolla una actividad aeronáutica y ella origina perjuicios, el principio dominante, es este el que debe indemnizar los daños causados. La responsabilidad estatal puede surgir tanto del accionar del Estado en el campo de la actividad privada como del accionar en el campo de la actividad pública.

Así, por ejemplo, si el Estado se dedica a explotar un servicio de transporte aéreo, como ocurría antiguamente en Guatemala y esta actividad origina daños, el Estado debe responder como lo haría cualquier transportista particular. También puede surgir responsabilidad si actúa como constructor de aeronaves, partes o repuestos de estas, pues en estos casos tiene a su cargo una obligación de garantía por la aeronave o parte que fabricó y entregó.

¹⁵ <http://del.rae.es> Diccionario de la real academia. (Consultado: 13 de septiembre de 2016)

¹⁶ *Ibíd.*



Otros terrenos en los que pueden surgir responsabilidades a cargo del Estado son aquellos en los que actúa como órgano encargado de los servicios de infraestructura o control de tránsito aéreo, o cuando tiene a su cargo otorgar certificados de aeronavegabilidad, que es el más relacionado con el mantenimiento y la operación de las aeronaves.

En ambos supuestos, se trata de actividades de suma importancia, las cuales, si son cumplidas con fallas o negligencia pueden producir consecuencias de extrema gravedad. Son diversos los Artículos del Decreto 93-2000, que citan lo relacionado al certificado de aeronavegabilidad.

En el Artículo 42 del citado cuerpo legal, se define al certificado de aeronavegabilidad como: “El documento en el que se hace constar que las aeronaves guatemaltecas han cumplido para su expedición, con las normas, regulaciones y el control técnico prescritos por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

En el caso de Aeronaves Extranjeras que operen en Guatemala, el concepto es el mismo y la Dirección General de Aeronáutica Civil es la autoridad competente para exigir la validez y portación de dicho certificado extendido por autoridad competente del país de la nacionalidad de la aeronave extranjera para permitirle volar en el espacio aéreo guatemalteco.”

La Dirección, para el efecto deberá extender el certificado de aeronavegabilidad en un plazo no mayor de diez días contados a partir de la fecha en que se finalice la



inspección de la respectiva aeronave y cumpla con los requisitos contenidos en esta ley, sus reglamentos y regulaciones.

El Artículo 7 literal d) determina que la Ley de Aviación Civil anteriormente relacionada, indica que “es función de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Guatemala, expedir, prorrogar, suspender o cancelar certificados de matrícula y certificados de aeronavegabilidad”.

“Cuando una Aeronave se haya accidentado o se haya reportado en una situación de emergencia, su propietario deberá solicitar un nuevo Certificado de Aeronavegabilidad antes de ponerla nuevamente en servicio, o solicitar una inspección de la aeronave en el segundo caso.

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

El análisis de los Artículos transcritos puede enfocarse desde dos perspectivas diferentes. La primera desde el punto de vista de las responsabilidades del operador, o el explotador de servicios de transporte aéreo, quien es el responsable ante el Estado de Guatemala de mantener y operar las aeronaves de registro guatemalteco y las de



registro extranjero en condiciones óptimas de aeronavegabilidad. Lo que quiere decir, que son los operadores los encargados dentro de otras cosas, de mantener el diseño tipo de los aviones y operarlos en condiciones seguras.

Para lo cual se debe entender que mantener el diseño tipo se refiere a que las aeronaves deben en todo momento conservar las cualidades del diseño con el que fueron construidas y que las variantes a este diseño sólo pueden realizarse mediante procedimientos aprobados, como podría ser la aplicación de directivas de aeronavegabilidad que en resumen son variaciones al diseño de la aeronave, su estructura y sus sistemas que por cuestiones de seguridad es necesario e imperativo realizar.

La otra forma de variar el diseño tipo mediante métodos autorizados es la implementación de certificados tipo suplementario que consisten en modificaciones a los sistemas por cuestiones de conveniencia operacional que para implementarlos requieren de la previa autorización del fabricante de la aeronave y del gobierno del país en el que se ha aprobado el diseño tipo de fabricación.

Así mismo, se ha establecido a través de Regulaciones de Aviación Civil que otra forma de variar el diseño tipo de un avión, es la aplicación de reparaciones y alteraciones mayores a sus sistemas y estructura, extremos que se encuentran tipificados en la parte 43 de las Regulaciones de Aviación Civil.



