

**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: | Licda. | Astrid Jeannette Lemus Rodríguez |
| VOCAL II: | Lic. | Henry Manuel Arriaga Contreras |
| VOCAL III: | Lic. | Juan José Bolaños Mejía |
| VOCAL IV: | Br. | Denis Ernesto Velásquez González |
| VOCAL V: | Br. | Abidán Carías Palencia |
| SECRETARIO: | Lic. | Fernando Antonio Chacón Urizar |

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera fase:

| | | |
|--------------------|--------|-------------------------------|
| Presidente: | Lic. | Guillermo Rolando Díaz Rivera |
| Secretario: | Lic. | Misael Torres |
| Vocal: | Licda. | Edna Judith Gonzalez |

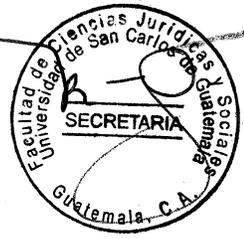
Segunda fase:

| | | |
|--------------------|--------|------------------------------|
| Presidente: | Lic. | Ery Fernando Bamaca |
| Secretario: | Lic. | César Andrés Calmo Castañeda |
| Vocal: | Licda. | Norma Beatriz Santos Quezada |

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).



USAC
TRICENTENARIA
 Universidad de San Carlos de Guatemala



Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala,
 02 de junio de 2015.

Atentamente pase al (a) Profesional, JUANA MARÍA ESPAÑA PINETTA
 _____, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante
BILLY BROWMANNELL BATZ GALINDO, con carné 8910155,
 intitulado LAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE GOBIERNO AL AUTORIZAR UNA ENTIDAD EXTRANJERA COMO
AEROLÍNEA.

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

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

Adjunto encontrará el plan de tesis respectivo.


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



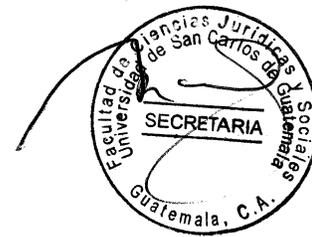
Fecha de recepción _____ / _____ / _____.

f) 

Asesor(a)
 (Firma y Sello)

Juana María España Pinetta
 ABOGADO Y NOTARIO





Lic. JUANA MARIA ESPAÑA PINETTA
Abogada y Notaria
Colegiada No. 2817
10^a. Calle 9-68, zona 1, Edificio Rosanca, 2do. Nivel Oficina 210
Teléfono 22213305

Guatemala, 5 de septiembre de 2019

Licenciado:

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



Respetable Licenciado Orellana:

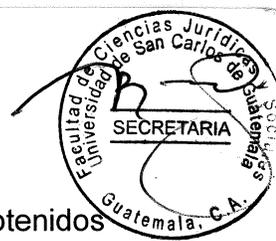
Atentamente me dirijo a usted para darle cumplimiento a la providencia de fecha dos de junio de dos mil quince, por medio de la cual fui nombrado ASESOR de Tesis del bachiller BILLY BROWMANNELL BATZ GALINDO, titulada: **“LAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE GOBIERNO AL AUTORIZAR UNA ENTIDAD EXTRANJERA COMO AEROLÍNEA”**.

En cumplimiento de esta designación, he brindado la orientación requerida y se ha asesorado el tema con la debida acuciosidad, dando como resultado que: el desarrollo del trabajo de tesis, denota una investigación y estudios completos, su contenido científico y técnico de tesis, cumple con los requisitos del método científico de las ciencias sociales; a través de éste, se hacen observaciones; en cuanto a las técnicas empleadas, éstas tienen como objetivo exponer propuestas que se realizaron para llegar a resolver el problema a través de los pasos establecidos previamente, utilizando la recolección de datos, tales como: leyes, libros, diccionarios, la exposición de doctrina en páginas Web y ejerciendo el cronograma de actividades planteado en el plan de investigación.

La metodología y las técnicas de investigación que se han utilizado, se desarrollaron a través de un análisis crítico y descriptivo del contenido de la presente tesis y la realización de síntesis y deducciones para generar la conclusión discursiva; de manera que se utilizó el análisis de diversas leyes, doctrinas y la información de páginas de internet, que se relacionan con el tema investigado; todo ello, con el fin de llegar a la conclusión discursiva de que se deben buscar soluciones al problema señalado.

La redacción utilizada por el estudiante, es la correcta; apegándose a los requisitos de las normas mínimas establecidas en el Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales; y del Examen General Público.

La contribución científica de las ciencias sociales, son las normas, principios, fuentes y doctrinas; en donde el bachiller hace sus propias aportaciones, para comprobar y llegar a



cumplir con los objetivos planteados. La conclusión discursiva, resume los resultados obtenidos y sugerencias; en la cual se da la importancia del estudio sobre algo tan valioso como lo es la solución al problema; dándole la consideración que amerita al ser estudiada, haciendo notar la necesidad de que se controle el problema señalado. La bibliografía consultada se extrajo de fuentes de autores nacionales e internacionales, así como páginas del internet.

En síntesis, el contenido del trabajo de tesis, se ajusta a las exigencias científicas y técnicas que se deben cumplir, de conformidad con la normativa respectiva; la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, la conclusión discursiva, bibliografía utilizada son congruentes con los temas desarrollados dentro de la investigación.

