

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

**DETERMINAR LA EFECTIVA APLICACIÓN DE LOS CONVENIOS RATIFICADOS POR  
GUATEMALA EN MATERIA DE AERONÁUTICA CIVIL**

**GABRIELA FLORIDALMA GARRIDO MONTENEGRO**

**GUATEMALA, MAYO DE 2018**

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

**DETERMINAR LA EFECTIVA APLICACIÓN DE LOS CONVENIOS RATIFICADOS POR  
GUATEMALA EN MATERIA DE AERONÁUTICA CIVIL**

**TESIS**

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

**GABRIELA FLORIDALMA GARRIDO MONTENEGRO**

Previo a conferírsele el grado académico de

**LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

Y los títulos profesionales de

**ABOGADA Y NOTARIA**

Guatemala, mayo de 2018

**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   | Lic. | Henry Manuel Arriaga Contreras  |
| VOCAL III  | Lic. | Juan José Bolaños Mejía         |
| VOCAL IV   | Br.  | Jhonathan Josué Mayorga Urrutia |
| VOCAL V    | Br.  | Fredy Noé Orellana Orellana     |
| SECRETARIO | Lic. | Fernando Antonio Chacón Urizar  |

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ  
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

**Primera Fase**

|             |      |                              |
|-------------|------|------------------------------|
| Presidente: | Lic. | Albert Clinton Whyte Bernard |
| Vocal:      | Lic. | Fernando José Reyes Hurtado  |
| Secretario: | Lic. | Byron René Giménez Aquino    |

**Segunda Fase**

|             |        |                                |
|-------------|--------|--------------------------------|
| Presidenta: | Licda. | Crista Ruiz Castillo de Juárez |
| Vocal:      | Lic.   | Juan Ramiro Toledo Álvarez     |
| Secretario: | Lic.   | Adolfo Vinicio García Méndez   |

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



Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala,  
 23 de septiembre de 2015.

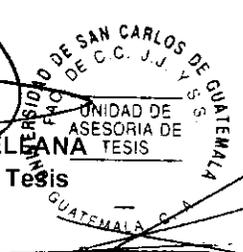
Atentamente pase al (a) Profesional, OTTO LEONEL GARCÍA QUINTEROS  
 \_\_\_\_\_, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante  
GABRIELA FLORIDALMA GARRIDO MONTENEGRO, con carné 201112390,  
 intitulado DETERMINAR LA EFECTIVA APLICACIÓN DE LOS CONVENIOS RATIFICADOS POR GUATEMALA EN  
MATERIA DE AERONÁUTICA CIVIL.

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

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

Adjunto encontrará el plan de tesis respectivo.

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



Fecha de recepción 11 / Julio / 2017.

f) Otto Leonel García Quinteros  
**ABOGADO Y NOTARIO**  
 Asesor(a)  
 (Firma y Sello)

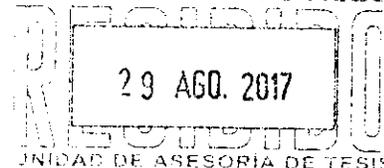


**Lic. Otto Leonel García Quinteros**  
5ª. Avenida 15-45 zona 10, Ciudad de Guatemala  
Edificio Centro Empresarial Torre I, Oficina 207  
Teléfonos 2363-2159, 2363-2369, 2363-2363, 2333-7016



Guatemala, 21 de agosto de 2017  
FACULTAD DE CIENCIAS  
JURÍDICAS Y SOCIALES

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



**Licenciado Orellana Martínez:**

Atentamente me dirijo a usted con el objeto de informarle que de conformidad con el nombramiento de fecha veintitrés de septiembre de dos mil quince, en mi calidad de asesor de tesis de la bachiller GABRIELA FLORIDALMA GARRIDO MONTENEGRO, he procedido a asesorar a la estudiante en el desarrollo de su tesis titulada: "DETERMINAR LA EFECTIVA APLICACIÓN DE LOS CONVENIOS RATIFICADOS POR GUATEMALA EN MATERIA DE AERONÁUTICA CIVIL", tema de interés para la República de Guatemala y los juristas en cualquiera de las esferas en que se encuentren ejerciendo su profesión y consecuentemente para los estudiosos del derecho. Con el objeto de extender el dictamen favorable respectivo detallo lo siguiente:

- A. El contenido científico y técnico de la tesis se connota con la debida utilización de las doctrinas y teorías de actualidad con respecto al tema, mediante un estudio crítico de la normativa a nivel nacional relativa a la materia objeto de análisis, todo ello desarrollado a lo largo del capitulado del trabajo de tesis realizado.
- B. La metodología y técnicas de investigación utilizadas encuadran con las enumeradas en su plan de investigación, ya que se emplearon las técnicas de recopilación de información correctas como se desprende de la bibliografía utilizada. Así mismo, es ajustada a la redacción que se utiliza, pues se puede deducir que la tesis presenta una estructura analítica y deductiva, ya que aborda el tema desde su conceptualización al igual que los principios que la inspiran como punto de partida, para luego proceder a la descomposición de sus elementos y estudio analítico, abarcando por último la problemática guatemalteca y el análisis específico del problema objeto de la investigación.
- C. Para lograr lo antes expuesto se hace uso de la deducción, obteniendo la conclusión discursiva precisa y los conocimientos derivados de la misma son aplicados sintéticamente al ordenamiento jurídico guatemalteco. Así pues a través de un análisis minucioso se logra establecer de acuerdo a las funciones realizadas por la institución encargada si se da el efectivo cumplimiento de los convenios internacionales ratificados en materia de aeronáutica civil.
- D. La redacción es concisa y se adecúa con los requerimientos académicos de la Unidad de Tesis y al nivel académico que corresponde, pues en la mayor parte del trabajo de investigación se puede apreciar el uso constante de síntesis del contenido utilizado, el cual ha sido elaborado de manera adecuada y con la terminología correcta.

- 
- E. La investigación mencionada se constituye en un aporte científico y doctrinario importante, ajustándose a la realidad del Estado guatemalteco, ya que se analiza la regulación internacional para lograr proponer una solución al tema propuesto.
  - F. La conclusión discursiva es acorde a lo expresado en el cuerpo capitular de la investigación y es precisa en señalar las falencias del tema objeto de análisis y la problemática que representa para el Estado guatemalteco.
  - G. La bibliografía que se utiliza es la que corresponde para el tipo de investigación realizada, pues contiene la información que conduce directamente a la obtención de la conclusión expuesta en la tesis asesorada.
  - H. La estudiante ha comprobado la hipótesis del presente trabajo de investigación mediante el método cualitativo, centrándose en aspectos no susceptibles de cuantificación mediante la observación, así como la deducción derivada de la descomposición de temas y análisis individual de cada uno de ellos. Como resultado, se puede comprobar que el Estado de Guatemala ha realizado las mejoras necesarias para lograr el efectivo cumplimiento de los convenios internacionales y evitar de esta forma alguna sanción de carácter internacional.

En virtud del estudio de la investigación realizada por la estudiante sustentante de la tesis, manifiesto que contiene aportes científicos y técnicos en materia de derecho aeronáutico y derecho internacional, analizando para ello la evolución histórica, naturaleza jurídica, y principios aplicables, para finalmente presentar una propuesta que coadyuve a superar la problemática desarrollada, por lo que considero que el contenido de la tesis tiene el nivel científico y técnico adecuado.

De conformidad con lo antes expuesto y por encontrarse el trabajo de tesis asesorado científica y técnicamente desarrollado en su contenido, y en virtud de que la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, la conclusión discursiva y bibliografía, son congruentes con los requisitos del Artículo 31 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, APRUEBO el presente trabajo de investigación y emito el DICTAMEN FAVORABLE para que el trabajo presentado pueda ser utilizado como base para el examen público correspondiente y declaro expresamente que no soy pariente en los grados de ley de la sustentante GABRIELA FLORIDALMA GARRIDO MONTENEGRO.

~~Otto Leonel García Quinteros~~  
~~ABOGADO Y NOTARIO~~

Licenciado Otto Leonel García Quinteros  
Colegiado no. 4477



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



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 09 de abril de 2018.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis de la estudiante GABRIELA FLORIDALMA GARRIDO MONTENEGRO, titulado DETERMINAR LA EFECTIVA APLICACIÓN DE LOS CONVENIOS RATIFICADOS POR GUATEMALA EN MATERIA DE AERONÁUTICA CIVIL. 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/cpchp.





## DEDICATORIA

**A DIOS Y A LA VIRGEN** Por ser mí guía y permitirme llegar hasta este momento.

**MARÍA:** Gracias por escuchar mis oraciones.

**A MI MAMÁ:** Telma Montenegro, por ser la mejor mamá que Dios me pudo dar. Gracias por tu apoyo incondicional en todo lo que hago, por confiar en mí y no dejarme caer, este logro es tuyo pues soy lo que soy gracias a ti. Te amo mamá y estaré eternamente agradecida por todo lo que haces por mí.

**A MIS ABUELITOS:** Alejandro (que en paz descansa) y Zoila, por ser unos padres para mí, consentirme y ser un gran ejemplo. Son los mejores. Sus huellas siempre estarán en mi corazón. Los quiero mucho.

**A MIS TÍOS:** Amalia, Beatriz y Carlos por acompañarme incondicionalmente durante toda mi vida y apoyarme en todo. Los quiero mucho.

**A MIS PRIMOS:** Diego y Daniela, por ser inspiración para mí. Gracias por todos los buenos momentos. Los quiero mucho.



**A MI COMPINCHE:** Gracias Frank por ser mi compañero en las buenas y en las malas. Por acompañarme en cada aventura y desafío. Te quiero mucho.

**A SERGIO OVALLE:** Por tu amor, paciencia y apoyo incondicional. Gracias por cada momento, eres muy especial para mí. Te amo

**A MI GRUPO SCOUT:** Por acompañarme en cada paso, por permitirme hacer amigos para toda la vida. Sin duda, son la familia que elegí. Los aprecio mucho.

**A MIS AMIGOS:** Porque cada uno tiene un lugar especial en mi corazón y han hecho este camino un poco más fácil. Los aprecio mucho.

**A:** La Universidad de San Carlos de Guatemala, mi alma mater, por abrir las puertas y darme la oportunidad de prepararme para ser una profesional.

**A:** La Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales.

**A:** La jornada matutina, por su excelencia académica.



## PRESENTACIÓN

Guatemala, durante muchos años ha ratificado convenios de carácter internacional, para lograr una buena relación con los sujetos de derecho internacional que forman parte de la comunidad internacional, sin embargo, dichos convenios en ocasiones, no son realmente aplicables. A pesar de ser tomado en cuenta que al ratificar un convenio, para que este forme parte de la legislación interna, no debe contradecir lo dispuesto por la norma fundamental que es la Constitución Política de la República de Guatemala.

Es por lo anterior que esta investigación es de tipo cualitativa; toma como objeto de estudio los convenios internacionales en materia de aeronáutica civil. El objeto de investigación se encuadra en la rama pública del derecho, específicamente del área internacional, y el análisis del mismo tiene como finalidad determinar la efectiva aplicación de dichos convenios en Guatemala.

Se aporta un estudio doctrinario y jurídico. Asimismo una comparación e integración de las normas nacionales e internacionales que regulan lo relativo a la aviación civil, es con el fin de establecer concordancia con el informe anual de operaciones que debe presentar la Dirección General de Aviación Civil de Guatemala, institución encargada de todo lo relativo a la aviación civil en Guatemala, y que pueda de esta forma determinarse si han sido en su mayoría aplicados los convenios en materias como accidentes aéreos, transporte de personas, indemnización por accidentes, etc.

## HIPÓTESIS



Guatemala, como Estado parte de la legislación internacional en materia aérea, se vio en la necesidad de modificar la legislación interna no vigente, y para esto emite el Decreto 93-2000 del Congreso de la República, que es la Ley de Aviación Civil.

Con la emisión de esta ley, se ha dado efectivo cumplimiento a los convenios internacionales ratificados en materia de aeronáutica civil, pues en el Artículo 7 de dicho cuerpo normativo, literal q) le otorga la función a la Dirección General de Aeronáutica Civil de supervisar la implementación de los acuerdos, convenios y tratados internacionales que en materia de aviación civil estén ratificados por Guatemala.



## COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS

Se comprobó la hipótesis puesto que Guatemala, como Estado parte de la Comunidad Internacional, y buscando la armonía entre Estados, creó una ley que garantiza el ordenado y seguro desarrollo de la aviación civil.

Con la emisión de la Ley de Aviación Civil, Decreto número 93-2000 del Congreso de la República de Guatemala se ha buscado dar efectivo cumplimiento a los convenios internacionales ratificados en materia de aeronáutica civil, ya que el principal objetivo de esta ley es contemplar los lineamientos normativos correspondientes y estar a la vanguardia de la evolución de la aviación civil.

Asimismo se otorga a la Dirección General de Aeronáutica Civil la facultad de supervisar la implementación de los acuerdos, convenios y tratados internacionales que en materia de aviación civil estén ratificados por Guatemala.

Por lo que sí se ha dado la efectiva aplicación a los convenios ratificados por Guatemala en materia de aeronáutica civil, ya que se ha buscado crear, sancionar y promulgar la legislación idónea para lograr la aplicación de las normas de carácter internacional.



## ÍNDICE

|                   |             |
|-------------------|-------------|
| Introducción..... | Pág.<br>(i) |
|-------------------|-------------|

### CAPÍTULO I

|   |    |
|---|----|
| 1. Derecho internacional.....   | 1  |
| 1.1. Breve reseña histórica del derecho internacional.....                        | 1  |
| 1.1.1. Fuentes del derecho internacional.....                                     | 5  |
| 1.2. Antecedentes históricos de la aviación civil.....                            | 7  |
| 1.2.1. Breve reseña histórica de la aviación civil.....                           | 7  |
| 1.2.2. Historia de la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI- .....  | 11 |
| 1.2.3. Estructura de la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI-..... | 13 |

### CAPÍTULO II

|  |    |
|--|----|
| 2. Derecho aeronáutico.....                            | 19 |
| 2.1. Antecedentes del derecho aeronáutico.....         | 19 |
| 2.1.1. Origen del derecho aeronáutico.....             | 19 |
| 2.1.2. Importancia del derecho aeronáutico.....        | 22 |
| 2.1.3. Objeto del derecho aeronáutico.....             | 22 |
| 2.1.4. Concepto del derecho aeronáutico.....           | 23 |
| 2.1.5. Contenido del derecho aeronáutico.....          | 24 |
| 2.2. Fuentes del derecho aeronáutico.....              | 26 |
| 2.2.1. Fuentes directas del derecho aeronáutico.....   | 26 |
| 2.2.2. Fuentes indirectas del derecho aeronáutico..... | 28 |
| 2.3. Características del derecho aeronáutico.....      | 29 |
| 2.3.1. Internacional.....                              | 29 |



|  | Pág. |
|--|------|
| 2.3.2. Político.....                         | 30   |
| 2.3.3. Autónomo.....                         | 31   |
| 2.3.4. Dinámico.....                         | 32   |
| 2.3.5. Tecnológico.....                      | 33   |
| 2.3.6. Reglamentario.....                    | 34   |
| 2.3.7. Integral.....                         | 34   |
| 2.4. Principios del derecho aeronáutico..... | 35   |

### CAPÍTULO III

|  |    |
|--|----|
| 3. Derecho aeronáutico de Guatemala.....   | 37 |
| 3.1. Historia del derecho aeronáutico en Guatemala.....                                    | 37 |
| 3.2. Instituciones encargadas de ejercer control sobre la aviación civil en Guatemala..... | 40 |
| 3.2.1. Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.....                       | 41 |
| 3.2.2. Dirección General de Aeronáutica Civil.....   | 44 |
| 3.3. Legislación guatemalteca.....   | 50 |
| 3.3.1. Ley de Aviación Civil, Decreto número 93-2000.....                                  | 51 |
| 3.3.2. Reglamento de la Ley de Aviación Civil, Acuerdo Gubernativo 384-2001.....           | 54 |

### CAPÍTULO IV

|   |    |
|---|----|
| 4. Los tratados.....                    | 57 |
| 4.1. Nociones generales.....            | 57 |
| 4.2. Concepto.....                      | 58 |
| 4.2.1. Consecuencias.....               | 60 |
| 4.3. Denominaciones.....                | 61 |
| 4.4. Forma de los tratados.....         | 65 |
| 4.5. Clasificación de los tratados..... | 66 |



|  | Pág. |
|--|------|
| 4.6. Celebración de los tratados.....      | 68   |
| 4.7. Entrada en vigor.....                 | 77   |
| 4.7.1. Interpretación de los tratados..... | 78   |
| 4.8. Extinción de los tratados.....        | 79   |

## CAPÍTULO V

|  |           |
|--|-----------|
| 5. Efectiva aplicación de los convenios ratificados por Guatemala en materia de aeronáutica civil.....                 | 81        |
| 5.1. Convenios ratificados por Guatemala.....  | 81        |
| 5.1.1. Convenio Sobre Aviación Civil Internacional.....  | 81        |
| 5.1.2. Convenio de Montreal de 1999, para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional..... | 85        |
| 5.1.3. Convenio de Ginebra, sobre reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves.....                        | 88        |
| 5.2. Efectiva aplicación de los convenios ratificados.....   | 88        |
| <b>CONCLUSIÓN DISCURSIVA.....</b>  | <b>93</b> |
| <b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>   | <b>95</b> |



## INTRODUCCIÓN

Esta investigación aborda la interrogante sobre la determinación de la efectiva aplicación de los convenios ratificados por Guatemala en materia de aeronáutica civil.