Estas formas de variación al diseño tipo deben efectuarse en estricto cumplimiento de las recomendaciones del fabricante y del Estado autorizante, mediante el uso de materiales, partes y equipos aeronáuticos debidamente autorizados, calibrados y certificados por un proveedor autorizado o por el mismo fabricante de la aeronave.

Sin perjuicio de lo anteriormente expuesto, también es responsabilidad del explotador de la aeronave mantenerla en estado aeronavegable lo cual implica el cumplimiento estricto al programa de mantenimiento que le ha sido aprobado por la Dirección General de Aeronáutica Civil para aviones matriculados en Guatemala y por el país de registro para los aviones extranjeros, cumplimiento que encierra múltiples aspectos a considerar, pero principalmente que los ejecutores del mantenimiento cumplan con las Regulaciones de Aviación Civil en lo relativo al personal aeronáutico idóneo y capaz para realizar mantenimiento preventivo y correctivo.

En la realización de actividades de mantenimiento se sigan estrictamente las instrucciones del fabricante y cualquier otro dato aprobado por la Dirección General de Aeronáutica Civil y que se utilicen en la realización, únicamente repuestos y equipos aprobados por el fabricante de la aeronave.

Así como también realizar las intervenciones de mantenimiento en las frecuencias establecidas en el programa según sean las horas de vuelo o tiempo calendario; reemplazar en el momento justo, las partes de vida limitada o las controladas por tiempo o frecuencias de servicio; y realizar las inspecciones periódicas a equipos y sistemas específicos que contemplan las Regulaciones de Aviación Civil, como es el

caso de la prueba de los sistemas altimétricos y de transpondedor que deben imperativamente ser verificados de forma repetitiva en un período que no exceda de dos años.

La segunda perspectiva que permite el análisis del articulado de la Ley de Aviación Civil, anteriormente relacionados, se desprende de la responsabilidad del Organismo Ejecutivo a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil en el sentido de conducir las inspecciones periódicas de vigilancia y las rigurosamente establecidas en las Regulaciones de Aviación Civil, en el Reglamento y en la Ley de Aviación Civil, previo a la emisión del certificado de aeronavegabilidad para las aeronaves de registro guatemalteco.

Sin descuidar por supuesto, la verificación del estado de aeronavegabilidad de las aeronaves extranjeras cuyo certificado es exigible a los gobiernos correspondientes al registro de estas aeronaves de conformidad con lo estipulado en el Artículo 42 anteriormente citado.

El Estado debe responder de acuerdo a las normas generales sobre responsabilidad: cuando el derecho aeronáutico regula una situación especial deben aplicarse sus reglas, como sucede respecto a los transportistas y a los explotadores de aeronaves por daños a terceros en la superficie y por abordaje regulados en la Ley de Aviación Civil, derecho penal, derecho civil y derecho administrativo.

Tal es el caso que ante el acontecimiento de un accidente aéreo en adición a las investigaciones que de conformidad con la Ley de Aviación Civil, la Dirección de Aeronáutica debe realizar para establecer las causas y determinar acciones preventivas hacia el futuro.

El gobierno de Guatemala es el responsable de investigar si los funcionarios o empleados de gobierno encargados de emitir el certificado de aeronavegabilidad o bien los explotadores del servicio aéreo por acciones u omisiones hubiesen encajado en lo que tipifica el Artículo 290 del Código Penal, Decreto Número 17-73 que estipula: “Atentado contra la seguridad de los transportes marítimos, fluviales o aéreos. Quien pusiere en peligro embarcación o aeronave, propia o ajena, o practicare cualquier acto tendiente a impedir o dificultar la navegación marítima, fluvial o aérea, será sancionado con prisión de dos a cinco años”.

Lo cual es ampliado en el Artículo 291 del mismo cuerpo legal que establece: “Desastre marítimo, fluvial o aéreo. Si de los hechos a que se refiere el artículo anterior, resultare naufragio o varamiento de embarcación o la caída o destrucción de aeronave, el responsable será sancionado con prisión de cuatro a doce años”.

Y más ampliamente, en lo relacionado a la culpabilidad frente a un desastre aéreo como en el que en este caso se analiza, el Artículo 293 del Código Penal que establece: “Quien, culposamente causare alguno de los desastres previstos en los artículos anteriores de éste capítulo, será sancionado con prisión de uno a tres años”.