Indico que, no me une parentesco alguno con el bachiller BILLY BROWMANNELL BATZ GALINDO. En tal virtud emito DICTAMEN FAVORABLE al referido trabajo de tesis, a efecto de que continúe con el trámite respectivo, ya que el estudio desarrollado cumple con los requisitos establecidos en el Artículo 31 del Normativo para la Elaboración de Tesis y de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

Atentamente,

Juana María España Pinetta
Lic. Juana María España Pinetta
Colegiado No. 2817

Juana María España Pinetta
ABOGADO Y NOTARIO



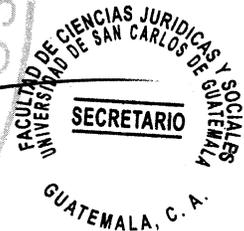
USAC
TRICENTENARIA
 Universidad de San Carlos de Guatemala



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 12 de noviembre de 2019.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante BILLY BROWMANNELL BATZ GALINDO, titulado LAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE GOBIERNO AL AUTORIZAR UNA ENTIDAD EXTRANJERA COMO AEROLÍNEA. 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/JP.





DEDICATORIA

A DIOS CREADOR DEL UNIVERSO:

Por permitirme alcanzar otro objetivo de mi vida.

A MI PADRE:

Licenciado Cruz Teodoro Batz Hernández. Mi mayor ejemplo personal y profesional; y mi inspiración de superación. Quien con amor me ha proporcionado las oportunidades para alcanzar mis objetivos personales y profesionales.

A MI MADRE:

Gladys Haide Galindo Toledo de Batz. Pilar de amor en mi vida. Quien me impulsa en cada nueva carrera que inicio. Previsora de mi educación, sin ella no habría logrado lo que he alcanzado al día de hoy.

A MIS HIJAS:

Yanet, Sandy y Heidi. Motivación para superarme cada día.

A MIS NIETAS:

Guisel (Q.E.P.D.) a quien amaré cada día de mi vida.
Hazel Valentina (Vale) alegría de mi vida.



A MIS HERMANOS:

Douglas Osmar, Lee Aaron, Herbert Arioni, a quienes amo y son mi apoyo en todo momento.

A MIS TIOS:

Doris, Edgar y Rocael Galindo Toledo, por el amor reciproco.

A MI PRIMO:

Geovanni Linares Galindo.

A MIS SOBRINOS:

Karen, Kristal, Heidy, Cindy, Douglas, Diego.

A MI ASESOR DE TESIS:

Licenciada Juana María España Pinetta

A:

La Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales.

A:

La Gloriosa y Tricentenaria Universidad de San Carlos De Guatemala, por ser el lugar donde he adquirido toda mi formación profesional.



PRESENTACIÓN

Cuando el Gobierno autoriza una Ley de Aviación Civil, en la que incluye una Política de Cielos Abiertos. Muchos de los sectores involucrados en la autorización de dicha política, ven la existencia de una gran competencia a nivel internacional y crean expectativas a través de los medios de comunicación, que hacen que no pueda ser entendida por la población en general; ya que, es un tema que, por la falta de información, incluso los usuarios no tienen idea si les afecta o no, la aplicación de una política de este tipo. En la actualidad, dicha ley permite a las aerolíneas desarrollar nuevas rutas, quedando así las pequeñas compañías aéreas en desventaja de las grandes, que pueden ofrecer diferentes rutas a menor costo. Entre las ventajas están que, al existir oferta de servicio, el precio de las rutas tiende a bajar por el aumento de la demanda. Los precios son normalmente regulados la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, IATA, pero existe la opción que cada aerolínea en ciertas temporadas pueda aplicar tarifas especiales o, en su caso, ofrecer tarifas preferenciales sin que esta institución tenga notificada la tarifa. Esto ayuda a los usuarios a obtener tarifas especiales.

Este estudio corresponde a la rama del derecho aéreo. El período en que se desarrolla la investigación es de enero de 2017 a mayo de 2018. Es de tipo cualitativa puesto que, mide la calidad de política aplicada por Guatemala. El sujeto de estudio son las políticas aéreas que Guatemala aplicó; y el objeto, análisis de las ventajas de políticas aéreas de Guatemala. Concluyendo con el aporte científico de que estas políticas aéreas traen ventajas al país.



HIPÓTESIS

La hipótesis planteada para este trabajo fue que, cuando el Gobierno autoriza una Ley de Aviación Civil, en la que incluye una Política de Cielos Abiertos. Muchos de los sectores involucrados en la autorización de dicha política, ven la existencia de una gran competencia a nivel internacional y crean expectativas a través de los medios de comunicación, que hacen que no pueda ser entendida por la población en general; ya que, es un tema que, por la falta de información, incluso los usuarios no tienen idea si les afecta o no, la aplicación de una política de este tipo. En la actualidad, dicha ley permite a las aerolíneas desarrollar nuevas rutas, quedando así las pequeñas compañías aéreas en desventaja de las grandes, que pueden ofrecer diferentes rutas a menor costo. Entre las ventajas están que, al existir oferta de servicio, el precio de las rutas tiende a bajar por el aumento de la demanda. Los precios son normalmente regulados la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, IATA, pero existe la opción que cada aerolínea en ciertas temporadas pueda aplicar tarifas especiales o, en su caso, ofrecer tarifas preferenciales sin que esta institución tenga notificada la tarifa. Esto ayuda a los usuarios a obtener tarifas especiales. Dentro de las ventajas que Guatemala recibe con la política de "Cielos Abiertos", están: 1. Ingreso de divisas 2. Generación de empleo 3. Tecnología automatizada en el campo aéreo 4. Apertura del cielo e ingreso al mundo de la globalización 5. Apertura de mercados internacionales no sólo aéreos.