La hipótesis de la cual se parte es que Guatemala modificó y creó nuevo ordenamiento jurídico para garantizar la aplicación de los convenios internacionales en materia de aeronáutica civil.

El objetivo de esta tesis es determinar que la Dirección General de Aeronáutica Civil da un efectivo cumplimiento a los convenios internacionales en la materia que le compete.

El contenido de este estudio se divide en cinco capítulos. En el primero se aborda el tema de derecho internacional, se inicia indicando una breve reseña del mismo, así como estableciendo e indicando las fuentes más importantes de este derecho, de igual forma se aborda el tema de la Organización de Aviación Civil Internacional en cuanto a su historia y estructura, siendo de suma importancia conocer dicha información ya que es la fuente de la que deriva normativa en materia de aeronáutica civil; En el segundo se trata el tema específico del derecho aeronáutico como rama del derecho, estableciendo su origen, importancia y contenido, así como sus fuentes, características y principios que la hacen una rama distinta a las demás; El tercero se refiere al tema del derecho aeronáutico en Guatemala, en cuanto a su historia y surgimiento en el país, y las instituciones encargadas de ejercer el control de la aviación civil en el país, estando encargada de esto la Dirección General de Aeronáutica Civil, dependencia del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda; El cuarto capítulo contiene el



tema específico de los tratados, en cuanto a sus nociones generales, conceptos, denominaciones, las distintas formas en que se pueden dar, la clasificación de los mismos y su celebración, tomando en cuenta aspectos como las reservas, interpretación y extinción de los tratados; En el quinto se menciona los tratados internacionales en materia de aeronáutica civil, siendo los considerados de mayor importancia, el Convenio de Chicago, el Convenio de Montreal para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional y el Convenio de Ginebra sobre el reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves, logrando en este, determinar si los convenios antes mencionados tienen una aplicación efectiva en Guatemala.

Para este informe se utilizó el método deductivo, ya que se partió desde aspectos generales para abarcar aspectos específicos posteriormente. También se empleó el método analítico para lograr hacer la determinación de la aplicación de los convenios internacionales en materia de aeronáutica civil en Guatemala, comprobando de esta forma la hipótesis propuesta. Finalmente, la investigación implica el análisis jurídico al analizar el fenómeno normativo, jurídico y social para establecer y argumentar sobre la efectiva aplicación que se realiza en Guatemala de los convenios internacionales. El presente trabajo de investigación establece argumentos y recomendaciones para orientar y mejorar el cumplimiento y aplicación de los convenios internacionales que hacen posible el presente trabajo.



## CAPÍTULO I

### 1. Derecho internacional

Este apartado tiene como objeto principal desarrollar los aspectos básicos del derecho internacional, en cuanto a su definición, origen y fuentes pues es necesario conocer estos aspectos para poder continuar con el desarrollo de los temas.

#### 1.1. Breve reseña histórica del derecho internacional

Es importante tener una definición de lo que el derecho internacional es, este se refiere al conjunto de normas jurídicas internacionales que regulan las leyes de los Estados. Los tratados y acuerdos internacionales, las notas diplomáticas, las enmiendas, y los protocolos forman parte de esta rama del derecho.

El derecho internacional puede dividirse en privado y público. El derecho internacional privado, tiene como principal objetivo la resolución de conflictos de jurisdicción internacional. Se encarga de definir cuál es la ley aplicable y de determinar la condición jurídica de los extranjeros.

“El derecho internacional público, por su parte, supone el conjunto de principios que regulan las relaciones jurídicas de los Estados entre sí. Los individuos, por lo tanto, no



son sujetos inmediatos de sus normas”.<sup>1</sup>

“El derecho internacional privado es el que determina las normas jurídicas aplicables a las relaciones civiles, comerciales y laborales entre personas de distintas nacionalidades, ya se encuentren en un mismo Estado o en Estados diferentes. En términos generales puede decirse que se refiere a las relaciones del derecho privado para aquellos casos sometidos a distintas jurisdicciones internacionales”.<sup>2</sup>

Así mismo, se indica que el derecho internacional público “es el conjunto de normas que rigen la relación de los Estados entre sí y también las de éstos con ciertas entidades que, sin ser Estados, tienen personalidad internacional”.<sup>3</sup>

Es esta parte del derecho internacional la que corresponde analizar debido al tema que se desarrolla en la tesis.

El derecho internacional público es la rama del derecho público exterior que estudia y regula el comportamiento de los Estados y otros sujetos internacionales, en sus competencias propias y relaciones mutuas, sobre la base de ciertos valores comunes, para garantizar la paz y cooperación internacional, mediante las normas nacidas de fuentes internacionales específicas. En pocas palabras, es el ordenamiento jurídico de la comunidad internacional.

---

<sup>1</sup> <http://definicion.de/derecho-internacional/>. (Consultado 4 de abril de 2017).

<sup>2</sup> Ossorio, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas y sociales**. Pág. 236

<sup>3</sup> *Ibid.*



El derecho internacional está integrado principalmente por acuerdos entre Estados, tales como tratados internacionales, sin importar la denominación que se les dé, como también por la costumbre internacional que se compone a su vez de la práctica de los Estados, que estos reconocen como obligatoria, y por los principios generales del derecho.

En cuanto a su origen, puede decirse, que aún en las situaciones más críticas, cuando la violencia era la norma de las relaciones entre los centros de poder independientes, siempre existieron reglas de juego preestablecidas o pactadas de alguna manera por las partes, aceptadas y respetadas como un complemento de las relaciones de fuerza. Puede afirmarse que, hasta muy avanzada la época histórica, las reglas de juego aplicadas a esas relaciones no poseyeron caracteres jurídicos, y que se fundaban en concepciones religiosas, o ciertas veces en planteamientos filosóficos y morales.

En algunos casos no se utilizaban ciertas armas, por poseerlas también el enemigo. Así, por ejemplo, las jaurías de perros no se usaban en las luchas entre musulmanes y cristianos. Pero estas jaurías sí fueron utilizadas por los colonizadores españoles en América contra los indígenas.

Atendiendo específicamente a los documentos históricos que pueden indicar el origen del derecho internacional o al menos el inicio de su establecimiento por escrito, el acuerdo o tratado más antiguo de que se tiene noticia es el celebrado en el 3200 a.C. entre las ciudades de Lagash y Umma, por el cual ambas fijaron sus fronteras después de una guerra.

Otro acuerdo fue el celebrado entre egipcios y los hititas, por el cual se acordó el reparto de zonas de influencia.

En la época moderna, parece que el primer recurso a una jurisdicción internacional fue el de las Reclamaciones de Alabama, al fin de la Guerra de Secesión Americana, juzgado por la Corte Internacional de Ginebra.

Estrictamente en referencia a su origen, puede afirmarse que existen 2 posiciones.

- a) Algunos autores sostienen que este derecho existe desde que los pueblos primitivos mantuvieron relaciones comerciales, establecieron alianzas, sometieron sus problemas a la decisión de un tercero, respetaron la inviolabilidad de sus enviados, etc.
- b) Quienes niegan la existencia del derecho internacional en la antigüedad y ubican su origen a partir del momento en que se dan los supuestos básicos para la existencia de un sistema tal cual funciona en la actualidad: una pluralidad de Estados nacionales que se reconocen como jurídicamente iguales, que se atribuyen en exclusividad el atributo de soberanía y que están dispuestos a regular sus relaciones por normas jurídicas, sin menoscabar por ello su carácter de soberanos. Estos autores sitúan el momento histórico en que esos hechos se dan y aparece el derecho internacional a partir del siglo XVI o, más precisamente, a mediados del siglo XVII, con los tratados de Westfalia de 1648.



### 1.1.1. Fuentes del derecho internacional

Por el término fuente se entiende todo lo que contribuye o ha contribuido a crear el conjunto de reglas jurídicas aplicables dentro de un Estado en un momento dado. En los países con derecho escrito, las principales fuentes del derecho son tanto textos como tratados internacionales, constituciones, leyes, reglamentos. Sin embargo otras fuentes son a veces admitidas según la materia, tales como la costumbre, los principios generales del derecho consagrados por la jurisprudencia o unos principios de derecho natural, universales, escritos en la naturaleza y costumbres de los seres vivos y el ser mismo de las cosas. Las fuentes del derecho son un criterio de determinación del sistema jurídico de un país considerado según tenga antecedentes de:

- a) Derecho escrito, por ejemplo, el derecho romano, las constituciones de las polis griegas o los estados europeos.
- b) Derecho anglosajón, basado en la jurisprudencia o conjunto de sentencias precedentes (*Common Law*).
- c) Derecho natural, o iusnaturalismo, que se distingue del derecho positivo, en boga a finales del siglo XIX que defiende la existencia de unas reglas universales o derechos del hombre inalienables e innatos desde su misma existencia.

Como se indicó, las fuentes del derecho son los actos o hechos pasados de los que deriva la creación, modificación o extinción de normas jurídicas. A veces, también, se entiende por tales a los órganos de los cuales emanan las leyes que componen el ordenamiento jurídico, y a los factores históricos que inciden en la creación del derecho.

De las fuentes del derecho se desprenden respectivamente, las nociones de fuentes materiales o fuentes en sentido material, las fuentes formales o fuentes en sentido formal y fuentes históricas.

- a) Fuentes materiales: conjunto de factores históricos, políticos, sociales, económicos, culturales, éticos o religiosos que influyen en la creación de la norma
- b) Fuentes formales: lugares donde están recogidas las normas como la legislación, jurisprudencia y la costumbre. Pueden ser tanto las que tienen vigencia actual como las que la han tenido.
- c) Fuentes históricas: testimonios, documentos (libro, papiro, inscripciones, etc.) restos u objetos que aporten información sobre los hechos que han tenido lugar.

Específicamente del derecho internacional, el Estatuto de la Corte Internacional de Justicia enumera como fuentes a:

- a) Los tratados que pueden ser bilaterales o multilaterales, y rigen las relaciones entre los Estados.
- b) La costumbre internacional
- c) Los principios generales del derecho.

Es posible también mencionar como fuente del derecho internacional:

- a) Los actos unilaterales de los Estados
- b) Los actos y resoluciones de las Organizaciones internacionales.



Existen argumentos que indican que las únicas fuentes del derecho internacional son convenciones internacionales, costumbre internacional y los principios generales del derecho, ya que aunque sean otras, al analizarlas se reducen a alguna de estas tres.

En muchos casos la doctrina se refiere a que el *ius cogens* puede ser considerado como fuente del derecho. El *ius cogens* son aquellas normas que la comunidad internacional en su conjunto entiende de obligado acatamiento y que sólo pueden ser revocadas por otra norma del mismo carácter. Estas disposiciones tienen reflejo en los Artículos 53 y 64 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados.

Aunque algunos países no reconocen su existencia, generalmente se las subsume en la costumbre internacional, con carácter de costumbre imperativa o norma imperativa de derecho internacional general.

## **1.2. Antecedentes históricos de la aviación civil**

Este apartado tiene como principal objetivo tratar lo relativo a los antecedentes de la aviación civil, así como de la Organización de Aviación Civil Internacional -OACI- y su evolución.

### **1.2.1. Breve reseña histórica de la aviación civil**

La historia de la aviación se remonta a la antigüedad. Desde sus orígenes las aves

fueron la fuente principal de admiración e inspiración del humano y siempre tuvieron las ganas de volar e imitar a las aves.

A inicios del siglo V los estudiosos de la ciencia sostenían que para realizar un vuelo era necesario imitar el movimiento de las alas de los pájaros, otros sostenían que era necesario emplear humo. Y fue en esta época en la que se diseñó el primer aparato volador que fue denominado papalote.

En el siglo XVI Leonardo Da Vinci fue el primero que analizó el vuelo de los pájaros y fue quien diseñó y aplicó técnicas científicas para desarrollar artefactos que posteriormente fueron fabricados.

Posteriormente, en el año 1799 George Cayley, ingeniero británico a quienes muchos llaman padre de la aviación, desarrolló una serie de ideas que luego comprobó con papalotes y planeadores que transportaban a seres humanos. Diseñó también un artefacto con forma de lo que comúnmente se llama helicóptero que era propulsado con una hélice de eje horizontal.

En el año 1849 Francis Herbert Wenham fundó la Real Sociedad Aeronáutica de Gran Bretaña, y Stringfellow y Willian Samuel Henson fueron quienes colaboraron para fabricar el prototipo de un avión que pudiera transportar pasajeros. Este aparato consiguió despegar pero no pudo elevarse.

Para el año 1871 Alphonse Penaud, inventor francés, fue quien fabricó un modelo que se lanzaba con la mano que consiguió volar aproximadamente 35 metros.

Uno de los acontecimientos más importantes se llevó a cabo en 1900 cuando los hermanos Wilbur y Oliver Wright por primera vez en la historia diseñaron y construyeron un avión el cual pilotearon, el año siguiente mejoraron el diseño.

En el año 1906 Alberto Santos Dumont, brasileño, realizó el primer vuelo oficialmente registrado en Europa, específicamente en Francia, el 12 de noviembre. El avión que se utilizó fue construido por él mismo en la fábrica de aviones de los hermanos Voisin.

En el año 1909 Louis Blériot, ingeniero y piloto francés, fue el primero en cruzar el canal de la Mancha el 25 de Julio.

Para el año 1911 el piloto estadounidense Calbraith P. Rodgers, completó el primer vuelo transcontinental en E.E.U.U., desde Nueva York hasta Long Beach. En los años 1914 y 1918, época de la primera guerra mundial, se utilizaron los aviones como armas por la necesidad que había en la guerra, esto hizo que los aviones fueran especiales para el ataque y bombardeo.

En 1920 crearon las primeras líneas aéreas para transportar correo y también pasajeros entre el Estado de Florida y Cuba. En 1925 se aprueba un decreto que autoriza el servicio postal como correo aéreo.

El siguiente año se inauguran 14 líneas aéreas que iba a Estados Unidos, Canadá, América Central y América del Sur, y en 1927 Charles A. Lindbergh, aviador estadounidense, completó el primer vuelo que cruza el Océano Atlántico, el 20 y 21 de mayo. Su vuelo fue desde Nueva York hasta París.

Ese mismo año Amelia Earhart, Wilmer Stultz y Louis Gordon, volaron desde Tepasey Bay en Terranova hasta Burry Post en Gales.

En el año 1928 ya se construyeron pistas pavimentadas, las primeras en Newark, para los aviones bombarderos pesados. Antes de esto las pistas eran de tierra o de pasto, y se necesitaban recorridos más largos para que los aviones más pesados pudieran aterrizar sin tanto peligro.

De los años 1930 a 1940 crece el transporte aéreo y se llevan a cabo vuelos transoceánicos y de largas distancias. Fue Pan American Airways, aerolínea comercial, quien realizó conexiones entre 47 países y colonias alrededor del mundo.

Al año siguiente, luego de conseguir la fabricación de aviones pequeños, el ejército y la armada de Estados Unidos de América adquirieron una gran cantidad de estos para que se dedicaran a diversas misiones militares. También en ese mismo año 3 375 000 pasajeros, aproximadamente, fueron transportados por las 18 compañías aéreas estadounidenses que se encontraban operando en el momento.

Cuando acaba la segunda guerra mundial, en Estados Unidos de América, en el año 1945, se habían fabricado 97 694 aviones con un promedio de 4 770 kilos por avión.

“Para el siguiente año la producción de aviones militares en Estados Unidos de América decayó, sin embargo los pedidos de aviones civiles incrementaron y para finales de ese mismo año los fabricantes de estos aviones tenían contratos para construir, aproximadamente 40 000 aviones”.<sup>4</sup>

### **1.2.2. Historia de la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI –**

“La Organización de la Aviación Civil Internacional en sus siglas OACI, es una agencia de la Organización de las Naciones Unidas creada en 1944 por el Convenio Sobre Aviación Civil Internacional para estudiar los problemas de la aviación civil internacional y promover los reglamentos y normas únicos en la aeronáutica mundial”.<sup>5</sup>

Puede entenderse que es el órgano rector en materia de aviación civil y por lo tanto, es el ente que establece las pautas generales del derecho aeronáutico internacional, que servirá como base para la regulación nacional del derecho aeronáutico.