De los artículos anteriormente transcritos se deduce que si bien es cierto, en materia panal no opera la responsabilidad solidaria, es preciso establecer que es responsabilidad del operador mantener y operar la aeronave en estado de aeronavegabilidad, y es responsabilidad del gobierno de Guatemala vigilar que los operadores cumplen constantemente con esta responsabilidad y que previo a la emisión del certificado de aeronavegabilidad se conduzcan las acciones de auditoría e investigación que la Ley de Aviación Civil determina a los inspectores de la Dirección General de Aeronáutica Civil asignados según las especialidades a conducir las inspecciones correspondientes.

Finalmente, es importante establecer que no debe desestimarse ninguna de las figuras delictivas contenidas en el capítulo dos del título 13 del Código Penal, atribuibles a funcionarios y empleados públicos en lo relacionado principalmente a la emisión del certificado de aeronavegabilidad y al control de tránsito aéreo.

Así como también, no debe desestimarse que en la conservación del estado de aeronavegabilidad de los aviones no se cometan acciones u omisiones constitutivas de cualquier figura delictiva contemplada en el mismo cuerpo legal, como podría ser lo relativo a delitos de falsedad personal contenidas en el título nueve o bien los contenidos en el capítulo dos del título ocho del mismo cuerpo legal.

Algunos aspectos a considerar en la comisión de los delitos contenidos en los Artículos 290, 291 y 293 del Código Penal por inconsistencia en la conservación del estado de aeronavegabilidad:

- Cumplimiento del programa de vigilancia por parte de los inspectores de la Dirección General de Aeronáutica Civil según lo contemplado en el inciso g) de la Ley de Aviación Civil.
- Cumplimiento de las inspecciones y verificaciones que la Dirección General de Aeronáutica Civil debe realizar a las aeronaves de matrícula extranjera para garantizar condiciones operativas y de aeronavegabilidad, de conformidad con el último párrafo del Artículo 42 de la Ley de aviación civil.
- Cumplimiento en la supervisión y prestación según aplique, que la Dirección General de Aeronáutica Civil debe ejercer sobre los servicios de navegación, control de tráfico aéreo, transporte aéreo y telecomunicaciones en lo que corresponde al cumplimiento de normas nacionales e internacionales de seguridad y protección al vuelo.





CAPÍTULO V

5. Propuesta de creación del Consejo Regulador de la Seguridad a la Navegación Aérea con capacidad de investigar incidentes, accidentes y faltas

La falta de un órgano independiente encargado de realizar las investigaciones en materia de violaciones a las normativas y reglamentación aeronáutica se ha convertido en un problema social, el cual por un instante se percibe como aislado y pareciera solo afectar a una minoría. Pero en realidad afecta al desarrollo humano, económico y comercial de todo un país. Por ser necesarias inversiones de capital extranjero el cual busca un orden jurídico y administrativo sólido.

Según el tratadista Antonio Ambrosini, el derecho aeronáutico es: "El derecho de la aviación, como lo denomina. Es la rama del derecho que estudia la calificación y la regulación jurídica de todos los factores esenciales de la actividad aérea: ambiente o medio aéreo, vehículo o aeronave y personal especializado o personal aeronáutico, así como todas las relaciones jurídicas ya sean públicas, privadas, nacionales o internacionales, a que da lugar la mencionada actividad".¹⁷

El marco teórico se encuentra comprendido por la serie de teorías, principios, doctrinas, leyes, instituciones que sobre el tema y sub temas contenidos en el bosquejo preliminar de temas se tomaran en consideración para la fundamentación de este trabajo de investigación.

¹⁷ Ambrosini. Op. Cit. Pág. 12.

El creciente incremento en las operaciones aéreas a nivel mundial ha hecho evidente la necesidad de optimizar el uso del espacio aéreo. A efecto de evitar conflictos, incidentes y accidentes. Y en lo relativo a los conflictos creados delegar en órgano independiente las investigaciones, a conformidad con lo establecido en la Constitución Política de la República de Guatemala.

El problema radica en que con el uso del espacio aéreo guatemalteco es común que se susciten accidentes, incidentes o faltas a la Ley de Aviación Civil guatemalteca o a su reglamento. Debiendo estas ser investigadas técnicamente para determinar las causas e individualizar a los posibles responsables para sancionarlos según corresponda. Esto con el fin de evitar que se susciten eventos iguales posteriormente.

Durante el procedimiento de investigación, es necesario que este se realice por un órgano técnico en la materia, que cuente con independencia administrativa y cuyas resoluciones sean apelables por la vía administrativa.