COMPROBACIÓN DE HIPÓTESIS

La hipótesis planteada y validada fue que, cuando el Gobierno autoriza una Ley de Aviación Civil, en la que incluye una Política de Cielos Abiertos. Muchos de los sectores involucrados en la autorización de dicha política, ven la existencia de una gran competencia a nivel internacional y crean expectativas a través de los medios de comunicación, que hacen que no pueda ser entendida por la población en general; ya que, es un tema que, por la falta de información, incluso los usuarios no tienen idea si les afecta o no, la aplicación de una política de este tipo. En la actualidad, dicha ley permite a las aerolíneas desarrollar nuevas rutas, quedando así las pequeñas compañías aéreas en desventaja de las grandes, que pueden ofrecer diferentes rutas a menor costo. Entre las ventajas están que, al existir oferta de servicio, el precio de las rutas tiende a bajar por el aumento de la demanda. Los precios son normalmente regulados la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, IATA, pero existe la opción que cada aerolínea en ciertas temporadas pueda aplicar tarifas especiales o, en su caso, ofrecer tarifas preferenciales sin que esta institución tenga notificada la tarifa. Esto ayuda a los usuarios a obtener tarifas especiales.

Entre los métodos que se emplearon para la validación de la hipótesis formulada, están: el analítico, el deductivo e inductivo y el dialéctico para la elaboración de razonamientos que sustentaron los aspectos científicos y jurídicos. Con lo que se pudo ampliar el conocimiento y perspectiva de lo que se pretende comprobar.

ÍNDICE



Pág.

| | |
|--------------------|---|
| Introducción | i |
|--------------------|---|

CAPÍTULO I

| | |
|--|----|
| 1. Derecho aeronáutico | 1 |
| 1.1. Definición | 3 |
| 1.2. La aeronave | 4 |
| 1.3. Importancia de la aeronave como objeto de derecho | 8 |
| 1.4. Fuentes del derecho aeronáutico..... | 10 |
| 1.4.1. La ley | 10 |
| 1.4.2. La costumbre | 11 |
| 1.4.3. La jurisprudencia | 11 |
| 1.4.4. La doctrina..... | 12 |

CAPÍTULO II

| | |
|---|----|
| 2. Compañías dedicadas a la prestación de servicios aéreos..... | 13 |
| 2.1. Antecedentes en Guatemala..... | 13 |
| 2.2. Instituciones representativas de las aerolíneas..... | 15 |
| 2.3. Tipos de boletos y servicios | 17 |
| 2.4. Formas de explotación del espacio aéreo | 21 |
| 2.5. Tratados bilaterales aéreos..... | 22 |



CAPÍTULO III

| | | |
|--------|---|----|
| 3. | Sujetos que intervienen en el derecho aeronáutico..... | 24 |
| 3.1. | Personal aeronáutico | 26 |
| 3.1.1. | Personal de vuelo..... | 27 |
| 3.1.2. | Personal de superficie | 29 |
| 3.2. | Régimen del personal aeronáutico..... | 33 |
| 3.3. | Regulación internacional aplicable al personal aeronáutico..... | 35 |

CAPÍTULO IV

| | | |
|------|--|----|
| 4. | Las políticas públicas de gobierno al autorizar una entidad extranjera como aerolínea..... | 38 |
| 4.1. | Aeronave en la legislación guatemalteca | 39 |
| 4.2. | Libertad del aire | 40 |
| 4.3. | Políticas públicas de Guatemala | 45 |
| 4.4. | El protocolo de Guatemala..... | 47 |
| 4.5. | Aplicación de la política de cielos abiertos en Guatemala..... | 48 |
| 4.6. | Empresas de navegación aérea de transporte..... | 54 |
| 4.7. | Autorizaciones administrativas para las empresas de navegación aérea | 56 |
| 4.8. | Políticas de la OACI | 57 |

| | |
|-----------------------------------|-----------|
| CONCLUSIÓN DISCURSIVA..... | 63 |
|-----------------------------------|-----------|

| | |
|--------------------------|-----------|
| BIBLIOGRAFÍA..... | 65 |
|--------------------------|-----------|



INTRODUCCIÓN

El derecho aéreo se desarrolla en el marco de la aplicación del Convenio de Varsovia, que marcó el principio de una nueva parte de la historia del derecho internacional privado. Después de la firma de este convenio, por los Estados involucrados (incluyendo Guatemala), se conforma un nuevo papel del derecho internacional privado, que será más tarde aplicado al desenvolvimiento de la aviación civil.

La aviación civil ha sido el agente principal para que dicho convenio (Convenio de Varsovia) y el derecho internacional, tengan la importancia que actualmente ocupan, pues de la misma aviación se derivan diferentes ramas del comercio internacional que se ven involucradas para el desarrollo de todo este espacio internacional.

Actualmente Guatemala es operada por más de 12 compañías aéreas internacionales y la situación de operación de dichas aerolíneas se ve afectada en cierta forma, cuando el Gobierno autoriza una Ley de Aviación Civil, en la que incluye una Política de Cielos Abiertos.

Muchos de los sectores involucrados en la autorización del dicha Política, ven como la existencia de una gran competencia a nivel internacional y crean expectativas a través

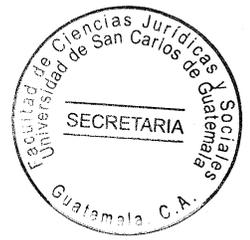


de los medios de comunicación que hacen que la misma no pueda ser entendida por la población en general, ya que es un tema que, por la falta de información, incluso los usuarios no tienen idea si les afecta o no la aplicación de una Política de este tipo. En la actualidad dicha ley permite a las aerolíneas desarrollar nuevas rutas, quedando así las pequeñas compañías aéreas en desventaja de las grandes, que pueden ofrecer diferentes rutas a menor costo. Para este informe se plantearon los siguientes objetivos: Como general, evidenciar las políticas aéreas de Guatemala. Y, como específicos: Analizar las ventajas de las políticas aéreas de Guatemala.

Cabe indicar que, los métodos utilizados en la elaboración de esta tesis fueron: analítico, el sintético, el inductivo, el deductivo. Las técnicas utilizadas fueron: la documental y las fichas bibliográficas, con las cuales se recolectó información suficiente y de actualidad.