En materia de aviación civil, el Convenio de Chicago de 1944 es considerado el más

---

<sup>4</sup> Fajardo López, Andrea María. **Análisis jurídico de la regulación de aviación civil número 103 (RAC 103) de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Guatemala, Vehículos Ultraligeros.**

<sup>5</sup> Organización de Aviación Civil Internacional. (Consultada, 2 de marzo de 2017). [https://es.wikipedia.org/wiki/Organizaci%C3%B3n\\_de\\_Aviaci%C3%B3n\\_Civil\\_Internacional](https://es.wikipedia.org/wiki/Organizaci%C3%B3n_de_Aviaci%C3%B3n_Civil_Internacional)

relevante, esto se debe a que fue elaborado por la Conferencia de Aviación Civil Internacional la cual fue celebrada en Chicago del 1 de noviembre al 7 de diciembre de 1944, entró en vigor el 4 de abril de 1947. Una Organización Provisional de aviación civil internacional estuvo funcionando desde el 6 de junio de 1945 hasta que se fundó oficialmente la OACI.

Como se indicó anteriormente, es una agencia de las Naciones Unidas cuya sede se encuentra ubicada en Montreal, Canadá. Es importante destacar que además de su sede central, la OACI cuenta con siete oficinas de carácter regional con el objeto de tener un mejor funcionamiento y poder prestar un servicio especializado y directo a todos los países miembro. Sin embargo la función principal de las diferentes Oficinas Regionales de la OACI es redactar y mantener los planes regionales de navegación aérea actualizados. Estas oficinas regionales se encuentran ubicadas en:

- África Occidental, Dakar, Senegal
- África - Océano Índico, Nairobi, Kenia
- Europa, París, Francia
- África, El Cairo, Egipto
- América del Norte, Montreal, Canadá
- América del Sur, Lima, Perú
- Oriente y Oceanía, Bangkok, Tailandia

En cuanto a los objetivos de la Organización de Aviación Civil Internacional, debe tomarse en consideración el Artículo 44 del Convenio de Chicago que establece: “Los



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

### **1.2.3. Estructura de la Organización de la Aviación Civil Internacional –OACI-**

La Asamblea:

Es el órgano superior de la Organización de Aviación Civil Internacional, debiéndose reunir por lo menos una vez cada tres años, a través de una convocatoria realizada por el Consejo, pudiendo realizar reuniones extraordinarias en cualquier momento, a través de convocatoria del mismo consejo o a petición de por lo menos la quinta parte del total de Estados contratantes, a través de este órgano se ven representados los Estados

contratantes de la Organización de Aviación Civil Internacional y de forma general, este órgano tiene como finalidad principal velar por el estricto cumplimiento de los objetivos de la Organización de Aviación Civil Internacional, encontrándose sus facultades y deberes establecidos en el Artículo 49 del Convenio de Chicago, el cual establece:

Facultades y deberes de la Asamblea. Serán facultades y deberes de la Asamblea: a) elegir en cada reunión a su presidente y otros dignatarios; b) elegir los Estados contratantes que estarán representados en el Consejo, de acuerdo con las disposiciones del capítulo IX; c) examinar los informes del consejo y actuar según convenga y decidir en cualquier asunto que éste someta a su consideración; d) establecer su propio reglamento interno y crear las comisiones auxiliares que juzgue necesario y conveniente; e) aprobar presupuestos anuales y determinar el régimen financiero de la organización de acuerdo con lo dispuesto en el Capítulo XII; f) examinar los gastos y aprobar las cuentas de la organización; g) a su discreción referir al Consejo, a las comisiones auxiliares o a cualquier otro órgano toda cuestión que esté dentro de su esfera de acción; h) delegar en el Consejo las facultades y autoridad necesarias o convenientes para el desempeño de las funciones de la organización y revocar o modificar en cualquier momento tal delegación de autoridad; i) llevar a efecto las disposiciones apropiadas al capítulo XIII; j) considerar las propuestas de modificación o enmienda de las disposiciones del presente convenio y, si las aprueba, recomendarlas a los Estados contratantes de acuerdo con las disposiciones del Capítulo XXI; k) entender en toda cuestión que esté dentro de la esfera de acción de la organización, no asignada específicamente al Consejo.



El Consejo:

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

- Comisión de aeronavegación
- Comité de transporte aéreo
- Comité de ayudas colectivas
- Comité de finanzas
- Comité de personal
- Comité sobre interferencia ilícita en la aviación civil y sus instalaciones y servicios.
- Comité de cooperación técnica
- Comité jurídico

El Convenio de Chicago, en sus Artículos 54 y 55 regula las funciones obligatorias y facultativas del Consejo, las cuales son:

“Artículo 54. Funciones obligatorias del Consejo. El Consejo debe: a) someter informes anuales a la Asamblea; b) ejecutar las instrucciones de la Asamblea y cumplir con los deberes y obligaciones que el asigna el presente Convenio; c) determinar su



organización y reglamento interno; d) nombrar y definir las funciones de un Comité de Transporte Aéreo, que será elegido entre los representantes de los miembros del Consejo y ante el cual será responsable el Comité; e) establecer una Comisión de Aeronavegación, de acuerdo a las disposiciones de los capítulos XII y XV; g) fijar los emolumentos del presidente del Consejo; h) nombrar un funcionario ejecutivo principal, que se denominará Secretario General, y adoptar medidas para el nombramiento del personal necesario, de acuerdo a las disposiciones del capítulo XI; i) solicitar, compilar, examinar y publicar información relativa al progreso de la navegación aérea y a la operación de los servicios aéreo internacionales, incluyendo información sobre los costos de explotación y datos sobre subvenciones pagadas por el erario público a las líneas aéreas; j) comunicar a los Estados contratantes toda infracción del presente convenio, así como toda inobservancia de las recomendaciones o decisiones del Consejo; k) comunicar a la Asamblea toda infracción del presente convenio, cuando un Estado contratante no haya tomado las medidas pertinentes en un lapso razonable, después de notificada la infracción; l) adoptar normas y métodos recomendados internacionales, de acuerdo a las disposiciones del capítulo VI del presente convenio, designándolos por razones de conveniencia, como anexos al presente Convenio, y notificar a todos los Estados contratantes las medidas adoptadas; m) considerar las recomendaciones de la Comisión de Aeronavegación para enmendar los anexos y tomar medidas de acuerdo con las disposiciones del capítulo XX; n) examinar todo asunto relativo al Convenio que le someta a su consideración un Estado contratante.”

“Artículo 55. Funciones facultativas del Consejo. El Consejo puede: a) cuando sea conveniente y lo aconseje la experiencia, crear comisiones subordinadas de transporte aéreo sobre base regional o de otro modo designar grupos de Estados o líneas aéreas

con los cuales, o por su conducto, pueda tratar de facilitar la realización de lo fines del presente Convenio; b) delegar en la Comisión de Aeronavegación otras funciones, además de las previstas en el presente convenio, y revocar o modificar en cualquier momento tal delegación; c) realizar investigaciones en todos los aspectos del transporte aéreo y de la navegación aérea que sean de importancia internacional, comunicar los resultados de sus investigaciones a los Estados contratantes y facilitar ente estos el intercambio de información sobre asuntos de transporte aéreo y navegación aérea; d) estudiar todos los asuntos relacionados con la organización y explotación del transporte aéreo internacional, incluso la propiedad y explotación internacionales de servicios aéreos internacionales en las rutas troncales, y presentar a la Asamblea proyectos sobre tales cuestiones; e) investigar, a petición de cualquier Estado contratante, toda situación que pueda presentar obstáculos evitables al desarrollo de la navegación aérea internacional y, después de la investigación, emitir los informes que considere convenientes.”

Secretario General:

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

- Dirección de navegación aérea



- Dirección de transporte aéreo
- Dirección de cooperación técnica
- Dirección de administración y servicios
- Dirección de asuntos jurídicos y relaciones externas

Un aspecto importante que cabe resaltar es que tanto en la reunión de las asambleas como en los comités, la Organización de Aviación Civil Internacional, permite el ingreso a personas en su calidad de observadores, estas personas generalmente son representantes de entidades, tanto públicas como privadas, que tienen relación con la aviación civil y que al asistir a estas actividades pretenden coadyuvar a la Organización de Aviación Civil Internacional a realizar mejoras aeronáuticas necesarias y a fomentar el desarrollo de las mismas, además, tales personas tienen voz en estas reuniones, pero no voto, estándoles también prohibido la formulación de propuestas, pero sí se les permite presentar sus argumentos o estudios que sean acordes al tema. Esto con la finalidad de recabar opiniones y lograr así una aeronavegación confiable, segura y armónica.



## CAPÍTULO II

### **2. Derecho aeronáutico**

En el capítulo anterior se tomó en cuenta todo lo relativo al derecho internacional e historia de la aviación civil, en este se busca destacar aspectos importantes sobre el derecho aeronáutico y lograr de esta forma su comprensión, para poder delimitar los aspectos relevantes que la presente tesis tiene por objeto. Podrán comprenderse de esta forma sus instituciones relevantes, como su objeto, concepto, fuentes, características y principios que hacen que el derecho aeronáutico sea distinto a los demás. Sin duda alguna como en toda rama del derecho, estos son aspectos que deben trabajarse.

#### **2.1. Antecedentes del derecho aeronáutico**

El objetivo de este apartado es establecer el origen, importancia y objeto del derecho aeronáutico, así como tener un concepto más claro de lo que el derecho aeronáutico es al igual que establecer las fuentes, características y principios que hacen del derecho aeronáutico una rama distinta a las demás.

##### **2.1.1. Origen del derecho aeronáutico**

El primer elemento que influyó en el surgimiento del derecho aeronáutico fue la tierra, la necesidad de consolidar el desarrollo de la aeronáutica y proveer seguridad jurídica

respecto de un hecho de eminente carácter técnico como lo es la circulación en el espacio atmosférico por una maquina 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. Posteriormente, la utilización de las vías fluviales y marítimas, del agua como medio de transporte, dio origen a la ciencia jurídica que regula la navegación: El derecho marítimo.

En los últimos tiempos, la conquista del aire y el transporte a través del mismo, han producido el nacimiento de la ciencia jurídica que regula la actividad aeronáutica y las relaciones que de ella se derivan.

El día en que el jurista vio la propiedad del suelo violada por el pasaje de las aeronaves y volverse realidad el sueño de nuestros antepasados de tocar el cielo con los dedos, los habitantes de la superficie amenazados por el sobrevuelo de aparatos de velocidad prodigiosamente rápida, y las líneas ideales o geográficas de las fronteras franqueadas de continuo, sintieron la necesidad de crear un derecho para el aire, como lo habían ya hecho para la tierra y el mar.

La actividad aérea, da origen a una rama separada del derecho, el cual es el derecho aéreo.

Según Francoz Rigalt, citado por una autora que se dedica a la materia indica, el derecho aéreo “es el conjunto de leyes mediante las cuales, el Estado rige la

navegación aérea. Se trata pues de una disciplina jurídica y social, ya que mira la condición de vida de la colectividad humana dentro de la cual impone sus reglas.”<sup>6</sup>

La ciencia aeronáutica lo ha definido como la parte de la física que trata del estudio de la navegación aérea, describiéndose por regla general en él, los sistemas referentes a lo más ligero que el aire, dejando lo relativo a los más pesados que el aire a la aviación.

El derecho aeronáutico, inicia normando los vuelos en globo, luego los vuelos de aeronaves con motor hasta la actualidad, en que debe adaptarse para proteger los daños causados a terceros desde aeronaves, naves espaciales, sondas espaciales, cohetes y otros, así como también los derechos de soberanía de los países del mundo en el espacio aéreo exterior.

La cooperación internacional es muy importante en el desarrollo de la aviación, pues tanto los aviones, y los demás componentes como ayudas de navegación, radares y muchos otros son desarrollados en diferentes países.

Es así como a la par de la evolución de la aviación se regula su funcionamiento a nivel nacional, tal como lo menciona Gabriel Rodríguez Alberich, citado por una autora en la materia, en su definición de aeronavegabilidad, “es importante que a través de convenios de cooperación a nivel internacional se establezcan las normas relativas a la

---

<sup>6</sup> Fajardo López, Andrea María. **Op. Cit.** Pág. 32

nacionalidad de las aeronaves, la propiedad, su registro, su certificado de aeronavegabilidad permisos para sobrevuelo, etc.”<sup>7</sup>

### **2.1.2. Importancia del derecho aeronáutico**

La aviación ha sido un factor sumamente importante en el incremento de la actividad comercial así como el intercambio de ideas entre los Estados.

Como se ha mencionado, el derecho aeronáutico es una rama del derecho que ha cobrado relevancia en el mundo moderno, principalmente porque globaliza las relaciones comerciales.

La importancia del derecho aeronáutico se encuentra en relación directa con la importancia de la navegación aérea. El uso de la aeronave como medio de transporte ha permitido al hombre eliminar los factores de tiempo y distancia permitiendo así el rápido desplazamiento no solo de mercaderías sino de personas por distancias grandes.

### **2.1.3. Objeto del derecho aeronáutico**

El objeto del derecho aeronáutico es el estudio y la regulación jurídica de la actividad aeronáutica en todas sus formas y manifestaciones, así como normar la actuación de las actividades de aviación civil, y los beneficios de cumplir con esta son principalmente,

---

<sup>7</sup> Ibid.

garantizar la seguridad operacional; es decir, propiciar seguridad en las operaciones de vuelo y actividades terrestres, dar certeza jurídica a los operadores y a los usuarios del servicio de transporte aéreo y limitar la competencia administrativa de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

#### **2.1.4. Concepto de derecho aeronáutico**

Como se mencionó anteriormente, conceptualizar al derecho aeronáutico es de suma importancia, es así que distintos estudiosos de la materia han hecho sus aportes para lograr establecer un concepto que abarque lo importante de la rama de que se trata.

Es así que para lograr tener una idea de esto, puede mencionarse a un autor argentino, quien toma una definición que sintetiza diversos elementos: “el derecho aeronáutico es el conjunto de principios y normas, de derecho público y privado, de orden interno e internacional, que rigen las instrucciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica o modificadas por ella”.<sup>8</sup>

En términos generales se puede definir “que el derecho aeronáutico es el conjunto de normas legales y principios que rigen la navegación aérea y las relaciones que nacen de la misma, entendiéndose por “navegación aérea” la circulación realizada en el espacio atmosférico mediante vehículos que necesitan del aire como elemento de sustentación y propulsión”.<sup>9</sup>

---

<sup>8</sup> Videla Escalada, Federico N. **Manual de derecho aeronáutico**. Pág. 9

<sup>9</sup> Lena Paz, Juan A. **Compendio de derecho aeronáutico**. Pág. 11

Otro autor lo define como: “derecho aeronáutico es el conjunto de normas de derecho público y privado que regulan la navegación aérea y, en general, el movimiento de las aeronaves y otros aparatos que se desplazan en el aire, en sus relaciones con las personas, las cosas y la tierra”.<sup>10</sup>

Así mismo establece que “derecho aéreo corresponde a entender el conjunto de normas jurídicas que se aplican especialmente a la navegación aérea, a las aeronaves y al espacio aéreo en su rol de elemento necesario a la navegación aérea”<sup>11</sup>

Puede agregarse a esto que el derecho aeronáutico es también una regulación jurídica del hecho técnico del transporte que se produce en el espacio aéreo.

Dentro de todos los conceptos presentados, se puede inferir que cualquiera que sea el que se utilice, todos tienen elementos en común, dándole así una identidad especial al derecho aeronáutico como tal.

#### **2.1.5. Contenido del derecho aeronáutico**

El derecho aeronáutico es amplio, ya que abarca cuestiones como los elementos del derecho aeronáutico, la condición jurídica del espacio aéreo, la regulación de la circulación aérea, régimen legal de las aeronaves, la situación del personal afectado a

---

<sup>10</sup> Morales Cifuentes, Henry Danilo. **Introducción al derecho aeronáutico**. Pág. 70

<sup>11</sup> *Ibíd.*

los servicios de aeronavegación (sujetos de la misma, personal y personas jurídicas), los transportes por aire, los contratos de utilización de aeronaves, la responsabilidad surgida del ejercicio de actividades aeronáuticas, la asistencia y salvamento de aeronaves o por aeronaves, los seguros aeronáuticos, la determinación de la ley aplicable y la jurisdicción de tribunales, delitos y faltas aeronáuticas, etc.

Es así, como el derecho aeronáutico incluye en su vasto dominio disposiciones de derecho internacional y de derecho interno, de derecho público y de derecho privado, de derecho sustancial y de derecho formal, que contemplan relaciones y situaciones de muy distinto carácter.

F. Geny, citado por Lena Paz indica que este derecho “está determinado por su finalidad, que es la de someter a adecuada regulación jurídica las relaciones y situaciones surgidas del ejercicio de la navegación aérea con el objeto de lograr, dentro de su propio ámbito, el propósito fundamental del ordenamiento jurídico general, que es el establecer un equilibrio entre los intereses del conflicto con vistas en asegurar el orden esencial para el mantenimiento y el progreso de la sociedad humana”.<sup>12</sup>

Tomando en consideración que es un derecho que engloba a todos los países, es importante tener en cuenta el contenido del mismo y poder manejarlo de forma global.