Lo anterior supone que la investigación debe orientarse hacia la comprensión de la necesidad de separación entre órganos administrativos en materia de derecho aeronáutico que permita realizar una investigación imparcial y objetiva, creando un marco jurídico que permita la creación de un Consejo Regulador de la Seguridad a la Navegación Aérea con capacidad de investigar incidentes, accidentes y faltas.

El Estado de Guatemala es responsable de ejercer la soberanía de su territorio, enmarcado en la Constitución Política de la República de Guatemala y esto comprende

lo siguiente: Ejercer soberanía sobre su territorio, aguas nacionales, mar territorial y plataforma subyacente y no menos importante el espacio aéreo nacional. Como consecuencia el Estado se debe organizarse administrativamente para dar cumplimiento fiel a dicha obligación.

Siendo el Estado responsable de la administración del espacio aéreo nacional, que es necesario tomar en cuenta que como consecuencia de la firma del convenio de creación de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), órgano encargado a nivel mundial de regular la aviación civil internacional y que dictamina las directrices sobre las cuales se tiene que enfocar y desarrollar la legislación de los países firmantes.

Es puntual hacer mención que dicha normativa son recomendaciones y no son de imposición obligatoria, pero al no cumplir con dicho acuerdo se vulnera la seguridad de la navegación aérea. Es por ello que nace la importancia de cumplir tal normativa.

Como consecuencia de las obligaciones adquiridas en materia de estandarización en la legislación y el propósito de tener una ley actual y competitiva. El Congreso de la República de Guatemala promulgó el Decreto Legislativo número 93-2000, Ley de Aviación Civil, la cual se complementa con el Acuerdo Administrativo número 384-2001, emitido por el Presidente de la República de Guatemala y en vigencia desde el siete de diciembre de 2001. Delegando en la Dirección General de Aeronáutica Civil el cumplir y hacer cumplir con todo lo legislado en la materia.

En el plano administrativo la Dirección General de Aeronáutica Civil al ser el ente proveedor, absorbe las funciones técnicas y administrativas del espacio aéreo nacional. Centralizando todas las funciones en una administración, que además está dirigida por un interventor. Concentrando más poder en una sola persona, haciendo vulnerables a los usuarios de atropellos, violaciones al debido proceso y sanciones exorbitantes.

Es imperativo que se haga la división administrativa correspondiente entre el órgano proveedor y la regulación. Que quien investigue un incidente, accidente o falta no sea juez y parte sino que competa a un órgano colegiado el desarrollar la misma. Que exista un órgano encargado administrativamente de hacer cumplir con lo relativo a seguridad a la navegación aérea, capaz de investigar incidentes, accidentes y conocer de las faltas en el uso del espacio aéreo nacional.

Después de transcurridos 16 años desde la vigencia de dicha normativa, se ha podido identificar ciertas lagunas y conflictos de intereses que parcializan el cumplimiento de la ley, especialmente en el tema de investigación de incidentes, accidentes y las sanciones a las faltas cometidas por los usuarios. Que se integre como órgano colegiado cuyas decisiones sean vinculantes y no simples recomendaciones. Que dirija según lo establecido en la ley los procesos de investigación con total imparcialidad y sin presiones de sector alguno.

Es por ello que en el ensayo se identificará que la problemática a la seguridad a la navegación aérea no recae en falta de una legislación aplicable, sino en la necesidad

de independencia de acción, decisión y criterio. Al aplicar las disposiciones de la Ley de Aviación Civil y su Reglamento.

El estado estático en que se ha mantenido la legislación aeronáutica en Guatemala, demuestra que dicha normativa no responde a las características propias al derecho aeronáutico. Muchas de las limitaciones a la se refiere en cuanto a la propiedad actualmente reconocidas en la legislación aeronáutica guatemalteca no propician la cobertura de riesgos latentes en el ejercicio aeronáutico nacional.

La legislación aeronáutica nacional no regula la obligatoriedad del gobierno de proporcionar un espacio físico que sea cómodo y seguro para los familiares de los usuarios del transporte aéreo comercial, lo cual constituye una violación a los derechos humanos, principalmente en niños, adultos mayores y personas con capacidades especiales.

En cuanto a los delitos aeronáuticos no están regulados en la legislación guatemalteca, lo cual propicia principalmente vulnerabilidad a la seguridad de vuelo y barreras en la investigación de accidentes aéreos.