Esta tesis está integrada por tres capítulos, los cuales se detallan a continuación: en el primero se trata lo relacionado al derecho aéreo; el segundo se refiere a las compañías dedicadas a la prestación de servicios aéreos; el tercero contiene las políticas públicas de gobierno al autorizar una entidad extranjera como aerolínea

Se espera sea de utilidad esta tesis para futuras generaciones y para que se tomen las sugerencias por acá indicadas.



CAPÍTULO I

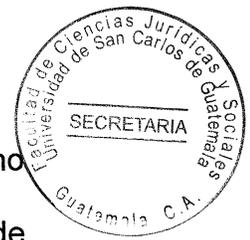
1. Derecho aeronáutico

La historia de la Aviación juega un papel muy importante en el nacimiento y sustentación del concepto de Derecho Aeronáutico. El 17 de diciembre de 1903, Orville Wright, con la ayuda de su hermano mayor Wilbur, logró despegar en el aeroplano construido por ambos –el Flyer I- y lo piloteó durante algunos segundos en las playas de Kitty Hawk, Estado de Carolina del Norte, Estados Unidos de América, recorriendo 36.6 metros en total, y como consecuencia, convirtiéndose en el primer aeroplano con motor guiado por el hombre. Este hito marcó el inicio de la aviación en general. Un año después, el mayor de los hermanos logró mejorar el modelo original, bautizándolo como Flyer II, el cual se desplaza por el aire durante cinco minutos.¹

A partir de entonces inicia un desarrollo acelerado de la aviación en general, expandiéndose entre varios países.

A lo largo de la historia de la aviación el concepto de derecho aeronáutico ha evolucionado. No nace hasta el primer vuelo de una aeronave más pesada que el

¹ Challoner, Jack. Genius. **GreatInventors and their creations**. Estados Unidos, editorial Carlton Books, 2015, segunda edición. Página 15.



aire a principios del siglo XX. Es bastante probable que esta rama del derecho no haya tomado forma hasta cuando el hombre se da cuenta que los inventos de equipo que pueden sostenerse en el aire van más allá de una locura para llegar a un medio de transporte masivo.

El crecimiento de la industria de la aviación provoca que los Estados empiecen a regular su actividad, protegiendo su espacio aéreo y la seguridad de los ciudadanos, pero a su vez promoviendo su desarrollo en aras del bien común. El Artículo 142, literal a) de la Constitución Política de la República, estipula que el Estado de Guatemala ejerce plena soberanía sobre “El territorio nacional integrado por su suelo, subsuelo, aguas interiores, el mar territorial en la extensión que fija la ley y el espacio aéreo que se extiende sobre los mismos.”

En la industria como en la actividad de los Estados como entes reguladores, surgieron dos grandes ramas en la aviación: la aviación civil y la aviación militar.

La aviación civil, a su vez, se subdivide en aviación privada para uso personal y aviación comercial, en la cual se explota esta industria para fines económicos.



1.1. Definición

El Derecho Aeronáutico es el conjunto de principios y normas que regulan la actividad aeronáutica, entendida ésta como la actividad de las aeronaves y cualquier otro artefacto capaz de sostenerse en el aire por sí mismo, cumpliendo una función ya sea de transporte de personas, carga, correo y/o información, y todas las consecuencias y correlaciones que esta actividad conlleva.

Federico Videla Escalada define el Derecho Aeronáutico como “el conjunto de principios y normas, de Derecho Público y Privado, de orden interno e internacional, que rigen las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica o modificadas por ella.”²

Es una rama del derecho que se adapta a la evolución cada vez más dinámica de la aviación.

Con esta sencilla definición se establece que para que un asunto sea de la esfera del derecho aeronáutico debe referirse o derivarse del fenómeno humano y técnico de la navegación aérea, lo cual es un campo de acción bastante amplio y del cual se dan diversas y complejas relaciones jurídicas. Es por esto último, que

² Videla Escalada, Federico N. **Manual de Derecho aeronáutico**. Argentina. Zavalia Editor. 1978. Página 7. 8



el derecho aeronáutico si bien no es considerada una rama principal del derecho y más bien se considera como una rama muy específica, no por ello deja de tener gran importancia, ya que las complejas y múltiples relaciones jurídicas que nacen de dicho Derecho hacen que el estudio y la interpretación de sus normas sean de gran importancia.

Actualmente el derecho aeronáutico, si bien estudia las consecuencias jurídicas de otros artefactos, como los drones, se centra principalmente en las aeronaves. Y es que sin aeronaves no podrían cumplirse los objetivos, fundamentalmente de transporte, pero también de otra índole o naturaleza (deportiva, recreativa, fotográfica, etc.), que caracterizan a nuestra aviación civil y comercial.

1.2. La aeronave

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) establece que el término genérico aeronave se aplica a todo aerodino. Un avión es un aerodino propulsado por motor, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas.

De acuerdo con Guillermo Cabanellas: "(...) por aeronave se entiende todo aparato que se eleva, se sostiene en el aire y vuelve a la tierra o al agua



convenientemente dirigido, llevando personas o cosas, y guiada por un piloto que va a bordo o por procedimientos automáticos, manejados desde otro punto fijo o móvil”.³

Debido a las consecuencias jurídicas que nacen de clasificar la aeronave como un bien mueble o un bien inmueble, se inicia esta sección con la definición y clarificación que establece el Código Civil.

El Artículo 442 señala que “son bienes las cosas que son o puedan ser objeto de apropiación, y se clasifican en inmuebles y muebles.”