---

<sup>12</sup> Op. Cit. Pág. 12

## **2.2. Fuentes del derecho aeronáutico**

Como se ha mencionado, el derecho aeronáutico al igual que las demás disciplinas utiliza las fuentes tradicionales del derecho, pero además tiene otras formas de manifestarse, siendo estas bastante particulares, esto puede ser por la internacionalidad que lo caracteriza, pues es un derecho que engloba a todo el mundo y los Estados se ven en la necesidad de adoptar dichas disposiciones para tener una mejor relación con todos a nivel mundial.

### **2.2.1. Fuentes directas del derecho aeronáutico**

- Tratados internacionales, tanto de carácter bilateral como multilateral

Sin duda alguna, por la materia que se trata y la principal característica de internacionalidad del derecho aeronáutico, esta es considerada la fuente más importante.

Se ha hecho necesario establecer acuerdos estatales para resolver y evitar problemas entre Estados, debido a que las aeronaves al momento de transportar personas o cosas, cruzan fronteras las cuales se rigen por un ordenamiento distinto al de la nacionalidad de la aeronave.

Para que un tratado sea de carácter vinculante para los Estados, no solo es necesario que el Estado lo firme, sino también debe ratificarlo o adherirse al él, según sea el caso

de que se trate. Al momento de realizar la ratificación o adhesión el tratado internacional pasa a formar parte del ordenamiento jurídico interno del Estado.

Los tratados bilaterales, son suscritos únicamente por dos Estados y tiene como finalidad principal, regular cuestiones en las cuales exista un interés recíproco. Estos en el derecho aeronáutico no tienen la misma fuerza que los multilaterales, ya que como se mencionó, únicamente participan dos Estados, regulando aspectos muy fundamentales y concretos.

Los tratados multilaterales, deben ser firmados y posteriormente tomando en cuenta su naturaleza, ratificados por varios países. Estos tienen como finalidad esencial regular ya sea aspectos o lineamientos de carácter básico que estén relacionados con la aeronavegación o aspectos de carácter complementario que generalmente tratan temas relacionados con la integración estatal o temas que tienen como fin la resolución de problemas que conciernen a varios Estados.

- Legislación nacional

En este sentido se refiere a la legislación interna de cada país, siempre que esta sea vigente y positiva. Se puede establecer que la legislación nacional “es la que define, atribuye y reglamenta los derechos y obligaciones, dentro de un país determinado y tiene por tal razón valor inmenso de ser la fuente por excelencia, del derecho positivo”<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> Morales Cifuentes, Henry Danilo. *Op. Cit.* Pág. 45



- Costumbre internacional

Esta es la fuente que define el Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, en el Artículo 38 como “la práctica seguida por los sujetos internacionales que es generalmente aceptada por éstos como Derecho”.

- Resoluciones de la Organización de Aviación Civil Internacional

Esta organización es la máxima autoridad en materia de aviación civil, por lo que está facultada a emitir disposiciones sobre cualquier materia relativa con la aeronavegación, y los Estados están obligados a acatar sus órdenes y criterios.

### **2.2.2. Fuentes indirectas del derecho aeronáutico**

- La costumbre

Por ser el derecho aeronáutico una rama relativamente nueva, no parece haberse establecido hábitos que tengan una vigencia general y que hayan originado normas jurídicas, sin embargo con la evolución de la tecnología en el transcurso de los últimos años se ha logrado una formación de hábitos jurídicos que si pueden encuadrarse en la categoría de costumbre.



- Jurisprudencia internacional y nacional

Por lo novedoso del derecho aeronáutico, no hay muchos fallos de tribunales u órganos jurisdiccionales que versen sobre asuntos relacionados con la aviación civil, sin embargo, con la aplicación que está teniendo esta rama del derecho, en poco tiempo podrá contarse con una jurisprudencia sobre los temas de aviación.

- Principios generales de derecho

Estos serán tratados en un apartado siguiente, sin embargo es necesario definirlos y puede hacerse como “los axiomas o máximas jurídicas recopiladas de las antiguas compilaciones, o sea las reglas del derecho”<sup>14</sup>

### **2.3. Características del derecho aeronáutico**

Los estudiosos del derecho, han contribuido a caracterizar el derecho aeronáutico de las demás ramas del derecho, por lo que pueden mencionarse las siguientes características:

#### **2.3.1. Internacional o internacionalidad**

La internacionalidad al igual que el dinamismo, forman la parte más importante y relevante del derecho aeronáutico.

---

<sup>14</sup> Cabanellas de Torres, Guillermo. **Diccionario jurídico elemental**. Pág.87

Esta característica se origina de la naturaleza misma de las actividades reguladas por el derecho aeronáutico, pues la competencia de cada Estado sobre el espacio aéreo es tan difícil de establecer ya que este es uno solo y sus fronteras son difíciles de delimitar, a la vez que por su medio las naciones son susceptibles de unirse.

Para lograr la concreción de la internacionalidad se utilizan dos procedimientos complementarios: la uniformidad y la unificación legislativa.

El Convenio de Chicago de 1944, rige en la actualidad la fuerza de exigencia de la internacionalidad de la navegación aérea en la órbita del derecho público, como consecuencia de su ratificación por la mayoría de los Estados, asume el carácter de un verdadero estatuto mundial de aviación.

### 2.3.2. Político

Esta característica aplica principalmente para el área de derecho público y va ligada al principio de soberanía estatal, según el cual los Estados tienen la libertad para disponer las normas que van a regir dentro de su espacio aéreo.

“Esta característica se ve reflejada en:

- a) las decisiones gubernamentales para aprobar y ratificar tratados internacionales.
- b) El tratamiento de algunos elementos fundamentales de la disciplina como los requisitos para otorgar nacionalidad a aeronaves o licencia a tripulaciones.

- c) La definición de la política aerocomercial del Estado (más liberal o más proteccionista).
- d) La preponderancia de la Administración Pública en la creación, desarrollo y aplicación de la normativa.
- e) La reserva estatal o libertad de competencia en materia de desarrollo del transporte aéreo es otro punto de clara decisión política".<sup>15</sup>

### 2.3.3. Autonomía o autónomo

La autonomía de una disciplina puede enfocarse desde tres puntos de vista: legislativo, didáctico y científico. En cuanto a la autonomía legislativa para el derecho aeronáutico, debe hacerse referencia a los países que respaldan dicha disciplina con leyes positivas.

Respecto a la autonomía didáctica, cada vez son más las universidades importantes en el mundo en que el derecho aeronáutico se enseña, no como un todo compuesto, sino conjugado con la normativa atinente a la navegación. En este sentido, se aparta de aspectos similares como área civil, marítimo, penal o cualquier otra disciplina jurídica.

La autonomía científica, considerada la base de las anteriores, se desprende de la naturaleza misma de las cosas. La aviación suscita una serie de problemas jurídicos nuevos, lo que ha hecho necesario crear un conjunto orgánico de normas propias dirigidas a regirla de forma adecuada. Además los principios generales que dominan a la disciplina hacen que tal autonomía tenga sustentación; uno de ellos, es el de la

---

<sup>15</sup> Morales Cifuentes, Henry Danilo. *Op. Cit.* Pág. 43

soberanía de los Estados sobre su espacio aéreo que, unido al otro principio de tránsito inofensivo de las aeronaves a través de las fronteras y del cielo de los Estados extranjeros, forma un sistema de sano equilibrio que promueve el desarrollo ordenado de la aviación internacional. En materia de responsabilidad, existe un sistema de principios que es típico del derecho aeronáutico: la distinción entre daños causados por aeronaves a los terceros en las superficies y los daños causados a las personas y cosas transportadas. Es por ello que se cuenta con trabajos de investigación que se desarrollan en la materia y que se concretan con la promulgación de normas de derecho público y normas de derecho privado.

“El derecho aeronáutico es autónomo:

- i) Está integrado por normas especiales determinadas por las características propias de la materia legislada, que implique un apartamiento de las reglas del derecho común.
- ii) Tales normas constituyen un conjunto orgánico y homogéneo, con sistematización individual dentro del ordenamiento jurídico general, cuya unidad y coherencia lógica permite establecer la existencia de principios generales de derecho especial, aplicable a la rama de que se trate”.<sup>16</sup>

#### 2.3.4. Dinámico

El constante desarrollo producido en la navegación aérea, lleva consigo que el derecho

---

<sup>16</sup> Lena Paz, Juan A. *Op. Cit.* Pág. 18

aeronáutico, para responder a sus finalidades específicas, esté en constante actualización, siendo necesaria una revisión de las normas que lo rigen a fin de adaptarse a las situaciones y evolución que se van presentando.

“Su movilidad no implica, pues, la negación de principios intangibles, que son por su condición propia, los elementos más profundos de este derecho y que no varían, sino que el carácter dinámico proviene de adaptar esos principios a las nuevas situaciones, sin que esto los afecte. Tal dinamismo exige al derecho aeronáutico en permanente esfuerzo de elaboración, generalmente comenzando por la doctrina y plasmado después en textos legislativos y decisiones jurisprudenciales”<sup>17</sup>

### 2.3.5. Tecnológico

Esta característica se refiere a que por el desarrollo ininterrumpido y constante de la industria aeronáutica, las modificaciones en las condiciones de navegación por la incorporación de nuevas tecnologías, y/o mejoras técnicas que se experimentan, afecta las regulaciones que requieren acompañamiento a los procesos de avance.

Por ser un derecho internacional, está en constante mejora, ya que se debe adaptar a la evolución tecnológica y social.

---

<sup>17</sup> Videla Escalada, Federico N. **Op. Cit.** Pág. 18



### 2.3.6. Reglamentario

El reglamentarismo del derecho aeronáutico aparece como consecuencia del carácter dinámico. Proviene de una necesidad de adaptación permanente a las exigencias de la técnica, que impone su movilidad y, al mismo tiempo, exigen la multiplicación de los preceptos positivos, de manera tal que no basta la simple sanción de leyes generales, sino que los textos deben acumularse hasta el detalle, circunstancia que exige al legislador delegar, en buena medida, sus facultades en el poder administrador, para que proceda por vía de reglamentaciones complementarias.

“Esto lleva, naturalmente, a un mecanismo especial en la sanción de la ley positiva: las leyes generales deben enunciar los principios y dictar las reglas más importantes, mientras que un amplio poder reglamentario es requerido para mantener la vigencia de las instituciones y adecuar las soluciones a las circunstancias cambiantes de esta actividad en permanente progreso.”

También ello asigna particular importancia a la acción de los organismos administrativos, los cuales deben ajustar estrictamente su acción a los textos legales para no desvirtuarlos mediante la reglamentación”.<sup>18</sup>

### 2.3.7. Integral

Lo integral está referido a que la materia de derecho aeronáutico trata de cuestiones de

---

<sup>18</sup> *Ibid.*

derecho público y de derecho privado, interno e internacional.

“Contempla, en su sector, las vinculaciones, siempre complejas, de los Estados entre sí, de éstos con sus ciudadanos y con los organismos internacionales, mientras que, desde otro punto de vista, no puede concentrarse exclusivamente en lo relativo a la regulación de la actividad dentro de un país determinado, sino que debe ponderar la internacionalidad de las relaciones que nacen de la aviación, a lo cual se suman la consideración de los derechos subjetivos de orden privado que vinculan a los particulares entre sí y también con los Estados y organismo internacionales cuando éstos obran en un plano de igualdad y no en el ejercicio de sus poderes específicos”.<sup>19</sup>

#### **2.4. Principios del derecho aeronáutico**

Como se mencionó anteriormente, los principios son definidos como los axiomas o máximas jurídicas recopiladas de las antiguas compilaciones, o sea las reglas del derecho. Se puede establecer que los principios son la fuente, base, razón y origen del derecho.

El derecho aeronáutico se rige por sus propios principios, aún se encuentra en discusión sobre cuáles de ellos son los más importantes y significativos dentro de este ámbito. Entre estos, se pueden mencionar:

---

<sup>19</sup> **Ibíd.**

- a) Los Estados tienen soberanía exclusiva y absoluta sobre el espacio aéreo que cubre su territorio. Todo estado tiene la facultad de sancionar la circulación aérea de cualquier aeronave que pasa sobre su espacio aéreo violando o haciendo caso omiso a sus normas de tráfico aéreo.
  
- b) Los derechos del propietario del suelo deben ceder en beneficio de la circulación aérea. Todo Estado puede establecer las normas que considere convenientes para restringir el beneficio de la circulación aérea, es decir, que existen ciertas restricciones al momento de realizar construcciones, pues es necesario evitar cualquier obstáculo aéreo que pueda poner en peligro la navegación aérea.
  
- c) La nave no debe permanecer inactiva. Está íntimamente ligado con el interés general, sobre el que está basada la aviación y se refiere a que la aeronave no puede permanecer inmóvil a no ser que sea por motivos establecidos en ley.
  
- d) El viaje aéreo siempre debe realizarse. Se refiere a que una vez puesta en marcha la aeronave, el capitán y la tripulación son responsables de realizar el viaje y llevar la aeronave a su destino.
  
- e) La responsabilidad contractual y extracontractual derivada de los hechos y actos vinculados con la actividad aeronáutica es limitada. Este principio se refiere a la reparación integral que se debe hacer del daño al momento de sufrir algún accidente o incidente dentro de la aeronave.



## CAPÍTULO III

### 3. Derecho aeronáutico en Guatemala

Este apartado tiene como finalidad desarrollar los aspectos importantes sobre el derecho aeronáutico en Guatemala, así como determinar cuáles son las instituciones que se encuentran inmersas en el cumplimiento de la legislación guatemalteca en materia de aviación civil.

#### 3.1. Historia del derecho aeronáutico en Guatemala<sup>20</sup>

En el año 1854, el guatemalteco Mariano de la Luz Morales, diseñó una máquina aérea, escribiendo un folleto que tituló *Teoría sobre una máquina aerostática*. Don Mariano solicitó la colaboración al gobierno de Francia, por ser este país uno de los pioneros de la aviación, desconociéndose hasta la fecha los resultados de la máquina.

El 30 de enero de 1848, don José María Flores, trabajó en la construcción de un globo, que al terminarlo fue probado. Ascendió en él, inflado con aire caliente, a la plaza de toro de aquel tiempo, situado donde hoy queda la estación central de ferrocarriles.

El día del experimento, el pueblo se abalanzó a las calles y los techos de las casas cercanas se llenaron de espectadores. Cuenta la historia que las personas estaban aglomeradas en las cercanías del Calvario y del Edificio el Cielito, encontrándose entre

---

<sup>20</sup> Arias Torres, Nora Jeannette. **Historia de la aviación en Guatemala**. Pág. 4

los espectadores, el general Rafael Carrera, quién se hacía acompañar de otras personalidades, ocupando la tribuna de honor.

José María Flores empezó a ascender muy decidido a lograr su hazaña, pero los gritos de exclamación cambiaron a gritos de horror, cuando las llamas empezaron a consumir el globo, construido con gran ilusión, en medio de 30,000 asistentes, que presenciaron la agonía de aquel hombre que se extinguía en medio del fuego.

En el año 1911, don Alberto de la Riva, ayudado por el maestro carpintero Víctor Ortiz, construyó una especie de planeador. Este planeador fue sometido a dictamen de una comisión gubernativa específica, integrada por el Capitán Chiagné y el ingeniero Enrique Invernizzio, que permitió vuelos única y exclusivamente con peso muerto. Don Alberto de la Riva, al ejecutar su primer vuelo en dicho planeador, sufrió un leve accidente, pero el planeador se destruyó.

Los primeros vuelos efectuados en Guatemala se dieron en el año 1912, cuando la Secretaría de Fomento celebra un contrato para una semana de aviación, efectuada del 25 al 31 de marzo, con el señor Alfonso Farren, quien trajo al país dos aviones: un Bleriot y un Deperdussin. Estos aparatos fueron piloteados por los aviadores Paul Wyss y F. Durafour. Al año siguiente el gobierno de Guatemala contrató al aviador Dante Nannini, quien se ofreció para organizar la primera academia de aviación, la cual queda integrada así: director Luis E. Ferro; profesor y piloto aviador Murdin Wood, mecánico Frank Bang y Dante Nannini.



La primera academia de aviación se fundó el 30 de junio de 1914, con dos aviones: Bleriot y Newport, los cuales estaban desprovistos de aparato alguno, tales como brújula, nivel, etc. Con estos aparatos se inician las clases de aviación, siendo los primero alumnos: Delfino Sánchez-Latour, José Minondo, Renato González, José Tripauri y el Barón Ernesto de Merk. Esta academia de aviación se instaló al este de la Ciudad de Guatemala, en el Campo Marte.

El 11 de septiembre de 1929, durante el gobierno presidido por el general Lázaro Chacón, se creó la Dirección General de Aeronáutica Civil, como una dependencia del Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas, por medio del Decreto Gubernativo 1032. Ese mismo año se inician los vuelos regulares, autorizando a la compañía Pickwick Airways, Inc. Para realizar estas operaciones entre Guatemala, México y Estados Unidos. Realizaban tres vuelos semanales, transportando pasajeros y correo. Posteriormente el servicio se extendió a San Salvador, con vuelos diarios.