El problema radica en que con el uso del espacio aéreo guatemalteco es común que se susciten accidentes, incidentes o faltas a la Ley de Aviación Civil guatemalteca o a su reglamento. Debiendo estas ser investigadas técnicamente para determinar las causas e individualizar a los posibles responsables para sancionarlos según corresponda. Esto con el fin de evitar que se susciten eventos iguales posteriormente.

Durante el procedimiento de investigación es necesario que este se realice por un órgano técnico en la materia, que cuente con independencia administrativa y cuyas resoluciones sean apelables por la vía administrativa.

Lo anterior supone que la investigación debe orientarse hacia la comprensión de la necesidad de separación entre órganos administrativos en materia de derecho aeronáutico que permita realizar una investigación imparcial y objetiva, creando un marco jurídico que permita la creación de un Consejo Regulador de la Seguridad a la Navegación Aérea con capacidad de investigar incidentes, accidentes y faltas.

En Europa el EUROCONTROL es la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea, creada en 1963, es una organización intergubernamental civil y militar que cuenta actualmente con 40 Estados miembros de toda Europa. Su sede está en Bélgica, con oficinas especializadas en tres países europeos (Holanda, Luxemburgo y Francia).

EUROCONTROL tiene como misión armonizar e integrar los servicios de navegación aérea en Europa, con miras a lograr operaciones de tránsito aéreo seguras, eficientes y respetuosas del medio ambiente en toda la región europea. Como principales actividades se pueden señalar:

- El centro de control de tráfico aéreo de EUROCONTROL, conocido como “Maastricht Upper Area Control Centre” (MUAC), proporciona el control de tráfico aéreos en el espacio aéreo de Bélgica, Luxemburgo, Países Bajos y el noroeste de Alemania.

- La oficina central de tarifas ruta se encarga de la facturación a través de Europa.
- El gestor de la red gestiona proactivamente toda la red ATM europea (con casi 10 millones de vuelos al año), en estrecha colaboración con los proveedores de servicios de navegación aérea, usuarios del espacio aéreo, los militares y aeropuertos.

Se está desarrollando la iniciativa servicios centralizados, que abrirá algunos servicios a la competencia del mercado a nivel paneuropeo, generando importantes ahorros y eficiencias operativas.

- Actividades de investigación, desarrollo y validación de proyectos, incluidos la participación en la empresa común SESAR.
- Coordinación de la aviación civil y militar en Europa.
- Apoyar a la Comisión Europea, la EASA y las autoridades nacionales de supervisión, en sus actividades regulatorias.
- La estructura de gobierno de la organización está compuesta por tres organismos: la Comisión, el Consejo Provisional y la Agencia.
- La Comisión de EUROCONTROL representa a los estados a nivel ministerial, formula políticas generales y es responsable de funciones de decisión y regulación.

- El Consejo Provisional (PC) representa a los Estados a nivel de Directores Generales de Aviación Civil. La Unión Europea también está representada. El PC se reúne al menos dos veces al año y es el responsable de implementar la política general y supervisar el trabajo de la agencia. El PC está asistido por el Comité de Coordinación del Consejo Provisional (PCC).
- La Agencia es responsable de la ejecución de tareas previstas en el Convenio o que le encomiende la Comisión o el Consejo Provisional. El Director General es la única persona responsable de su dirección ejecutiva.
- La participación española como miembro de EUROCONTROL es miembro de la Comisión y del Consejo Provisional, y también participa en el Comité de Coordinación del Consejo Provisional. Además participa con un gran número de expertos en las reuniones de trabajos que se desarrollan en los distintos órganos consultivos.
- Lo operacional de la aviación, los RASG de la OACI sirven para garantizar la armonización efectiva de todos los esfuerzos y programas dirigidos a la reducción de los riesgos para la seguridad operacional de la aviación.

Este tipo de enfoque coordinado y de amplia base reduce significativamente la carga de recursos humanos y financieros sobre los Estados de las regiones afectadas, al mismo

tiempo que entrega mejoras mensurables para beneficiar los resultados del rendimiento en materia de seguridad operacional de la aviación local.

Dentro del marco del GASP, los RASG se basan en el trabajo ya realizado por los Estados, las organizaciones subregionales existentes como el desarrollo cooperativo de programas de mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP) y organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO). Los RASG también respaldan el establecimiento y operación de sistemas regionales de seguridad basada en el rendimiento.

De acuerdo al derecho español: En materia de investigación de accidentes tiene a la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC), dependencia adscrita a la Subsecretaria del Ministerio de Fomento, siendo este el organismo oficial encargado de realizar la investigación e incidentes de aviación civil que se producen en territorio español.