Los bienes inmuebles son, de conformidad con el Artículo 445 del Código Civil:

1. El suelo, el subsuelo, el espacio aéreo, las minas mientras no sean extraídas, y las aguas que se encuentren en la superficie o dentro de la tierra;
2. Los árboles y plantas mientras estén unidos a la tierra, y los frutos no cosechados;
3. Las construcciones adheridas al suelo de manera fija y permanente;
4. Las cañerías conductoras de agua, gas o electricidad, incorporadas al inmueble;
5. Los ferrocarriles y sus vías; las líneas telegráficas y telefónicas, y las estaciones radiotelegráficas fijas;

³ Cabanellas, Guillermo. **Diccionario de derecho usual**. Argentina, Editorial Heleasta. 1989, 21a. edición, página 190.



6. Los muelles y los diques y construcciones que, aun cuando sean flotantes, estén destinados por su objeto y condiciones a permanecer en un punto fijo de un río, lago o costa;

7. Los viveros de animales, palomares, colmenares, estanques de peces o criaderos análogos, cuando el propietario los haya colocado o los conserve con el propósito de mantenerlos unidos de modo permanente a la finca.

El Artículo 446 del Código Civil contempla que los derechos reales sobre inmuebles y las acciones que los aseguran, se consideran también bienes inmuebles.

El Artículo 451 del mismo Código enumera los bienes muebles, los cuales son:

1. Los bienes que pueden trasladarse de un lugar a otro, sin menoscabo de ellos mismos ni del inmueble donde estén colocados;
2. Las construcciones en terreno ajeno hechas para un fin temporal;
3. Las fuerzas naturales susceptibles de apropiación;
4. Las acciones o cuotas y obligaciones de las sociedades accionadas, aun cuando estén constituidas para adquirir inmuebles, o para la edificación u otro comercio sobre esta clase de bienes;



5. Los derechos de crédito referentes a muebles, dinero o servicios personales; y
6. Los derechos de autor o inventor comprendidos en la propiedad literaria, artística e industrial.

Por su capacidad de desplazarse de un lugar a otro, sin menoscabo de sí misma, la aeronave se puede definir como un bien mueble. En adición, la aeronave debe poseer una nacionalidad, por lo cual debe estar inscrita en algún tipo de registro público, en donde también se inscriben los actos jurídicos que le afectan. Con relación a la inscripción en un registro público, el Artículo 1125 del Código Civil, que indica lo que se inscribirá en el Registro de la Propiedad, incluye en el inciso 7, “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.”, diferenciando a las aeronaves de los “bienes muebles fácilmente identificables por los números y modelos de fabricación”.

No todos los juristas están de acuerdo en clasificar a las aeronaves como bienes muebles en virtud de estar sujetas a derechos reales relacionados con los bienes inmuebles, tales como la hipoteca.

Si bien el Código Civil no enumera a las aeronaves en los artículos citados, a pesar de su capacidad de movilidad, éstas deben considerarse como bienes



inmuebles, de conformidad con la clasificación que hace de las mismas la Ley de Aviación Civil de Guatemala.

1.3. Importancia de la aeronave como objeto de derecho

Clemente Zaballos González y Ana Falcón Martínez de Marañón explican que la “persona es el sujeto de derecho. Dicho de otro modo, para el Derecho tienen la consideración de persona aquellos a los que se reconoce la posibilidad de ser titulares de derechos y obligaciones.”⁴

Estos autores agregan que “Existen dos clases de personas las físicas o naturales y las llamadas personas jurídicas. La persona física es la persona humana. A diferencia de otras épocas hoy es un hecho indiscutible que el ser humano por el simple hecho de serlo es sujeto de derecho. Es decir, es persona. Es más, la concepción imperante actualmente es que el ordenamiento jurídico no atribuye la cualidad de sujeto de derecho al ser humano, sino que no le queda más remedio que reconocérsela como consecuencia de la dignidad del hombre. Las personas jurídicas son entidades, agrupaciones o colectivos a los que el derecho les reconoce personalidad, atribuyéndoles la capacidad de ser sujetos de las relaciones jurídicas. A diferencia de la persona humana, estas organizaciones tendrán la consideración de sujeto de derechos en cuanto que están reguladas por

⁴ Zaballos González, Clemente y Ana Falcón Martínez de Marañón. **Introducción al derecho**. España. 2014. Página 116.



el ordenamiento jurídico y cumplan con los requisitos establecidos para su constitución.”⁵El criterio de estos autores se sintetiza en considerar que la persona física es sujeto de derecho como consecuencia de su existencia y la persona jurídica será sujeto de derecho en tanto se le reconozca su personalidad como tal.

Respecto al objeto de derecho, se puede señalar que es aquel sobre el cual recae la acción o el actuar jurídico del sujeto de derecho. El tratadista Luis Recasens Siches indica que el objeto en el derecho es “todo aquello susceptible de constituir materia de una relación de una protección jurídica.”⁶

Es decir que el objeto de derecho será la cosa sobre la cual se entablará una relación entre sujetos que será tutelada por el derecho.

En base a estos conceptos doctrinarios se puede deducir que la aeronave no es un sujeto de Derecho, si no un objeto de Derecho, porque no adquiere derechos ni obligaciones, pero si sobre ella se constituyen obligaciones.

⁵ Op. Cit. Pág. 174

⁶ Recasens Siches, Luis. **Introducción al Estudio del Derecho**. México. Editorial Porrúa. 2006.15ª. Edición. Páginas 163 y 164.



1.4. Fuentes del derecho aeronáutico

Las fuentes son los modos o formas que posee cada una de las disciplinas jurídicas. Dentro del derecho aeronáutico encontramos como fuentes: la ley, la costumbre, la jurisprudencia y la doctrina, todas ellas inspiradas en los principios generales que conforman el derecho.