La compañía Pan American que en Guatemala operaba como Compañía Mexicana de Aviación, inicia sus vuelos con rutas entre Guatemala y Veracruz y entre Guatemala y Brownsville, Texas.

A medida que las necesidades aeroportuarias crecieron, dieron paso a la construcción del Aeropuerto La Aurora, cuyas primeras actividades datan del año 1923, desplazando de esta manera al Campo Marte, que fue la sede de los primeros experimentos que se llevaron a cabo en el país. En ese entonces el Aeropuerto La Aurora estaba construido con una pista de grama, la cual no era suficiente para satisfacer las necesidades de esa

época. Sin embargo, las necesidades de la Segunda Guerra Mundial, ayudaron al asentamiento de una base aérea en la Finca La Aurora y las necesidades de construirla con pavimento para permitir la operación de naves aéreas basadas en el país, habiéndose construido en 1942 la primera pista pavimentada con una longitud de 2000 metros.

En 1959 esta pista se extiende en 500 metros por cada extremo. El primer avión jet comercial que aterriza en la Aurora fue un DC-8 de Panavías.

El 30 de junio de 1966, se concluyó con los trabajos de construcción de la nueva terminal aérea de pasajeros con un área de 77 200 metros cuadrados, finalizando los trabajos del edificio en 1968.

“En el año 1948 se promulgó la primera Ley de Aviación Civil de Guatemala, la cual se sustituye por una nueva ley a partir del 7 de diciembre de 1997 y posteriormente con fecha 3 de marzo de 2001 entra en vigor la ley actual, contenida en el Decreto 93-2000 del Congreso de la República”.<sup>21</sup>

### **3.2. Instituciones encargadas de ejercer control sobre la aviación civil en Guatemala**

En el presente apartado se abordará lo relativo a las instituciones que tienen como una

---

<sup>21</sup> <http://www.dgac.gob.gt/index.php/acerca-de/resena-historica> (Consultado 02 de marzo de 2017)



de sus funciones ejercer el control sobre la aviación civil en Guatemala.

### **3.2.1. Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda**

El Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda es uno de los 14 ministerios de Guatemala. El Artículo 30 de la Ley del Organismo Ejecutivo establece que: Es el encargado de formular las políticas y hacer cumplir el régimen jurídico aplicable al establecimiento, mantenimiento y desarrollo de los sistemas de comunicaciones y transporte del país; así mismo al uso y aprovechamiento de las frecuencias radioeléctricas y del espacio aéreo; a la obra pública; a los servicios de información de meteorología, vulcanología, sismología e hidrología; y a la política de vivienda y asentamientos urbanos.

El Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda fue creado el 24 de agosto de 1871, con el nombre de Ministerio de Fomento, del Decreto Número 14. Posteriormente el 17 de agosto de 1999, el CIV se reglamenta con el acuerdo Gubernativo 520-99, convirtiéndolo en el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.

Como toda institución estatal, cuenta con una misión la cual es ser el ente rector que direcciona, reglamenta y representa en el ámbito nacional a los sectores de comunicaciones, infraestructura y vivienda; ejecutando políticas y estrategias para integrar al país con servicios acorde al desarrollo social y económico de la nación,

contribuyendo a mejorar la competitividad a través del ejercicio de una administración y control eficientes.

Así mismo cuenta con una visión que es la de ser una entidad modelo de la gestión pública, rectora del desarrollo de la infraestructura del Estado, ejerciendo un acompañamiento efectivo en el desarrollo de los sectores de comunicaciones, infraestructura y vivienda, como soportes del crecimiento de la economía nacional; además de ser un eje del desarrollo integral, de los guatemaltecos a través de la promoción y facilitación para el acceso universal a la tecnología de la información, las comunicaciones y la vivienda.

Las dependencias con las que cuenta el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda son:

- a) Dirección General de Aeronáutica Civil
- b) Instituto nacional de Sismología, Vulcanología, Meteorología e hidrología
- c) Dirección General de Protección Vial
- d) Guatel, telefonía guatemalteca
- e) Dirección General de Caminos
- f) Superintendencia de Telecomunicaciones
- g) Dirección General de Transporte
- h) Unidad Ejecutora de Conservación Vial
- i) Fondo para el Desarrollo de la Telefonía
- j) Dirección General de Radiodifusión y Televisión Nacional

- j) ejercer la rectoría del sector público a cargo de la ejecución del régimen jurídico relativo a la vivienda y asentamientos humanos, y administrar en forma descentralizada los mecanismos financieros del sector público para propiciar el desarrollo habitacional del país.
- k) formular la política nacional de vivienda y asentamientos humanos, y evaluar y supervisar su ejecución, dentro del marco de las leyes aplicables.
- l) coordinar las acciones de las instituciones públicas que desarrollen programas y proyectos de vivienda y asentamientos humanos.

### **3.2.2. Dirección General de Aeronáutica Civil**

La Dirección General de Aeronáutica Civil es el organismo estatal de Guatemala encargado de regular la aviación civil.

En el Artículo 6 de la Ley de Aviación Civil se establece que la Dirección General de Aeronáutica Civil, dependencia del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, es el órgano encargado de normar, supervisar, vigilar y regular, con base en lo prescrito en la ley, reglamentos regulaciones y disposiciones complementarias, los servicios aeroportuarios, los servicios de apoyo a la navegación aérea, los servicios de transporte aéreo, de telecomunicaciones y en general todas las actividades de aviación civil en el territorio y espacio aéreo de Guatemala, velando en todo momento por la defensa de los intereses nacionales.

Su sede está ubicada en el Aeropuerto Internacional La Aurora.

Así mismo, el Artículo 30 de la Ley del Organismo Ejecutivo le asigna las siguientes funciones:

- a) administrar en forma descentralizada y subsidiaria o contratar la provisión de los servicios de diseño, construcción, rehabilitación, mantenimiento y supervisión de las obras públicas e infraestructura a su cargo.
- b) proponer al Organismo Ejecutivo las normas técnicas relativas a las obras públicas, para lo cual deberá coordinarse con los otros Ministerios correspondientes.
- c) financiar subsidiariamente el diseño, construcción, rehabilitación y mantenimiento de las obras públicas.
- d) crear y participar en la administración o contratación de los mecanismos financieros para la construcción, rehabilitación y mantenimiento de las obras públicas.
- e) proponer para su aprobación y ejecutar los instrumentos normativos de los sistemas de transporte terrestre, fluvial, marítimo y aéreo, así como de las frecuencias radiales y televisivas, de telecomunicaciones, correos y telégrafos, velando por su pronta, estricta y eficiente aplicación.
- f) administrar descentralizadamente lo relativo al aprovechamiento y explotación del espectro radioelectrónico.
- g) velar porque se presten en forma descentralizada los servicios de información de meteorología, vulcanología, sismología e hidrología.
- h) administrar la contratación, concesión y otras formas descentralizadas de prestación de los servicios públicos a su cargo y supervisar su ejecución.
- i) ejercer la autoridad portuaria y aeroportuaria nacional.

Desde el punto de vista funcional, la ley de asigna funciones de carácter técnico, económico y administrativo, las que se detallan a continuación.

- Técnico: está facultada para desarrollar sus actividades de acuerdo a la Ley de Aviación Civil, su reglamento, a las normas y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional, regulaciones de aviación civil y a los convenios, acuerdos y tratados aprobados y ratificados por el gobierno de la República.
- Económico: La ley le asigna la función de otorgar autorizaciones para la explotación de servicios aeronáuticos (derechos de tráfico); la adjudicación a terceros, mediante licitación pública, de los servicios aeroportuarios, de navegación aérea, equipos e infraestructura aeronáutica; así como también la supervisión del funcionamiento de los servicios que hayan sido concesionados a terceros: y dirimir las controversias, entre usuarios y concesionarios, que se deriven del régimen de cargos y tarifas por la prestación de servicios aeroportuarios y de navegación aérea.
- Administrativo: está facultada para administrar un presupuesto y llevar los registros correspondientes, administrar el Registro Aeronáutico Nacional; aplicar las sanciones contempladas en la Ley de Aviación Civil; coordinar las actividades de búsqueda y salvamento de aeronaves accidentadas en el territorio nacional y otras de carácter de supervisión de acuerdos y convenios internacionales en materia de aviación civil.

La Dirección General de Aeronáutica Civil es la encargada de administrar el sistema aeroportuario de Guatemala. Actualmente en Guatemala existen dos aeropuertos internacionales, siete aeropuertos nacionales y distintos aeródromos regionales.

Como se indicó anteriormente, todas las instituciones estatales cuentan con una misión y para la Dirección General de Aeronáutica Civil la misión es, ser la institución responsable de normar, administrar, fortalecer, facilitar y vigilar la prestación de los servicios aeroportuarios de navegación y transporte aéreo, conforme a la legislación vigente y acuerdos internacionales ratificados por el Estado de Guatemala.

Cuenta también con una visión que es “ser líder regional es la administración, facilitación y vigilancia de los servicios aeroportuarios de navegación y transporte aéreo, elevando los estándares de calidad para seguridad de los usuarios nacionales e internacionales”.<sup>22</sup>

“Objetivos generales de la DGAC”.<sup>23</sup>

- a) Seguridad
- b) Regularidad
- c) Certificación
- d) Capacitación del personal
- e) Comunicación

---

<sup>22</sup> <http://www.dgac.gob.gt/index.php/acerca-de/mision-y-vision> (consultado 10 de noviembre de 2015, consultado 2 de marzo de 2017)

<sup>23</sup> <http://www.dgac.gob.gt/index.php/acerca-de/objetivos-generales>. (consultado el 2 de marzo de 2017).



- f) Transparencia
- g) Efectividad
- h) Trabajo en equipo
- i) Respeto a las leyes nacionales e internacionales

#### Objetivos específicos de la DGAC

- a) Convertirse en la autoridad aeronáutica más eficiente de la región centroamericana.
- b) Planificar, organizar, dirigir y controlar los servicios aeroportuarios, para mantener un alto nivel de especialización y calidad para el desarrollo de todas las actividades de la DGAC.
- c) Capacitar a su recurso humano para afrontar los retos de la aviación moderna.
- d) Desarrollar el plan estratégico de la DGAC orientado al logro de los objetivos y metas propuestas.
- e) Implementar las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional.

La Dirección General de Aeronáutica Civil cuenta con distintos departamentos dentro de su organización, los cuales son:

- a) Registro aeronáutico

Es una unidad del área técnico-operativa encargada de llevar el registro aeronáutico nacional otorgando las matrículas de las aeronaves civiles y registrando su propiedad y

venta o transferencia de las mismas. Así mismo vela porque las operaciones y desarrollo del registro sean de conformidad con la ley, reglamentos y regulaciones.

b) Estadística

Tiene bajo su responsabilidad el registro del movimiento mensual y anual de aeronaves del estado y civiles, el control de pasajeros, carga del Aeropuerto Internacional La Aurora, Aeropuerto Internacional Mundo Maya Petén y demás aeródromos de Guatemala.

c) Seguridad operacional

Este programa sirve de apoyo a la evolución continua de una estrategia preventiva que permita mejorar el rendimiento en materia de seguridad operacional.

Esta estrategia se basa en la implantación adecuada de un programa estatal de seguridad operacional que se ocupe sistemáticamente de los riesgos de seguridad operacional.

d) Investigación de accidentes

La Unidad de Investigación de Accidentes de la Dirección General de Aeronáutica Civil, se ocupa de todas las actividades de investigación técnica relacionadas con accidentes e incidentes de aeronaves nacionales y extranjeras en territorio nacional, así mismo de accidentes de aeronaves con matrícula guatemalteca y/o conciudadanos en territorio

extranjero con el fin de promover la seguridad operacional aeronáutica en todos sus campos.

e) Estándares de vuelo

Vela por el cumplimiento de la Ley de Aviación Civil, su reglamento, las regulaciones de aviación civil, los procedimientos de la certificación de operadores aéreos y la vigilancia de la seguridad operacional para que la aviación civil se desarrolle dentro de un marco de máxima seguridad.

f) Seguridad de la aviación

Esta unidad se encarga de velar que cuando un avión emprenda su vuelo, lo haga con todas las garantías posibles, así mismo se encarga de velar por la seguridad de los aeropuertos del territorio nacional, y de las medidas de protección que se ponen en marcha para velar por la seguridad de pasajeros. También ofrece espacios de opinión y sugerencias para mejorar los procedimientos de seguridad y garantizar un vuelo seguro.

g) Infraestructura

Se encarga de velar por el estado de los aeropuertos y aeródromos regionales en el territorio nacional.



#### h) Recursos humanos

Es la unidad encargada de reclutamiento y selección de personal, de velar por las contrataciones del personal aeronáutico y que este cumpla con las estipulaciones establecidas en la ley.

#### i) Comunicación social

Es la unidad de apoyo técnico al despacho superior para diseñar y ejecutar políticas y estrategias de comunicación social, que den a conocer las actividades que realiza aeronáutica civil, a través de los medios de comunicación masiva o alternos. Informar sobre la creación y promoción de espacios de diálogo y entendimiento con los diferentes sectores del país y entidades internacionales, por iniciativa de aeronáutica civil; fortalecer y promover las relaciones públicas con los distintos medios de comunicación social del país, coordinar el montaje y la logística de los eventos públicos oficiales que realice el Director General de Aeronáutica Civil.

Siendo estos departamentos importantes para que la Dirección General de Aeronáutica Civil pueda cumplir con la función que le ha sido delegada.

### **3.3. Legislación guatemalteca**

En este apartado se hará un bosquejo de la Ley de Aviación Civil y el Reglamento de la misma para poder conocer aspectos básicos que en la ley se enmarcan.



### 3.3.1. Ley de Aviación Civil, Decreto 93-2000 del Congreso de la República

La creación de esta ley surgió debido a que las disposiciones contenidas en la ley anterior no concordaban con el avance acelerado de la aviación nacional y con las normas internacionales de aviación ratificadas por Guatemala y contenidas en el Convenio de Chicago, cuya observancia y cumplimiento es obligatoria. Es así como lo indica también el segundo considerando del Decreto número 93-2000 al hacer referencia que la normativa anterior era inaplicable y restaba poder coercitivo del Estado para garantizar el ordenado y seguro desarrollo de la aviación.

Un aspecto importante que cabe resaltar es que el acuerdo que le dio vigencia al Decreto número 93-2000, Ley de Aviación Civil es el Acuerdo número 05-2001, esto debido a que con fecha veintiséis de diciembre de años dos mil el Congreso de la República trasladó al Organismo Ejecutivo el Decreto número 93-2000 y transcurrió el plazo constitucional para su sanción, promulgación y publicación, sin que ésta se hubiere producido, razón por la cual de conformidad con lo previsto en el Artículo 178 de la Constitución Política de la República de Guatemala, el Congreso de la República lo debía promulgar como ley.