La investigación tiene un carácter exclusivamente técnico, y su fin último es la prevención de futuros accidentes e incidentes, y no está dirigida a determinar ni establecer culpa o responsabilidad de tipo alguno. La CIAIAC cuenta con personal y medios propios adecuados para desarrollar su actividad, así como la colaboración de organismos y especialistas externos.

Esta labor es complementada con los análisis que realiza la Comisión de Estudios, Análisis y Notificaciones de Incidentes de Tránsitos Aéreos (CEANITA) y es este órgano



interministerial con funciones de carácter consultivo, asesor y de colaboración, el que realiza la evaluación de seguridad técnica e interna de la agencia estatal de seguridad aérea.

En cumplimiento en lo establecido en el Artículo 138 del Decreto 93-2000, Ley de Aviación Civil se creó el Reglamento de la Ley, mediante Acuerdo Gubernativo Número 384-2001, en cual entró en vigencia el ocho de noviembre de 2001, y tienen por objeto desarrollar de forma congruente las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional, para normar la actividad aeronáutica regulada por el Decreto 93-2000 del Congreso de la República de Guatemala.

5.1. Propuesta de reforma

DECRETO NÚMERO _____ -2016

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA

CONSIDERANDO:

Que desde la emisión de la Ley de Aviación Civil, Decreto Número 93-2000 del Congreso de la República de Guatemala, la Aviación Civil Internacional ha tenido importantes avances, por lo que resulta necesario implementar los nuevos cambios e innovación en el sector, a través de la aprobación de nuevas normas y reglamentaciones.



CONSIDERANDO:

Que la Organización de Aviación Civil Internacional, a través de su sección de Cooperación Técnica, asesoró al Gobierno de la República de Guatemala en la elaboración de estudios legales, económicos, financieros y técnicos, recomendando la reestructuración del sector aeronáutico del país y, por consiguiente, la reforma parcial de la Ley de Aviación Civil.

CONSIDERANDO:

Que se cree el Consejo Regulador de la Seguridad a la Navegación aérea con el objeto que sea concebida como una autoridad sectorial, descentralizada, tecnificada y especializada, separando la sección de fiscalización de la sección que emita dictamen, con el objeto que las resoluciones que dictaminen sean vinculantes obteniendo mayor eficiencia en su gestión, mejore su organización y funcionamiento, alcance sus objetivos estratégicos, cumpla con la normativa internacional como ente regulador del sector y fortalezca la seguridad operacional aeronáutica.

CONSIDERANDO:

Que se requiere separar la sección de fiscalización de la sección administrativa de aeronáutica civil, con el objeto que las resoluciones que dictamine sean vinculantes. Sea concebida como una autoridad sectorial, descentralizada, tecnificada y especializada, que obtenga mayor eficiencia en su gestión, mejore su organización y



funcionamiento, alcance sus objetivos estratégicos, cumpla con la normativa internacional como ente regulador del sector y fortalezca la seguridad operacional aeronáutica.

CONSIDERANDO:

Que el fortalecimiento de la aviación civil en Guatemala es determinante para apoyar los sistemas de transporte interno, frente a las limitaciones geográficas y de infraestructura imperantes en el territorio nacional.

POR TANTO:

En ejercicio de las atribuciones que le confiere el artículo 171 literal a) de la Constitución Política de la República de Guatemala.

DECRETA:

La siguiente:

LEY DE AVIACIÓN CIVIL DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I

Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene como objetivo normar el ejercicio de las actividades de aeronáutica civil, en apoyo al uso racional, eficiente y seguro del espacio aéreo, con fundamento en lo preceptuado en la Constitución Política de la República de Guatemala, los convenios y tratados internacionales ratificados por Guatemala, los reglamentos emitidos para el efecto y demás complementarias.

Artículo 2. Ámbito de 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.

Las aeronaves civiles y de Estado guatemaltecas, mientras se desplacen en el espacio aéreo no sujeto a la soberanía de ningún Estado, están sometidas a la legislación guatemalteca.

Están también sometidas a las leyes penales de Guatemala y a la jurisdicción de los tribunales nacionales, aunque se encuentren en vuelo en espacio aéreo sujeto a la soberanía de un Estado extranjero, respecto de los delitos cometidos a bordo de ellas que no hubiesen sido juzgados en otro país.