1.4.1. La ley

Se determina que de conformidad con la enciclopedia jurídica, se señala que dicha fuente es fundamental en el derecho aeronáutico, esto toda vez que dada las circunstancias las aeronaves se encuentran obligadas a rebasar las fronteras de otros países constantemente, los Estados que se veían involucrados en esa actividad día con día se vieron en la tarea de suscribir tratados o convenio, sin importar la legislación interna de cada uno, toda vez que al momento de la suscripción de los mismos estos tratados o convenios iban a regir sin distinción alguna.

Es por la necesidad y sobre la soberanía de cada territorio, que se crea esta normativa, la cual es conocida como ley que se encuentra conformada por tratados y convenios los cuales rigen sobre las aeronaves y el tráfico aéreo

internacional que las mismas involucran con los Estados en que se van a llevar a cabo las relaciones jurídicas.

1.4.2. La costumbre

Se hace mención a la costumbre como una fuente supletoria toda vez que determina que el derecho aeronáutico posee ya sus normas jurídicas que lo rigen día con día, pero que sin embargo existe una necesidad de aplicación de la costumbre, toda vez, que en la actualidad se crean leyes, existe doctrina, normas y principios que lo rigen, pero al momento de falta de uno de estos o en aquellos casos en los que no se determine, entra como criterio de integración la aplicación de la costumbre en el derecho aeronáutico. Es por tal razón que la costumbre es una fuente supletoria a dicho derecho.

1.4.3. La jurisprudencia

La aplicación de la Jurisprudencia en el derecho aeronáutico juega un papel bastante similar a la costumbre, toda vez que en los últimos años el derecho aeronáutico se ha ido consolidando por normas y procederes internos de cada país que lo rigen, tomando en cuenta que en la actualidad quizás no existan muchos fallos en cuanto a este tema, pero tomando en cuenta que los que existen sirven para una aplicación en la cual no se pueda dilucidar solamente por la ley.



1.4.4. La doctrina

La doctrina juega un papel importante en las fuentes del derecho aeronáutico, ya que, en Guatemala, al no existir una normativa numerosa que regule a dicho derecho, se ve la necesidad de acudir a la doctrina, la cual forma parte de las fuentes debido a la aportación que la misma da como criterio integrador de las normas y comprensión de este derecho. Para la legislación guatemalteca la ley es la principal fuente del derecho aeronáutico, y la misma es complementada por las demás fuentes enumeradas dentro del presente trabajo de investigación. Dentro de todas las fuentes es necesario determinar que la costumbre es la fuente menos utilizada en Guatemala, toda vez que ya como se mencionó, es la fuente que será aplicada en casos en los cuales la ley no sea suficiente o la misma no encuadre la relación jurídica que se pretende dilucidar.

Se concluye que la jurisprudencia y la doctrina son fuentes subsidiarias, ambas de gran importancia ya que ayudan a que las normas se vayan acoplando a la realidad de las actividades humanas. En la actualidad en Guatemala, la jurisprudencia, no es tan abundante en este tema, pero debe de considerarse importante, debido a que al momento en que se pueda contar con la misma, esta generará, un gran impacto al momento, de su aplicación y creará un antecedente, para futuras situaciones en el derecho aeronáutico.



CAPÍTULO II

2. Compañías dedicadas a la prestación de servicios aéreos

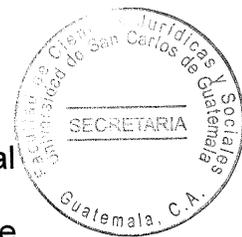
Es preciso señalar, que las compañías dedicadas a la prestación de servicios aéreos son aquellas organizaciones que se dedican al servicio programado de transporte aéreo de personas y/o mercancías en el ámbito comercial y, en algunos casos, el traslado de animales, por medio del uso de aviones comerciales considerados como aeroplanos de propiedad privada.⁷

Por lo anterior, las aerolíneas son consideradas compañías que se sirven de aeronaves y de personal basado en tierra y dentro de las propias aeronaves (pilotos, personal de cabina, personal dedicado a la facturación de pasajeros, entre otros).

2.1. Antecedentes en Guatemala

En nuestro país, los primeros vuelos fueron 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

⁷ Op. Cit. Pág. 68



bleriot y un deperdussin. Al año siguiente el gobierno de Guatemala contrató al aviador Dante Nannini, quien se ofreció para organizar la primera academia de aviación.

La primera academia de aviación en Guatemala se fundó el 30 de junio de 1914 instalada al este de la ciudad de Guatemala, en el llamado Campo Marte, con dos aviones, los cuales estaban desprovistos de aparato alguno, tales como brújula y nivel.

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 de Marte, que fue la sede de los primeros experimentos que se llevaron a cabo en el país. Más adelante, las necesidades de la Segunda Guerra Mundial ayudaron al asentamiento de una base aérea en la finca La Aurora por lo que era crucial pavimentar para permitir la operación de naves aéreas basadas en el país, de manera que en 1942 se hizo la primera pista pavimentada con una longitud de 2000 metros.

El primer avión jet comercial que aterriza en la Aurora fue un DC-8 de Panavías en 1959. El 30 de junio de 1966, se concluyó los trabajos de construcción de la nueva terminal aérea de pasajeros con un área de 77,200 metros², finalizándose los trabajos del edificio en el año de 1968.



En el año de 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 del año 2001 entra en vigor la Ley actual, contenida en el Decreto 93-2000 del Congreso de la República.

Una de las líneas más destacadas que tuvo Guatemala fue TAG Airlines, que fue fundada en 1961 como una compañía familiar, siendo la compañía pionera de la aviación civil en Guatemala.