La ley consta de 139 artículos y se compone de la siguiente manera:

|            |                         |
|------------|-------------------------|
| TÍTULO I   | Aeronáutica Civil       |
| CAPÍTULO I | Disposiciones Generales |



|                |   |
|----------------|---|
| CAPÍTULO II    | Autoridad Aeronáutica   |
| CAPÍTULO III   | Director General y Subdirectores  |
| CAPÍTULO IV    | Junta Consultiva de Aviación Civil  |
| TÍTULO II      | Circulación Aérea   |
| CAPÍTULO ÚNICO |   |
| TÍTULO III     | Infraestructura   |
| CAPÍTULO I     | Aeropuertos y Aeródromos  |
| CAPÍTULO II    | Limitaciones a la Propiedad Privada   |
| CAPÍTULO III   | Facilitación  |
| TÍTULO IV      | Aeronaves   |
| CAPÍTULO I     | Concepto y Clasificación  |
| CAPÍTULO II    | Matrícula Condiciones técnicas de la Aeronave                               |
| CAPÍTULO III   | Registro Aeronáutico Nacional   |
| CAPÍTULO IV    | Pérdida, destrucción, inutilización, abandono e incautación<br>de Aeronaves |
| TÍTULO V       | Contratos de Utilización de Aeronaves                                       |
| CAPÍTULO I     | Arrendamiento   |
| CAPÍTULO II    | Fletamento  |
| CAPÍTULO III   | Intercambio de Aeronaves  |
| CAPÍTULO IV    | Arrendamiento o Fletamento Extranjero                                       |
| TÍTULO VI      | Personal Aeronáutico  |
| CAPÍTULO ÚNICO | Del Personal  |
| TÍTULO VII     | Aeronáutica Comercial   |



|                |   |
|----------------|---|
| CAPÍTULO I     | Transporte Aéreo Nacional e Internacional                           |
| CAPÍTULO II    | Aviación Comercial  |
| CAPÍTULO III   | Aviación General  |
| TÍTULO VIII    | Contrato de Transportación Aérea                                    |
| CAPÍTULO ÚNICO |   |
| TÍTULO IX      | Cooperación Comercial y Código Compartido                           |
| CAPÍTULO ÚNICO |   |
| TÍTULO X       | De Los Sistemas Computarizados de Reservas                          |
| CAPÍTULO ÚNICO |   |
| TÍTULO XI      |   |
| CAPÍTULO I     | Daños Causados a Pasajeros y Tripulación                            |
| CAPÍTULO II    | Daños causados a Equipaje, Carga y Cosas                            |
| CAPÍTULO III   | Daños causados a pasajeros, tripulación, equipaje, carga y cosas    |
| CAPÍTULO IV    | Incumplimiento Total o Parcial del contrato de Transportación Aérea |
| CAPÍTULO V     | Transporte Sucesivo y Transporte de Hecho                           |
| CAPÍTULO VI    | Daños en el Transporte Gratuito                                     |
| CAPÍTULO VII   | Daños y Perjuicios causados a terceros en la Superficie             |
| CAPÍTULO VIII  | Responsabilidad en la Aviación General                              |
| TÍTULO XII     | Seguros   |
| CAPÍTULO ÚNICO |   |
| TÍTULO XIII    | Búsqueda, asistencia y salvamento                                   |



|                |  |
|----------------|--|
| CAPÍTULO ÚNICO |  |
| TÍTULO XIV     | Investigación de accidentes e incidentes de aviación |
| CAPÍTULO ÚNICO |  |
| TÍTULO XV      | Infracciones y sanciones                             |
| CAPÍTULO ÚNICO |  |
| TÍTULO XVI     | Zona de Tratamiento Especial Aeronáutico             |
| CAPÍTULO ÚNICO |  |
| TÍTULO XVII    | Medio Ambiente                                       |
| CAPÍTULO ÚNICO |  |
| TÍTULO XVIII   | Otras Actividades Aeronáuticas                       |
| CAPÍTULO ÚNICO |  |
| TÍTULO XIX     | Disposiciones Transitorias                           |
| CAPÍTULO ÚNICO |  |
| TÍTULO XX      | Disposiciones Finales                                |
| CAPÍTULO ÚNICO |  |

### **3.3.2. Reglamento de la Ley de Aviación Civil, Acuerdo Gubernativo 384-2001**

Dicho Reglamento entró en vigencia el 8 de noviembre de 2001, se fundamenta su creación en el Artículo 138 de la Ley de Aviación Civil ya que se estableció que dicho reglamento debía crearse.

Está comprendido en 203 artículos y se compone de la siguiente manera:



|                |   |
|----------------|---|
| TÍTULO I       | Disposiciones Generales   |
| CAPÍTULO I     | Definiciones  |
| CAPÍTULO II    | De la Dirección General   |
| CAPÍTULO III   | Junta Consultiva de Aviación Civil  |
| TÍTULO II      | Circulación Aérea   |
| CAPÍTULO ÚNICO |   |
| TÍTULO III     | Infraestructura   |
| CAPÍTULO I     | Construcción y Operación de Aeródromos                                    |
| CAPÍTULO II    | Superficies Limitadoras de Obstáculos                                     |
| CAPÍTULO III   | Facilitación  |
| CAPÍTULO IV    | Escuelas de Instrucción, Talleres y Servicios Auxiliares                  |
| TÍTULO IV      | Aeronaves   |
| CAPÍTULO I     | Nacionalidad, matrícula y aeronavegabilidad                               |
| CAPÍTULO II    | Arrendamiento, fletamento, intercambio de aeronaves y<br>compraventa      |
| CAPÍTULO III   | Registro Aeronáutico Nacional   |
| CAPÍTULO IV    | Pérdida, destrucción inutilización, abandono e incautación<br>de aeronave |
| TÍTULO V       | Personal aeronáutico  |
| CAPÍTULO ÚNICO |   |
| TÍTULO VI      | De la Aviación  |
| CAPÍTULO I     | Aviación Comercial Requisitos y Procedimiento                             |



|                |   |
|----------------|---|
| CAPÍTULO II    | Aviación General  |
| CAPÍTULO III   | Condiciones Generales   |
| TÍTULO VII     | Responsabilidades   |
| CAPÍTULO I     | Responsabilidades Del Operador                                  |
| CAPÍTULO II    | Daños Causados a Terceros en la Superficie                      |
| TÍTULO VIII    | Búsqueda, Asistencia y Salvamento e Investigación de Accidentes |
| CAPÍTULO I     | Búsqueda, Asistencia y Salvamento                               |
| CAPÍTULO II    | Investigación de Accidentes                                     |
| TÍTULO IX      | Infracciones y Sanciones  |
| CAPÍTULO ÚNICO |   |
| TÍTULO X       | Zona de Tratamiento Especial                                    |
| CAPÍTULO ÚNICO |   |
| TÍTULO XI      | Medio Ambiente  |
| CAPÍTULO ÚNICO |   |
| TÍTULO XII     | Otras Actividades Aeronáuticas                                  |
| CAPÍTULO ÚNICO |   |
| TÍTULO XIII    | Disposiciones Finales   |

## CAPÍTULO IV

### 4. Los tratados

En el presente capítulo se tratará lo relativo a los tratados, tomando en consideración que de ellos se deriva el tema que a desarrollar de la tesis que se presenta.

#### 4.1. Nociones generales

Los tratados aparecen en primer lugar en la enumeración de las fuentes de derecho internacional, ya que en ellos, también llamados convenciones, sean generales o particulares, se establecen reglas expresamente reconocidas por los Estados litigantes.

La redacción es exacta, debido a que las normas internacionales convencionales solo vinculan en principio a los Estados Parte o a los que luego ratifiquen y se adhieran a ellos.

Un aspecto importante que cabe resaltar es que debido a la falta de un poder legislativo institucionalizado en la comunidad internacional, ha resultado ser un medio de creación de las normas internacionales.

“El término tratado es ambiguo ya que designa no solo el acto creador del derecho, el acto por el cual se llegó al acuerdo, sino también el resultado de ese acto, la norma jurídica creada por ese acto, la norma convencional que constituye las obligaciones y

los derechos de las partes contratantes. Cuando hablamos de un tratado como fuente de derecho, nosotros tenemos en mente el acto creador del derecho, el procedimiento por el cual se crea la norma convencional”.<sup>24</sup>

#### 4.2. Concepto

La Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados, del 23 de mayo de 1969, en su Artículo dos, señala que se entiende por tratado un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el derecho internacional, ya conste en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos, y cualquiera que sea su denominación particular.

Puede indicarse que tal definición tiene algunos inconvenientes: “...referirse tan solo a los tratados celebrados por los Estados, y no a los concluidos por otros sujetos de derecho internacional, tiene el inconveniente de que excluye un elemento esencial, como es que todo tratado deba estar destinado a producir efectos jurídicos entre las partes contratantes”.<sup>25</sup>

Un tratado puede definirse como “El acuerdo entre dos o más Estados por el que se establece la expresión de su consentimiento común en relación con una conducta mutua, por este acuerdo se crea una norma que impone obligaciones y confiere derechos a las partes contratantes relativas al comportamiento mutuo acerca del cual

---

<sup>24</sup>Kelsen, Hans. **Principios de derecho internacional público**, Pág. 275.

<sup>25</sup>Edmundo, Vargas Carreño. **Introducción al derecho internacional**, Pág. 86.

están de acuerdo”<sup>26</sup> a esta concepción, cabe hacerle una crítica similar a la anterior, en la medida en que omite la posibilidad de que otros sujetos de Derecho Internacional puedan concertar tratados, ya sea el caso de los organismos internacionales, La Orden de Malta, o el Vaticano, a los que en la actualidad se les reconoce o confiere personalidad jurídica internacional para tal efecto.

Mencionando lo que precisamente Vargas Carreño llama, según puede observarse, elemento esencial de todo tratado: “...el tratado, para que sea tal, deberá estar destinado a producir efectos jurídicos, esto es, crear, modificar o extinguir una situación de derecho. Precisamente es este elemento el que distingue un tratado de las meras declaraciones de jefes de Estado o de ministros de Relaciones Exteriores, tan frecuentes en la práctica internacional actual, los que, por no estar destinados a producir efectos jurídicos vinculatorios entre las partes, no son, formalmente tratados”.<sup>27</sup>

El mismo autor define el tratado como “el acuerdo de voluntades celebrados entre sujetos de derecho internacional, destinado a producir efectos jurídicos y regido por el derecho internacional”<sup>28</sup>.

En ello coincide un autor español, al definir a los tratados como “toda concordancia de voluntades entre dos o más sujetos de derecho internacional, destinada a producir efectos jurídicos”<sup>29</sup>

---

<sup>26</sup>Kelsen, Hans. **Op. Cit.** Pág. 275.

<sup>27</sup> **Op. Cit.**, Pág. 87.

<sup>28</sup> **Ibid.**

<sup>29</sup> Manuel Díaz de Velasco, **Instituciones de derecho internacional público**, Pág. 86.

#### 4.2.1. Consecuencias

Las definiciones anteriormente expuestas destacan cuatro elementos esenciales de todo tratado, los cuales son:

a) Es un acuerdo de voluntades:

Es considerado el pilar fundamental de los tratados, en tanto que la voluntad de las partes constituye su base. Sostiene al respecto un autor ecuatoriano: "El consentimiento es, en mi concepto, lo fundamental en un tratado. El convenio, lo que llamamos tratado, es una acepción protocolizada, no es sino la expresión de forma de un consentimiento, esencia a la cual califican ciertas circunstancias".<sup>30</sup>

Como se menciona, es el pilar fundamental, ya que de no existir acuerdo de voluntades no podría darse el origen de un tratado.

b) Que todas las partes que intervienen en él sean sujetos de derecho internacional, desde luego con capacidad de negociar:

En el derecho internacional moderno, no son solo los Estados los que tienen tal capacidad; de ahí que la Convención de 1969, si bien tiene alcances limitados, establece principios generales que son aplicables a todo tipo de tratados, incluso los establecidos entre otros sujetos de derecho internacional. Esto vino a ser confirmado

---

<sup>30</sup> Barrera Valverde, Alfonso. *Cursillo de derecho internacional público*. Pág. 56

por la Convención de 1986 sobre el Derecho de los Tratados entre Estados y organizaciones internacionales o entre organizaciones internacionales entre sí, que con pocas diferencias de fondo contienen normas que consagran los principios generales establecidos por la primera.

c) Que esté destinado a producir efectos jurídicos:

Ya que se considera un contrato entre naciones y esta es la justificación de tomarlo como fuente del derecho internacional público. Pues las partes que están contratando tienen efectos bilaterales al hacerlo, ya que deben cumplir con lo establecido y se les garantiza el derecho de exigir el cumplimiento por parte de los otros Estados.

d) Que sea regido por el derecho internacional:

Dichos tratados deben contener disposiciones que sean de derecho internacional y no específicamente del derecho interno de un Estado.

#### **4.3. Denominaciones**

El derecho internacional utiliza diversas denominaciones para los acuerdos internacionales. Así pueden designarse con el nombre de tratado, convenio, convención, acuerdo, protocolo, reglamento, pacto, carta, arreglo, acta, Estatuto, capitulación, *modus vivendi*, concordato. De todas ellas como se establece en la Convención de Viena y lo señala también el profesor Vargas Carreño, "...la expresión

tratado es genérica y designa todo acuerdo internacional que reúne los elementos señalados anteriormente, cualquiera que sea su denominación”.<sup>31</sup>

Se han logrado establecer ciertas diferencias en los términos más utilizados, y señala lo siguiente:

a) Tratados

“El vocablo tratado incluye las más variadas vinculaciones interestatales, bilaterales o plurilaterales”.<sup>32</sup>

Así mismo, otros juristas han señalado que en la práctica internacional se emplea el vocablo tratado como denominación genérica, y el término convenio para referirse a los tratados de menor importancia; debe indicarse que el uso de la denominación *convenio* es menos usado que el de tratado para designar acuerdos internacionales, pero esto no se debe a su mayor o menor importancia.

b) Convenio

Indica el compromiso que determina las relaciones entre los Estados en algún caso concreto.

---

<sup>31</sup> *Op.Cit.*, Pág. 88

<sup>32</sup> López Jiménez, Ramón. *Tratado de derecho internacional público*. Pág. 209.

c) Pacto

Este término suele ser utilizado en el caso de compromisos bilaterales o plurilaterales entre los Estados, referentes a algunos aspectos de las relaciones políticas.

d) Acuerdo

“Se aplica en sentido estricto a los compromisos interestatales firmados en nombre de los gobiernos o por delegación de ellos y que por lo común no están supeditados a la ratificación. Sus temas pueden ser extremadamente variados”.<sup>33</sup>

e) *Modus Vivendi*

“Dicha expresión se aplica a un acuerdo temporal que se espera sea sustituido en un futuro por un tratado o convenio”.<sup>34</sup>

f) Declaración

Este término, es utilizado cuando se conviene en reglas generales de Derecho Internacional.

---

<sup>33</sup> *Ibid.*

<sup>34</sup> *Ibid.*



g) Protocolo

Es un término que se utiliza cuando "... se adiciona, interpreta, reforma o aplica un tratado anterior".<sup>35</sup>

h) Compromiso

Es una denominación que se usa "... cuando se conviene someter una cuestión a arbitraje"<sup>36</sup>

i) Carta

Es un término que se usa cuando se crea una organización internacional.

j) Concordato

Se emplea cuando una de las partes es la Santa Sede. "Los tratados que se hacen con el Papa, como jefe de la Iglesia Católica, para la administración de los negocios eclesiásticos, se llaman concordatos".<sup>37</sup>

---

<sup>35</sup> Montiel Arguello, Alejandro. **Manual de derecho internacional**. Pág. 145

<sup>36</sup> **Ibíd.**

<sup>37</sup> Bello, Andrés. **Principios de derecho internacional**. Pág. 228

#### 4.4. Forma de los tratados

En la Convención de Viena sobre el Derechos de los Tratados se plantea una cuestión muy importante en el Artículo segundo, al definir al tratado como “un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el derecho internacional. En ese sentido se indica que, “si bien es cierto que en el Estado actual de las relaciones internacionales es prácticamente imposible que los tratados no se celebren por escrito, teóricamente, al menos, podría concebirse la posibilidad de que un tratado llegue a concluirse oralmente”.<sup>38</sup>

Al respecto, la misma convención de Viena, en su artículo tercero, señala: “El hecho de que la presente Convención no se aplique ni a los acuerdos internacionales celebrados entre Estados y otros sujetos de derecho internacional, o entre esos otros sujetos de derecho internacional, ni a los acuerdos internacionales no celebrados por escrito, no afectará: a) al valor jurídico de tales acuerdos...”

Somos partícipes de la solución adoptada por la citada Convención, en la medida en que lo que busca es lograr la certeza jurídica de los acuerdos internacionales y, a su vez, conseguir seguridad jurídica al igual que la consagración de la norma en materia de registro de los tratados, esto se hace con el objeto de evitar que se den tratados o acuerdo secretos que pongan en peligro la paz entre Estados.

---

<sup>38</sup>Vargas Carreño. *Op. Cit.* Pág. 28

Como dato histórico, cabe mencionar que se han registrado algunos casos excepcionales de tratados orales, entre ellos el que cita el autor Alejandro Montiel Arguello, celebrado entre Rusia y Brandeburgo en 1691. Mencionando lo expuesto por Hans Kelsen, al respecto dice: “El derecho internacional no prescribe una forma definida para la conclusión de tratados. De ahí que las partes contratantes pueden expresar su consentimiento por palabras escritas o habladas, por símbolos, como una bandera blanca, por ejemplo, o aún gestos”.<sup>39</sup>

#### **4.5. Clasificación de los tratados**

Se tomará en consideración al profesor Charles Rousseau, quien hace una clasificación de orden material y otra de orden formal:

a) Desde el punto de vista material:

“Ha sido establecida teniendo en cuenta la función jurídica que el tratado se propone: la realización de un negocio jurídico (tratado-contrato), o el establecimiento de una regla de derecho (tratado-normativo)”.<sup>40</sup>

- **Tratados-contratos**

Conocidos también como negocios jurídicos internacionales; “son aquellos que

---

<sup>39</sup> **Op. Cit.** Pág. 279

<sup>40</sup> Rousseau, Charles. **Derecho internacional público.**, Pág. 20

establecen prestaciones recíprocas a cargo de las partes contratantes, como el caso de complementación económica o de cesión territorial”.<sup>41</sup> Afirman los internacionalistas que el contenido preceptivo de ellos se agota en casos concretos porque están referidos a un problema específico, por ejemplo: la delimitación de una frontera.