CAPÍTULO II

AUTORIDAD AERONÁUTICA



Artículo 3. Creación. Se crea el Consejo Regulador de la Seguridad a la Navegación Aérea como un órgano del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, con capacidad de investigar incidentes, accidentes y faltas con carácter de entidad estatal, autónoma, con personalidad jurídica, patrimonio propio e independencia administrativa, con plena capacidad para adquirir derechos y contraer obligaciones; es el órgano de dirección y autoridad competente del sector público aéreo, en materia de aviación civil.

Artículo 4. Quienes elegirán a los miembros del Consejo son: las asociaciones de pilotos aviadores y las asociaciones de controladores de tránsito aéreo, los clubs de aviación, la asociación de líneas aéreas y las asociaciones técnicas aeronáuticas. Dicha elección será interna para que exista un titular y un suplente, tomado en cuenta la Ley de Aviación Civil. Debe de existir un secretario sin voz ni voto, y la cantidad de personas que conformarán el Consejo no exceda de cinco miembros.

Artículo 5. Quien presidirá el Consejo regulador de la seguridad a la navegación aérea con capacidad de investigar incidentes accidente y faltas es el Director de aeronáutica civil.

Artículo 6. Facultad del consejo: las resoluciones que dictamine dicho Consejo sean vinculantes para cada caso en especial. Separando de esta manera la fiscalización y la dictaminarían como dos trabajos totalmente distintos.



Artículo 7. Investigación. Que la Dirección por conducto del Consejo Regulador de la Seguridad a la Navegación Aérea, sea el órgano obligado a investigar y coordinar administrativa y técnicamente los accidentes e incidentes de aeronaves en Guatemala y a participar en los que ocurran a aeronaves guatemaltecas en aguas o territorios de otro Estado, para determinar sus causas y establecer las medidas tendientes a evitar su repetición, procediendo a sancionar si correspondiere a los infractores. En accidente de aeronave con matrícula extranjera se permitirá la colaboración del Estado en que se encuentra matriculada para la investigación.

Artículo 8. Derechos Existentes. Todas las personas, individuales o jurídicas, que al momento de entrar en vigencia esta ley posean certificados de aeronavegabilidad, licencias de piloto de cualquier categoría o de personal aeronáutico, derechos de explotación de servicios aeroportuarios y de servicios de transporte aéreo, o cualquier otro derecho relacionado con esta actividad y otorgado legalmente, continuarán en el pleno goce del mismo hasta su vencimiento o antes de él si es solicitada modificación de las condiciones.

Artículo 9. Reglamento. El Organismo Ejecutivo deberá emitir el reglamento de la presente ley, en un plazo no mayor de treinta días posteriores a la vigencia de este decreto.

Artículo 10. Vigencia. El presente decreto entrará en vigencia a los treinta días después de su publicación en el Diario Oficial.



PASE AL ORGANISMO EJECUTIVO PARA SU SANCIÓN, PROMULGACIÓN Y PUBLICACIÓN.

DADO EN EL PALACIO DEL ORGANISMO LEGISLATIVO, EN LA CIUDAD DE GUATEMALA, A LOS DIECINUEVE DIAS DEL MES DE JULIO DEL AÑO DOS MIL DIECISÉIS.

CONCLUSIONES

1. Dentro de las actividades de aviación civil es imperativo que exista una normativa aplicable en la materia que sea clara y fácil de cumplir en apoyo al uso racional, eficiente y seguro del espacio aéreo. Con fundamento en lo preceptuado en la Constitución Política de la República de Guatemala, los convenios y tratados internacionales ratificados por Guatemala y la Ley de Aviación Civil Decreto número 93-2000 y su Reglamento.
2. La Dirección General de Aeronáutica Civil está obligada a dirigir y coordinar técnica y administrativamente la investigación de accidentes e incidentes de aeronaves en territorio guatemalteco y a participar en los que ocurran a aeronaves con matrículas nacional en aguas o territorio de otro Estado, para determinar sus causas y establecer las medidas tendientes a evitar su repetición.
3. Por la falta de un órgano imparcial e independiente encargado de hacer las investigaciones en materia de aviación existen violaciones a las normativas y reglamentación respectiva, ya que existiendo un solo órgano jerárquico que realiza el procedimiento de investigar y al mismo tiempo de emitir recomendaciones las cuales por su calidad no tiene un efecto vinculante y crean un conflicto de intereses por la imparcialidad con la que se pronuncian.