2.2. Instituciones representativas de las aerolíneas

En Guatemala, existen diferentes entes que participan directa o indirectamente en el funcionamiento de las aerolíneas. Estas entidades son las que se describen a continuación:

a. Asociación Guatemalteca de líneas aéreas -AGLA

Esta entidad es la encargada de agrupar a todas las aerolíneas comerciales que operan en Guatemala tanto para el transporte de personas, así como carga.



b. Cámara de Comercio Americana en Guatemala –AMCHAM

La AMCHAM es una asociación apolítica, privada, sin fines de lucro integrada por compañías ríos interesados en servir a la comunidad y en las inversiones y el comercio entre los Estados Unidos y Guatemala. A la fecha, trabaja conjuntamente con compañías y el gobierno a través de varias actividades. Su constitución fue aprobada por el presidente de Guatemala el 23 de mayo 1967, por el Reglamento de la Cámara Americana de Comercio, siendo la primera Cámara Americana fundada en América Central.

c. Asociación Internacional de Transporte Aéreo -IATA

Fue fundada en La Habana, Cuba, en abril de 1945, y tiene como función principal velar que las personas y los bienes puedan circular en torno a la red global de aerolíneas tan fácilmente como si estuvieran en una única compañía aérea en un sólo país. Además, proporciona apoyo profesional a todos los actores del sector con productos y servicios, tales como publicaciones, formación y consultoría.

Otros aspectos importantes en los que apoya a las líneas aéreas, se encuentra simplificar los procesos e incrementar la conveniencia del flujo financiero de sus ingresos mientras reduce costos y aumenta la eficiencia. Sus sistemas financieros



cumplen el objetivo de ayudar a los transportistas y el sector de los viajes de maximizar ingresos.

Está asociación comercial representa aproximadamente a 240 aerolíneas, el 84% del tráfico aéreo total. Apoya muchas áreas de actividad de la aviación y ayuda a formular políticas de la industria en temas de aviación críticos.

2.3. Tipos de boletos y servicios

En el ámbito en que participan las aerolíneas inscritas como sucursales dentro del territorio guatemalteco, mantienen una variedad de servicios relacionados con el transporte aéreo tanto de carga como de personas. En el caso del servicio de transporte de personas, este se determina por medio de la compra de boletos en donde se establece el lugar de origen al lugar de destino que el cliente desea viajar, por lo que se considera la principal fuente de ingresos de este tipo de compañías manejadas por su casa matriz correspondiente.

Según el servicio a proveer, los tipos de boletos emitidos por una línea aérea inscrita como sucursal, el cual su propósito es proveer el servicio de transporte de personas de un lugar de origen a un destino en específico. Los mismos se categorizan de la siguiente manera:



- Boletos free, los cuales son promocionales y otorgados a los empleados

- Boletos según su destino y origen, que pueden ser:
 - Boletos por vuelos originarios en Guatemala y expedidos en Guatemala
 - Boletos por vuelos originarios en Guatemala y expedidos en el exterior
 - Boletos por vuelos con destino en Guatemala expedidos en Guatemala
 - Boletos por vuelos con destino en Guatemala expedidos en el exterior
 - Boletos expedidos en Guatemala cuyo origen o destino no es Guatemala

Con el objetivo de presentar de una forma gráfica y representativa cada uno de los tipos de boletos y servicios de transporte de personas, se presenta a continuación los escenarios existentes:

Escenario "A"

- a) El boleto es comprado y emitido fuera del territorio nacional.

- b) El pasajero aborda en Guatemala con destino final fuera del territorio nacional.



Escenario "B"

- a) El boleto es comprado y emitido fuera del territorio nacional.

- b) El pasajero aborda fuera del territorio nacional con destino final Guatemala.

Escenario "C"

- a) El boleto es comprado y emitido fuera del territorio nacional.

- b) El pasajero aborda fuera del territorio nacional, hace escala en Guatemala, pero su destino final es fuera del territorio nacional.

Escenario "D"

- a) El boleto es comprado y emitido en el territorio nacional.

- b) El pasajero aborda en Guatemala con destino final fuera del territorio nacional.



Escenario "E"

- a) El boleto es comprado y emitido en el territorio nacional.

- b) El pasajero aborda fuera del territorio nacional, hace escala en Guatemala, pero su destino final es fuera del territorio nacional.

Escenario "F"

- c) El boleto es comprado y emitido en el territorio nacional.

- d) El pasajero aborda fuera del territorio nacional y su destino final es fuera del territorio nacional.

Por otra parte, dichas compañías también prestan servicios de carga. Este servicio puede clasificarse en:

- Importaciones pre-pagadas (CIF): servicio de transporte de carga es pagado y prestado en el exterior.



- Importaciones collect (FOB): servicio de transporte de carga prestado desde el exterior; sin embargo, del cual por los términos de negociación es pagado en su destino, que en este caso sería Guatemala.

- Exportaciones pre-pagada (CIF): servicio de transporte de carga que es prestado desde Guatemala al exterior, y que es pagado en Guatemala.

- Exportaciones collect (FOB): servicio de transporte de carga que es prestado desde Guatemala al exterior; sin embargo, el cual será pagado en el exterior.

La sucursal guatemalteca adicionalmente a los ingresos obtenidos por la venta del boletaje, es decir por el servicio de transporte de personas y de carga, registra otros ingresos por concepto de intereses bancarios, los cuales están afectos a la fecha a retención de Rentas de Capital.

2.4. Formas de explotación del espacio aéreo

Los Estados, hasta el día de hoy, no han establecido una forma particular y homogénea en el ejercicio de su soberanía sobre el espacio aéreo para el uso de las libertades del aire económico-comerciales.



2.5. Tratados bilaterales aéreos

Estos tratados son negociados por los gobiernos. En ellos se establece, entre las disposiciones más importantes, asuntos relacionados con: intercambio de rutas, frecuencias, servicios aduanales, capacidad, almacenamiento de repuestos, servicios de tierra, impuestos aceptados, exoneraciones, etc. Las cuestiones más candentes y de difícil negociación son aquellas referentes a rutas, frecuencias y capacidad, y dentro de éstas las referentes al uso de la quinta libertad del aire y sus modificaciones y ampliaciones.