- Tratados – leyes o normativos

“Son aquellos que tienen por objeto formular una regla de derecho que sea objetivamente válida, y se caracterizan porque la voluntad de todos los signatarios tiene idéntico contenido”.<sup>42</sup>

En igual sentido, indica Vargas Carreño que “estos son los que establecen una norma objetiva de derecho válida para todas las partes del tratado. La Carta de las Naciones Unidas es el mejor ejemplo de esto”.<sup>43</sup>

En síntesis, puede señalarse que los tratados normativos tienen por objeto la regulación de las relaciones entre sujetos del derecho internacional.

b) Desde el punto de vista formal:

Los clasifica Charles Rousseau en bilaterales y plurilaterales o colectivos, clasificación que funda exclusivamente en el mayor o menor número de Estados que intervienen en

---

<sup>41</sup> Carreño, Vargas. **Op.Cit.** Pág. 89

<sup>42</sup> Rousseau, Charles. **Op.Cit.** Pág. 26

<sup>43</sup> **Op. Cit.** Pág. 89

el tratado. Para lo cual denomina bilateral al que se concluye entre dos Estados, y colectivo al que se concierta entre una pluralidad de Estados.

Así mismo, el jurista Vargas Carreño se refiere a una tercera clasificación de gran importancia, que distingue entre tratados cerrados y tratados abiertos.

a) **Tratados cerrados:**

Son aquellos que se celebran exclusivamente entre los contratantes originarios y que no admiten la adhesión de otros Estados.

b) **Tratados abiertos:**

“Son aquellos que admiten la adhesión de otros Estados, ya sea en una forma amplia, abierta a todo Estado, o en forma restringida a determinados Estados, generalmente a una misma región geográfica”.<sup>44</sup>

#### **4.6. Celebración de los tratados**

a) **Capacidad para celebrar tratados o *IUS TRACTATUUM***

Es importante determinar que todo sujeto de derecho internacional tiene capacidad para celebrar tratados. Al respecto un autor citando a Vargas Carreño indica que la facultad

---

<sup>44</sup> *Ibid.*

*iuris tractatum* es la “capacidad para celebrar tratados inherentes a todo Estado Independiente.”<sup>45</sup> al respecto existe una objeción ya que como se mencionó, es una facultad que se le ha asignado a todo sujeto de derecho internacional y en la definición mencionada no se toma en consideración a organismos internacionales como la OEA, ONU, OIT, etc. A los que se les ha reconocido en la práctica internacional capacidad para ese fin.

#### b) Determinación de los órganos competentes para celebrar los tratados

Al respecto, la mayoría de los autores coinciden con que la determinación de cuáles son los órganos competentes para elaborar tratados depende exclusivamente al derecho interno. Es decir, debe ser la legislación interna de cada Estado que establezca la facultad para celebrar tratados.

La Convención de Viena sigue la postura que representa en su Artículo segundo, apartado c), cuando dispone que se entiende por plenos poderes un documento que emana de la autoridad competente de un Estado y por el que se designa a una o varias personas para representar al Estado en la negociación para expresar el consentimiento del Estado en obligarse por un tratado o para ejecutar cualquier otro acto con respecto a un tratado. En consecuencia, debemos remitirnos al derecho interno de cada Estado a fin de poder determinar cuál es la autoridad competente.

---

<sup>45</sup> Varela Quirós, Luis A. **Las fuentes del derecho internacional**. Pág. 30

Así mismo en el Artículo sexto, inciso segundo, apartados a), b) y c), la Convención dispone que en razón de sus funciones, sin necesidad de que presenten plenos poderes, se considerará que representan a su Estado: los jefes de Estado, jefes de gobierno, ministro de Relaciones Exteriores, los jefes de misión diplomática, tan solo respecto al gobierno ante el cual están acreditados, así como los representantes acreditados por los Estados ante una conferencia internacional, etc. Es decir, el derecho internacional dispone quiénes representan al Estado según sus normas y quiénes pueden actuar legítimamente en representación de él.

#### c) Idioma de los tratados

En cuanto a lo relativo al idioma de los tratados, cabe citar a López Jiménez quien sobre el punto argumenta “no existe idioma alguno preceptivo para los textos de los tratados internacionales. En la Edad Media, el latín, que fue también ampliamente utilizado en épocas sucesivas, era el lenguaje predominante en las relaciones internacionales de Europa Occidental, pero desde finales del siglo XVII el latín comenzó a ceder el lugar al idioma francés. A mediados del siglo XVIII el francés quedó firmemente afianzado como el idioma diplomático universal pero ya en los tratados de Versalles de 1919 a 1921, fueron idiomas universales el francés e inglés.

Después de la revolución de bolchevique, de octubre de 1917, el idioma ruso empezó a ser objeto de reconocimiento internacional, aunque nunca alcanzó la generalidad de los otros idiomas.

En todos los organismos internacionales de las Naciones Unidas, excepción hecha del Tribunal Internacional de Justicia, los idiomas oficialmente reconocidos son el chino, el español, el francés, el inglés y el ruso. El árabe ha sido adoptado como idioma de trabajo en algunos de sus órganos, en especial la Asamblea General.

En el continente americano los idiomas oficiales son el español, inglés, portugués y francés.

Charles Rousseau refiere tres reglas que ayudan a resolver el problema sobre la elección de idioma de los tratados, lo cual ha generado ciertas controversias. Las reglas son:

- i) Si los Estados usan el mismo idioma, no hay problema alguno: el tratado se redacta en el idioma común.
- ii) Si los Estados utilizan idiomas diferentes existen tres alternativa:
  - 2.1. redactar el tratado en una sola lengua.
  - 2.2. Redactar el tratado en dos o más lenguas, pero con preeminencia de una sola lengua.
  - 2.3. Emplear tantas lenguas como Estados contratantes.

Es importante recalcar que un tratado, sin importar en qué idioma sea redactado, debe ser interpretado de buena fe conforme al sentido corriente que haya de atribuirse a los términos del tratado en el contexto de estos.

Indiscutiblemente si el tratado se encuentra redactado en un idioma único, dará menos problemas al intérprete que cuando se trate de tratados redactados en varios idiomas, cuyos textos son considerados auténticos.

Anteriormente se tenía la costumbre de redactar los tratados en un idioma único, sin embargo tomando en consideración el principio de igualdad jurídica entre Estados, se han redactado los tratados en varios idiomas, como se tendrán varios textos que pueden presentar discrepancias en sus términos, para evitar eso o reducir dichas discrepancias se han unificado de forma técnica ciertos términos.

#### d) Requisitos de los tratados

Es importante que los tratados cumplan con las condiciones o elementos esenciales para que sean considerados válidos.

“Dichas condiciones o elementos comprenden:

- a) La capacidad de los sujetos contratantes.
- b) La capacidad de los agentes o funcionarios signatarios del tratado.
- c) El consentimiento mutuo de las partes.
- d) La existencia de un objeto lícito.
- e) El canje o depósito de los instrumentos de ratificación.

f) El registro del tratado.<sup>46</sup>

Las cuales pueden considerarse, por lo general, como condiciones de validez de los tratados.

Varela Quirós citando a Sánchez de Bustamante indica que son cuatro los requisitos de fondo para que se concierten válidamente los tratados internacionales, los cuales para el autor son: capacidad, consentimiento, objeto y causa.

Consentimiento: Sanchez Bustamante señala que el consentimiento “supone la prestación legal de la conformidad originaria del acuerdo, como vínculo obligatorio”.<sup>47</sup>

Para tal efecto se considera al consentimiento como el pilar fundamental de los tratados. Es así, ya que se trata del acuerdo expreso entre sujetos de derecho internacional que tienen por objeto regular las relaciones entre ellos mediante la creación de derechos y deberes recíprocos. Es el elemento esencial y si presenta vicios, no puede considerarse al tratado como válido.

El consentimiento debe ser libre, pero el objeto del tratado debe ser lícito para que sea plenamente válido; no basta, entonces, con que se dé el consentimiento solamente, sino que es necesario que tal consentimiento se dirija a la consecución de un fin no contrario al derecho internacional y a los principios que lo inspiran.

---

<sup>46</sup> *Ibid.*

<sup>47</sup> *Ibid.*

El consentimiento tiene dos fases, la primera es el consentimiento del plenipotenciario y la segunda el consentimiento del Estado. Ambas etapas son necesarias para lograr la existencia de un tratado, ninguna es suficiente por sí misma para perfeccionarlo. La firma de un tratado hecha por el plenipotenciario no obliga al Estado, ni el Estado puede ratificar un tratado que no haya sido firmado por el plenipotenciario.

#### e) Plenos poderes

En términos generales, es importante comprender que según lo dispuesto por la Convención de Viena, en los tratados los signatarios se habilitan por medio de plenos poderes, suscritos por el jefe de Estado y el Ministro de Relaciones Exteriores y, exclusivamente en cuanto a la adopción del texto del tratado, los jefes de misión diplomática y a los representantes en una conferencia internacional.

Los plenos poderes se reducen a una facultar para negociar y concluir. Los plenos poderes no obligan al Estado definitivamente, sino a preparar y redactar un proyecto de acuerdo.

En conclusión, puede decirse que los plenos poderes son los documentos oficiales en que consta la capacidad de una determinada persona para actuar en nombre de un sujeto de derecho internacional en las negociaciones, aprobación y firma de un tratado.

Es suficiente la legalidad del documento para que la contraparte pueda considerar válidamente autorizado al apoderado.



## f) Las reservas

El objeto y característica de la reserva es actuar en forma negativa, ya que está destinada a sustraer al sujeto de la observancia de las disposiciones reservadas.

Constituye una excepción al carácter obligatorio del texto completo del tratado, cuyas normas solo le serán aplicables al Estado reservante en la parte no reservada.

Lo usual es que un Estado haga reserva tan solo de algunas disposiciones de un tratado, y desde luego, de las normas no esenciales de él ya que, si tal fuese el caso, resultaría absurdo que ese Estado fuera parte en el tratado.

Las reservas están previstas para los tratados multilaterales, sin que sea aceptable recurrir a ellas en el caso de tratados bilaterales en que la introducción de esta podría considerarse como una enmienda o contrapropuesta que haría imposible la adopción de un texto definitivo.

Las reservas pueden estar destinadas a excluir ciertas normas del tratado respecto de uno o varios Estados reservantes, o a limitar los efectos de una norma en cuanto a la interpretación jurídica que ese o esos Estados le den.

Normalmente, las reservas tienen su fundamento en normas de derecho constitucional que impiden o limitan la facultad del Estado para contraer determinadas obligaciones, o

en disposiciones de derecho internacional general o particular, que contravengan lo dispuesto en el tratado.

Para determinar cuál es el efecto que tienen las reservas respecto a los demás Estados partes en el tratado, existen dos tesis:

Tesis clásica o tradicional: según ésta, para que la reserva fuera válida, tendría que ser aceptada por todos los Estados partes del tratado, de manera que, si uno solo de ellos rechazaba la reserva del Estado reservante, este no podría ser parte en el tratado de ninguna manera, salvo que decidiera retirar su reserva. Esta se considera una interpretación rígida y formalista.

Tesis de la Regla Panamericana: aunque con algunas objeciones, parece ser la más aceptada por el derecho internacional moderno, ya que busca la mayor participación de los miembros de la comunidad internacional en la formulación del derecho escrito, y que conviene aceptar como parte al Estado reservante, siempre que su reserva, aunque sea objetada por otro u otros Estados partes, no sea contraria a su fin.

Esta tesis quedó consagrada en la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados.

A manera de conclusión puede decirse, que el efecto de una reserva es que un Estado parte no puede invocar contra el Estado reservante la norma o normas objeto de ella y

que, a su vez, El Estado reservante no podrá invocar en su favor las disposiciones reservadas, ni darles otro sentido que el expresado por él en la reserva.

#### **4.7. Entrada en vigor**

En este apartado es importante determinar, en qué momento los tratados van a producir los efectos jurídicos que están destinados a producir.

La Convención de Viena en el Artículo 24, establece diferentes reglas con arreglo a las cuales se puede determinar cuándo un tratado entra en vigor. Las reglas son las siguientes:

1. Entrada en vigor de la manera o en la fecha dispuesta o acordada por las partes negociadoras.
2. En ausencia de normas o de acuerdo, entrará en vigor tan pronto como haya constancia del consentimiento de todos los Estados negociadores en obligarse por el tratado.
3. Cuando el consentimiento de un Estado de obligarse por el tratado se hace constar en fecha posterior a la entrada en vigor de dicho tratado, este entrará en vigor, en relación con ese Estado, en dicha fecha, salvo que el tratado disponga otra cosa.

Así mismo, la Convención, regula en el Artículo 25 una hipótesis según la cual puede aplicarse provisionalmente un tratado (todo o parte de él) antes de su entrada en vigor:

1. Si el propio tratado así lo dispone
2. Si los Estados negociadores han convenido en ello de otro modo.

Sin duda alguna, depende de lo establecido en el tratado, para que este entre en vigor. En algunas legislaciones no es aplicable la condición de aplicación provisional de los tratados, por lo que debe entenderse que también depende de los Estados contratantes.

#### **4.7.1. Interpretación de los tratados**

La Convención de Viena, en el Artículo 31, establece las reglas generales en materia de interpretación de tratados, al disponer que “un tratado deberá interpretarse de buena fe, conforme el sentido corriente que haya de atribuirse a los términos del tratado en el contexto de estos y teniendo en cuenta su objeto y fin”.

Como señala Hans Kelsen, “los principios que conciernen a la interpretación jurídica en general se aplican a la interpretación de los tratados también. No hay principios relativos a la interpretación de los tratados que sean diferentes de aquellos referentes a la interpretación de otros instrumentos”<sup>48</sup>

Puede decirse que la interpretación de un tratado será en su sentido auténtico, siendo lo que se busca su correcta aplicación, así como aclarar determinados artículos o el tratado entero.

---

<sup>48</sup> Op. Cit. Pág. 275

#### **4.8. Extinción de los tratados**

“La terminación de un tratado es la cesación de sus efectos. En otras palabras, al terminar un tratado dejan de ser exigibles los derechos y obligaciones y situaciones jurídicas que de él emanan”<sup>49</sup>.

Existen distintas formas en la que puede extinguirse un tratado, las cuales son:

Motivos propios del tratado: la rescisión, el transcurso del tiempo o el hecho de una condición extintiva.

Por razones de derecho internacional común: por la conclusión de un nuevo tratado entre las mismas partes sobre el mismo objeto, por una norma de derecho consuetudinario opuesta, por el cumplimiento íntegro del mismo, por renuncia, por la extinción de una de las partes (para tratados bilaterales), por la imposibilidad de cumplir, por la aparición de una nueva norma taxativa del derecho internacional común que esté en contradicción con el tratado.

Así mismo, la Convención ha recogido las causas de extinción de los tratados en la sección tercera, artículos 54 al 64, de su texto.

Puede señalarse, haciendo un resumen de las disposiciones de dichas normas, que los tratados pueden terminar en virtud de lo que ellos mismos disponen, pueden terminar

---

<sup>49</sup> Vargas Carreño, Op. Cit. Pág. 173



igualmente por consentimiento de todas las partes, por el desuso, por la renuncia o el retiro, caso en el que deberá notificarse con 12 meses de antelación a la fecha en que se hará efectivo el retiro o renuncia.

En tratados bilaterales, por su propia naturaleza el retiro o denuncia de una de las partes lo dejará sin efecto a partir de la fecha en que se haga efectivo el retiro o la denuncia, lo que no sucede en el caso de tratados multilaterales, que seguirán teniendo vigencia entre las demás partes contratantes.



## CAPÍTULO V

### **5. Efectiva aplicación de los convenios ratificados por Guatemala en materia de aeronáutica civil**

En los capítulos anteriores se hizo una exposición sobre los temas importantes que llevan al presente capítulo para poder determinar si los convenios ratificados por Guatemala en materia de aeronáutica civil se están aplicando efectivamente.

#### **5.1. Convenios ratificados por Guatemala**

Se hizo la delimitación de los tres convenios que en este apartado se analizarán, considerándolos como los más importantes en la materia que se trata en la presente tesis.

##### **5.1.1. Convenio sobre Aviación Civil Internacional, 1944**

El Convenio Sobre Aviación Civil Internacional de 1944, es también conocido como el Convenio de Chicago. Tuvo como objeto principal actualizar las normas sobre aviación. Es el tratado normativo más importante en relación al derecho público internacional aeronáutico.

En el año de 1944, con el final próximo de la II Guerra Mundial, Estados Unidos promovió una conferencia con el fin de actualizar los acuerdos internacionales sobre

aviación civil, que se habían pausado desde la Convención de París de 1919. La Conferencia se celebró en Chicago el 1 de noviembre hasta el 7 de diciembre de 1944, tuvo una asistencia de delegados de 52 Estados. En ese momento la aviación civil estaba esperando el final de la Guerra para su relanzamiento, se habían logrado grandes avances tecnológicos en la aeronáutica, el potencial económico de Estados Unidos estaba en pleno auge, mientras que las grandes potencias europeas, la URSS y Japón estaban totalmente endeudadas, con una industria aeronáutica prácticamente destruida.

Esto trajo un enfrentamiento entre Estados Unidos con una posición económica muy fuerte que pretendía una política de libre mercado aéreo internacional frente al resto de los países que querían adoptar una política proteccionista para reconstruir sus industrias aeronáuticas y sus economías.