RECOMENDACIONES

1. Como la Dirección General de Aeronáutica Civil tiene la facultad para realizar la reestructuración del espacio aéreo guatemalteco y con fines de mejorar la seguridad a la navegación aérea en aras de mantener un control más eficiente es primordial que se reclasifiquen las zonas de control de aeródromo en los aeródromos principales de Guatemala, degradando dichas zonas de control a "Clase D" y creando además corredores y zonas de espera para los tránsitos visuales. A efecto de que el Estado de Guatemala cumpla y asuma la responsabilidad acorde a los principios establecidos por la organización de aviación civil internacional.
2. Para obtener el control efectivo de las actividades de aviación y contar con el marco jurídico que le permita a la Dirección General de Aeronáutica Civil, ser la entidad rectora en la materia y establecer las normas del programa para la vigilancia de seguridad operacional de la Organización de Aviación Civil Internacional, es necesario la aprobación de una nueva disposición jurídica, que contemple los lineamientos normativos correspondientes.
3. Es necesario crear un consejo regulador de la seguridad a la navegación aérea con capacidad de investigar incidentes, accidentes y faltas como el órgano colegiado delegado en materia de aviación civil para resolver objetivamente los asuntos sometidos a su consideración y análisis con efectos vinculantes.





BIBLIOGRAFÍA

- AMBROSINI, Antonio. **Derecho de la aviación**. Argentina: Ed. Depalma, 1949.
- AMBROSINI, Antonio. **Instituciones de derecho de la aviación**. Argentina: Ed. Depalma, 1979.
- DELICH, Pedro. **Compendio de derecho de la navegación: marítima, aeronáutica y espacial**. 3a. ed.; Córdoba, Argentina: Ed. Universidad Nacional de Córdoba, 1996.
- Dirección General de Aeronáutica Civil. **Manual de Control de Tránsito Aéreo ATC Guatemala**. (s.e.) 2007.
- FERRER, Manuel Augusto. **Espacio aéreo y espacio superior**. Córdoba, Argentina: Ed. Universidad Nacional de Córdoba, 1971.
- FOLCHI, Mario. **Contratos de utilización de aeronaves**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Universidad de Morón, 1964.
- GAY DE MONTELLA, Rafael. **Principios de derecho aeronáutico**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Depalma, 1949.
- <http://dle.rae.es/?id=GS1rtMy>. **Diccionario de la real academia**. (Consultado: 13 de septiembre de 2016)
- LENA PAZ, Juan A. **Compendio de derecho aeronáutico**. 5a. ed.; Buenos Aires, Argentina: Ed. Plus Ultra, 1987.
- Organización de Aviación Civil Internacional. **ANEXO 19 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Gestión de la seguridad operacional**. 1era. ed. (s.e.) 2013.
- Organización de Aviación Civil Internacional. **Gestión del tránsito aéreo. Doc. 4444**, Decima Quinta ed., (s.e.) 2007. Enmienda 2010.
- Organización de Aviación Civil Internacional. **Manual de aeronavegabilidad Doc. 9760**. (s.l.i.) (s.e.) 2004.
- Organización de Aviación Civil Internacional. **Manual de certificaciones de aeródromos. Doc. 9774**. 1ra. ed. (s.l.i.) (s.e.) 2001.
- Organización de Aviación Civil Internacional. **Manual de gestión de la seguridad operacional. Doc. 9859**. 2da. ed. (s.l.i.) (s.e.) 2009.
- Organización de Aviación Civil Internacional. **Manual de procedimientos para la inspección de certificación y supervisión de las operaciones. Doc. 8335**. 5ta. ed. (s.l.i.) (s.e.) 2010.



RODRIGUEZ JURADO, Agustín. Teoría y práctica del derecho aeronáutico. 2a. ed.;
Buenos Aires, Argentina: Ed. Desalma, 1996.

SENEAM. Manual de procedimientos de control de tránsito aéreo. México, D.F.
(s.e.) 2004.

VIDELA ESCALADA, Federico. El derecho aeronáutico, rama autónoma de las ciencias jurídicas. Argentina: Ed. Zabalía, 1996.

Legislación:

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

Código Civil. Decreto Ley 106, Enrique Peralta Azurdia, Jefe de Gobierno de la República de Guatemala, 1963.

Código Penal. Decreto 17-73 del Congreso de la República de Guatemala, 1973.

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

Reglamento de la Ley de Aviación Civil. Acuerdo Gubernativo No. 384. Presidente de la República, 2001.