Finalmente, el convenio regulaba de manera liberal los aspectos de navegación y tráfico aéreo, junto con el tráfico aéreo sin remuneración. El transporte aéreo oneroso quedaba al arbitrio de acuerdos bilaterales entre Estados, que serían registrados por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Posteriormente se acordó constituir un organismo permanente que continuase la tarea de 1919, llamado inicialmente Organización Provisional de Aviación Civil Internacional - OPACI-. La cual en el año de 1947 pasó a denominarse Organización de Aviación Civil Internacional, al ser refrendado por los Estados miembros.



La Estructura del Convenio de Aviación Civil Internacional, es la siguiente:

Está comprendido en 96 artículos.

|                      |  |
|----------------------|--|
| <b>PRIMERA PARTE</b> | <b>NAVEGACIÓN AÉREA</b>                                      |
| CAPÍTULO I           | Principios generales y aplicación del Convenio               |
| CAPÍTULO II          | Vuelo sobre territorio de Estados contratantes               |
| CAPÍTULO III         | Nacionalidad de las aeronaves                                |
| CAPÍTULO IV          | Medidas para facilitar la navegación aérea                   |
| CAPÍTULO V           | Condiciones que deben cumplirse con respecto a las aeronaves |
| CAPÍTULO VI          | Normas y métodos recomendados internacionales                |
| <b>SEGUNDA PARTE</b> | <b>LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL</b>       |
| CAPÍTULO VII         | La organización  |
| CAPÍTULO VIII        | La Asamblea  |
| CAPÍTULO IX          | El Consejo   |
| CAPÍTULO X           | La Comisión de Aeronavegación                                |
| CAPÍTULO XI          | Personal   |
| CAPÍTULO XII         | Finanzas   |
| CAPÍTULO XIII        | Otros arreglos internacionales                               |
| <b>TERCERA PARTE</b> | <b>TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL</b>                        |
| CAPÍTULO XIV         | Datos e informes   |
| CAPÍTULO XV          | Aeropuertos y otras instalaciones y servicios para la        |



|                |   |
|----------------|---|
|                | navegación aérea  |
| CAPÍTULO XVI   | Organización de explotación conjunta y servicios mancomunados |
| CUARTA PARTE   | DISPOSICIONES FINALES   |
| CAPÍTULO XVII  | Otros acuerdo y arreglos aeronáuticos                         |
| CAPÍTULO XVIII | Controversias e incumplimiento                                |
| CAPÍTULO XIX   | Guerra  |
| CAPÍTULO XX    | Anexos  |
| CAPÍTULO XXI   | Ratificaciones, adhesiones, enmiendas y denuncias             |
| CAPÍTULO XXII  | Definiciones  |
| FIRMA          | DEL   |
| CONVENIO       |   |

Así mismo, deben agregarse los anexos técnicos del Convenio de Chicago, ocupándose estos a regular los aspectos reglamentarios que surgen de las disposiciones del tratado, los cuales son:

|         |   |
|---------|---|
| ANEXO 1 | Licencias al personal   |
| ANEXO 2 | Reglamento del aire   |
| ANEXO 3 | Servicios meteorológicos para la navegación aérea internacional |
| ANEXO 4 | Cartas aeronáuticas   |
| ANEXO 5 | Unidades de medida que se emplearán en las operaciones          |

aéreas

|          |  |
|----------|--|
| ANEXO 6  | Operaciones de aeronaves                               |
| ANEXO 7  | Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves |
| ANEXO 8  | Aeronavegabilidad                                      |
| ANEXO 9  | Facilitación   |
| ANEXO 10 | Telecomunicaciones aeronáuticas                        |
| ANEXO 11 | Servicios de tránsito aéreo                            |
| ANEXO 12 | Búsqueda y salvamento                                  |
| ANEXO 13 | Investigación de accidentes e incidentes de aviación   |
| ANEXO 14 | Aeródromos   |
| ANEXO 15 | Servicios de información aeronáutica                   |
| ANEXO 16 | Protección del medio ambiente                          |
| ANEXO 17 | Seguridad  |
| ANEXO 18 | Transporte de mercancía peligrosa por vía aérea        |
| ANEXO 19 | Gestión de seguridad operacional                       |

### **5.1.2. Convenio de Montreal de 1999, para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional**

Este Convenio fue precedido por el Convenio de Varsovia de 12 de octubre de 1929, para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, obra del ya desaparecido Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos, en respuesta a la necesidad de uniformar las condiciones del transporte aéreo internacional en lo

relativo a los documentos utilizados para el mismo y la responsabilidad del transportador.

La razón para crear un nuevo convenio fue que a lo largo de la vigencia del Convenio de Varsovia, fue objeto de varias modificaciones e incluso se elaboró otro convenio para complementarlo en Guadalajara en 1961. Esto dio lugar a lo que se conoce como “Sistema de Varsovia”, el cual está integrado por los siguientes instrumentos:<sup>50</sup>

1. Convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, de 12 de octubre de 1929.
2. Protocolo de La Haya de 28 de septiembre de 1955.
3. Convenio Complementario sobre transporte aéreo internacional realizado por quien no es el transportista contractual, hecho en Guadalajara, México el 19 de septiembre de 1961.
4. Protocolo de Guatemala de 1971.
5. Protocolos adicionales 1, 2, 3 y 4 de Montreal de 25 de septiembre de 1975.

Este Convenio entró en vigor el 4 de noviembre de 2003, actualmente cuenta con 111 Estados parte.

---

<sup>50</sup> <https://derechoaero.blogspot.com/2015/04/el-convenio-de-montreal-de-1999-para-la.html> de Manuela Navarro Peral, publicado el 13 de abril de 2015. Consultado el 8 de julio de 2017.

El Convenio de Montreal tiene como principal objetivo sustituir por completo al Sistema de Varsovia, tomando en cuenta que aún no se han adherido todos los Estados a este convenio.

Este Convenio se aplica a todo transporte internacional de personas, equipaje o carga efectuado en aeronaves a cambio de una remuneración. Es el carácter internacional del contrato de transporte lo que determina la aplicación del convenio.

El Convenio se centra principalmente en la documentación relativa al transporte de pasajeros, equipaje y carga, en la responsabilidad del transportista por la demora en la entrega, pérdida, avería o destrucción del equipaje y la carga y por muerte o lesiones, y la medida de indemnización de daños.

Está contenido en 57 artículos y su estructura es la siguiente:

|              |  |
|--------------|--|
| CAPÍTULO I   | Disposiciones Generales  |
| CAPÍTULO II  | Documentación y obligaciones de las partes relativas al transporte de pasajeros, equipaje y carga. |
| CAPÍTULO III | Responsabilidad del transportista y medida de la indemnización del daño                            |
| CAPÍTULO IV  | Transporte combinado   |
| CAPÍTULO V   | Transporte aéreo efectuado por una personas distinta del transportista contractual                 |

CAPÍTULO VI      Otras disposiciones

CAPÍTULO VII     Cláusulas finales

### **5.1.3. Convenio de Ginebra, sobre reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves**

El Convenio de Ginebra, fue suscrito el 19 de junio de 1948. Surgió posterior a la Conferencia celebrada en Chicago en los meses de noviembre y diciembre de 1944, ya que se recomendó la pronta adopción de un Convenio relativo a la transferencia de propiedad de aeronaves.

Así mismo se consideró de vital importancia otorgar el debido reconocimiento internacional de los derechos de las aeronaves, esto debido a la expansión de la aviación civil.

Este Convenio está contenido en 23 artículos.

## **5.2. Efectiva aplicación de los convenios ratificados por Guatemala**

### **Convenio sobre Aviación Civil Internacional, 1944**

Guatemala ratificó el Convenio sobre Aviación Civil Internacional el 28 de abril de 1947. Desde dicha fecha, Guatemala ha velado por el efectivo cumplimiento de las disposiciones que el Convenio contempla. Modificando para este fin la Ley de Aviación

Civil que tenía vigente al momento de entrar en vigor el Convenio y poder de esa forma hacer las adaptaciones correspondientes.

La Ley que se encuentra vigente actualmente es el Decreto 93-2000, del Congreso de la República de Guatemala, Ley de Aviación Civil, la cual regula en su Artículo 5 que el gobierno de Guatemala adopta las normas internacionales de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), quedando esto como evidencia del reconocimiento que hace Guatemala sobre la facultad, organización y estructura que la OACI tiene a nivel internacional en materia de aviación civil. Estando estas disposiciones reguladas en el Convenio de que se trata en su segunda parte.

Así mismo, haciendo referencia a disposiciones reguladas por el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en la primera parte de dicho cuerpo normativo se regula lo relativo a la navegación aérea y todo cuanto a nacionalidad de las aeronaves, vuelo en territorio de Estados contratantes y condiciones que deben cumplirse con respecto a las aeronaves se refiere, en la Ley de Aviación Civil guatemalteca, estas disposiciones se regulan del Artículo 21 al 27.

De la misma forma, la tercera parte del Convenio que se refiere a Transporte Aéreo Internacional, está contemplada en la Ley de Aviación Civil del Artículo 28 al 31, considerando las regulaciones necesarias en la infraestructura de aeropuertos, aeródromos y todas las instalaciones que sirvan para desarrollar actividades en materia de Aviación Civil.

Los anexos que se han realizado al Convenio sobre Aviación Civil o Convenio de Chicago, han sido fundamento para que la Dirección General de Aviación Civil de Guatemala haya establecido departamentos encargados por ejemplo de la Seguridad Operacional, establecida en el anexo 19; de igual forma se encuentra en dicha institución el departamento investigación de accidentes, regulada en el anexo 13.

Por lo que, tomando en consideración las acciones que ha tenido Guatemala para adaptar sus normas con el Convenio sobre Aviación Civil de 1944, se concluye que si se aplica efectivamente, ya que durante muchos años el ente encargado de velar por el adecuado cumplimiento del mismo, ha tenido un fundamento para hacerlo y ha velado por la incorporación de unidades especializadas dentro de la institución.

### **Convenio de Montreal de 1999, para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional**

El Convenio de Montreal de 1999, fue ratificado por Guatemala el 7 de junio de 2016, entró en vigor el 6 de agosto de 2016.

Anteriormente el Convenio de Varsovia era el que Guatemala tenía vigente, sin embargo debido a las razones expuestas en el apartado anterior, a nivel internacional fue necesario unificar criterios y crear un Convenio que regulara todo lo que por el Sistema de Varsovia se encontraba disperso.

Este Convenio tiene como objetivo primordial la documentación relativa al transporte de pasajeros, equipaje y carga, en la responsabilidad del transportista por la demora en la entrega, pérdida, avería o destrucción del equipaje y la carga y por muerte o lesiones, y la medida de indemnización de daños.

Específicamente no se encuentra regulado en la Ley de Aviación Civil lo correspondiente a boletos de pasajeros y equipaje, pero en los vuelos que se realizan a diario, debido al desarrollo y contante evolución de la aviación civil, si se hace entrega a cada persona del billete de pasaje con las indicaciones que el Convenio establece, generando de esta forma el contrato de transporte. De la misma forma se hace entrega del talón de equipaje, correspondiéndole al viajero una copia y otra al porteador.

En el caso de daños causados, si se encuentra regulado en el Título XI lo relativo a daños causados a pasajeros y tripulación; daños causados a equipaje, carga y cosas; daños causados a pasajeros, tripulación, equipaje, carga y cosas; y, lo relativo al incumplimiento total o parcial del contrato de transportación aérea.

Estableciéndose en la Ley de Aviación Civil la responsabilidad que corresponde al porteador.

A manera de conclusión, en cuanto al convenio en cuestión, Guatemala da efectivo cumplimiento al mismo, con el fin de dar al viajero buenas condiciones durante el viaje y garantizarle un servicio acorde al monto que paga por el contrato de transporte.



## **Convenio de Ginebra, sobre reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves**

El Convenio de Ginebra, fue ratificado por Guatemala el 9 de agosto de 1988, y entró en vigor el 7 de noviembre de 1988.

Este convenio busca regular lo relativo a la propiedad de aeronaves y su correspondiente registro en el país en donde vaya a tener su matrícula la aeronave o en el país en donde el propietario lo establezca.

Para el efecto, en la Ley guatemalteca de la materia, en el Título IV, se establece todo lo relativo a las aeronaves, siendo esto, su clasificación como bienes muebles registrables, las condiciones técnicas de la matrícula de aeronave, los contratos de utilización de aeronaves, intercambio de aeronaves, etc.

Como conclusión se debe establecer que si se da efectivo cumplimiento a dicho convenio, ya que en el decreto Ley 106, Código Civil, en el Libro IV en el que se regula lo correspondiente al Registro General de la Propiedad, en el Artículo 1125 numeral 7 se establece que en el Registro se inscribirán los ferrocarriles, tranvías, canales, muelles u obras públicas de índole semejante, así como los buques, naves aéreas, y los gravámenes que se impongan sobre cualquiera de estos bienes.



## CONCLUSIÓN DISCURSIVA

La motivación de la investigación surgió debido a que, Guatemala durante mucho tiempo ha sido parte de la Comunidad Internacional. Dentro de dicha comunidad se ha presentado un sinfín de acuerdos, tratados o convenios internacionales de distintas materias; siendo para esta tesis, los convenios en materia de aeronáutica civil los más relevantes.

Guatemala ha ratificado convenios internacionales en materia de aeronáutica civil para lograr el mejor desarrollo de la misma y cumplir con los reglamentos internacionales establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional; sin embargo, como en todos los campos posibles, aunque estén firmados y ratificados, no son efectivamente cumplidos. Siendo convenios vigentes en el territorio guatemalteco, pero no positivos.

Se hizo la delimitación de tres convenios internacionales, siendo éstos: El Convenio de Aviación Civil Internacional o Convenio de Chicago, el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional de Montreal y el Convenio Relativo al Reconocimiento Internacional de Derecho sobre Aeronaves de Ginebra. Guatemala ha realizado las modificaciones necesarias en la estructura de la Dirección General de Aeronáutica Civil para poder dar efectivo cumplimiento a dichos convenios; sin embargo la recomendación para que pueda continuar con su efectivo cumplimiento es hacer una revisión de las disposiciones establecidas, organizarse para velar por su estricto cumplimiento y buscar mejoras en las que ya se cumplen para prestar el servicio que los usuarios merecen recibir.





## BIBLIOGRAFÍA

- ARIAS TORRES, Nora Jeannette. **Historia de la aviación en Guatemala.** Guatemala. USAC. 2005.
- CABANELLAS DE TORRES, Guillermo. **Diccionario jurídico elemental.** Buenos Aires, Argentina, Ed. Heliasta. Decimoséptima ed. 2005.
- CHANG SALAZAR, María Gabriela. **Reforma de los Artículos 114 y 115 de la Ley de Aviación Civil decreto 93-2000, regulación del socorro aeronáutico.** Guatemala. 2015.
- FAJARDO LÓPEZ, Andrea María. **Análisis jurídico de la regulación de aviación civil número 103 (RAC 103) de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Guatemala, vehículos ultraligeros.** Guatemala. 2014.
- KELSEN, Hans. **Principios de derecho internacional público,** Buenos Aires, Ed. El Ateneo, 1952.
- MORALES CIFUENTES, Henry Danilo. **Introducción al derecho aeronáutico.** Guatemala, Primera Ed., 2001.
- OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas y sociales.** Buenos Aires, Argentina. Ed. Heliasta. 1981.
- RAMÍREZ ROSAS, Milena Odeth. **La importancia de la creación del Registro Aeronáutico Nacional en la Dirección de Aeronáutica Civil,** Guatemala, Guatemala, 2002.
- RODAS AQUINO, Julio Alberto. **Análisis de legislación aeronáutica en Guatemala.** Guatemala. 2010.
- VARELA QUIRÓS, Luis A. **Las fuentes del derecho internacional público,** Santa Fe de Bogotá, Colombia, Ed. Temis, S.A., 1996.



VARGAS CARREÑO, Edmundo. **Introducción al derecho internacional público**, San José, Costa Rica, Ed. Juricentro, 1979.

Objetivos Generales. Dirección General de Aeronáutica Civil. <http://www.dgac.gob.gt/index.php/acerca-de/objetivos-generales>. Consultado el 2 de marzo de 2017.

Convenio de Montreal de 1999. <https://derechoaero.blogspot.com/2015/04/el-convenio-de-montreal-de-1999-para-la.html> de Manuela Navarro Peral, publicado el 13 de abril de 2015. Consultado el 8 de julio de 2017.

Misión y Visión. Dirección General de Aeronáutica Civil. <http://www.dgac.gob.gt/index.php/acerca-de/mision-y-vision> consultado 10 de noviembre de 2015, consultado 2 de marzo de 2017

## Legislación

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

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

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

**Reglamento de la Ley de Aviación Civil**, Acuerdo Gubernativo Número 384-2001.

**Convención de Viena Sobre el Derecho de los Tratados de 23 de mayo de 1969.**

**Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Convenio de Chicago. 1944**

**Convenio de Ginebra de 1948, Relativo al Reconocimiento Internacional de Derecho sobre Aeronaves.**



**Convenio de Montreal de 1999, para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional**