El primer tratado bilateral aéreo negociado fue entre Inglaterra y Estados Unidos, y llevó el nombre de Tratado de Bermudas⁸, el cual sirvió de modelo para los cientos de tratados que fueron negociados después entre los diferentes Estados del mundo. En la actualidad este Tratado ha sido renegociado del cual surgió el Tratado de Bermudas II que también sirve de modelo para los múltiples tratados entre los Estados por las innovaciones que conlleva referente a cabotaje, desregularización (también llamado Cielos Abiertos). La “reciprocidad” es hoy en día una noción que se negocia sobre diferentes niveles, no necesariamente “reciprocidad de rutas”; la reciprocidad puede negociarse buscando beneficios de otra naturaleza diferente al campo de la aviación civil comercial.

⁸ Larios Ochaíta, Carlos. **Manual de derecho internacional público**. 5ta Edición. Editorial Lorena. Guatemala 1998. Pág. 127.



En este caso los Estados negocian los tratados y posteriormente designan las líneas aéreas que operarán las diferentes rutas. Esto es particularmente importante cuando se trata de Estados que establecen varias rutas.



CAPÍTULO III

3. Sujetos que intervienen en el derecho aeronáutico

Las personas que intervienen en el derecho aeronáutico se pueden mencionar las siguientes:

a. Personal aeronáutico.

→ Personal de vuelo.

→ Personal de superficie.

b. Propietario y explotador de aeronaves.

c. Usuarios.

Estos sujetos son los elementos personales que intervienen en el desarrollo de la actividad aeronáutica y por ende los que forman las relaciones jurídicas que se derivan de esta actividad. Como se establece más adelante dichos sujetos pueden ser en algunos casos personas físicas o jurídicas y en otros por su propia naturaleza únicamente físicas.



La actividad aeronáutica tiene como principal objetivo el transporte ya sea de personas o cosas y es esto lo que crea el desenvolvimiento de diferentes relaciones jurídicas en las que los sujetos antes mencionados actúan, por ejemplo el propietario de aeronaves es el responsable de dar el servicio de transporte y a su vez necesita de diferente tipo de personal a las que contrata para realizar esta actividad, momento en el cual interviene el personal aeronáutico, desde el comandante de aeronaves hasta los sobrecargos y personal administrativo.

Para que las aeronaves puedan desarrollar su actividad también se requiere de personal de superficie, es decir, todas las personas involucradas en el desarrollo de las actividades aeroportuarias, mismas que coordinan tanto los aterrizajes y despegues como también las trayectorias de los vuelos.

En último orden están los usuarios, por los que se desarrolla toda la actividad aeronáutica, los que naturalmente están ligados a la empresa explotadora de aeronaves por medio del contrato de transporte aéreo, cerrando así el círculo de personas que intervienen en la actividad aeronáutica y por ende en el derecho aeronáutico.

Los sujetos anteriormente indicados generan, como se establece más adelante al estudiar a cada uno en detalle, relaciones jurídicas de todo tipo las cuales tienen influencia en otras áreas del derecho como el derecho laboral por las relaciones



laborales entre el patrono (dueño de la empresa de navegación aérea) y trabajadores (personal aeronáutico); el derecho penal en caso de delitos aeronáuticos; el derecho civil o mercantil en las contrataciones de esta índole que se dan como por ejemplo los contratos de transporte aeronáutico.

3.1. Personal aeronáutico

Está compuesto por aquellas personas que pertenecen a la aeronáutica, así como aquellos relacionados con actividades aeronáuticas ya que realizan todas las funciones de esta para prestar el servicio que la empresa de navegación aérea da a sus clientes o usuarios de esta.

Por la propia naturaleza de dichas funciones, el personal aeronáutico solamente puede consistir en personas físicas y no así en personas jurídicas ya que estas últimas no podrían realizar las actividades que corresponde al referido personal.

Se divide al mismo tiempo entre personal aéreo y personal de superficie, que a continuación desarrollaremos:



3.1.1. Personal de vuelo

Se puede definir como “aquel que su misión consiste precisamente en realizar su trabajo o función principalmente a bordo de una aeronave en el período de vuelo y decimos principalmente, porque no por ello han de perder su condición en aquellos momentos en que no se realiza la navegación aérea como en aquellos casos de escalas en una ruta cualquier o de actividades preparatorias o inmediatamente posteriores al vuelo.”⁹

El personal aeronáutico es el conjunto de las personas que intervienen activamente en las operaciones aeronáuticas y que revisten situaciones jurídicas especiales, regidas por normas propias de nuestra disciplina.

Por otro lado, específicamente con respecto al personal aéreo, Ricardo Foglia¹⁰ indica que a su vez existe una subdivisión dentro de la misma entre la tripulación y el resto del personal de vuelo. Esta subdivisión es importante debido a que la regulación, y por ende los derechos y obligaciones que se derivan de su actividad, son muy distintos al de los otros, toda vez que la tripulación está conformada por personas con entrenamiento y formación especial del cual deriva una serie de licencias y autorizaciones para que puedan estar a cargo y sean responsables de la navegación aérea. Por otro lado, el resto del personal tales como personal de

⁹ Foglia, Ricardo. **Derecho Aeronáutico**. Argentina, Abeledo Perrot, 1968, Página 168.

¹⁰ **Op. Cit.** Pág. 172.



cabina, de servicios y personal auxiliar si bien cuentan con entrenamiento en caso de emergencias, no están autorizados ni tampoco llevan consigo las responsabilidades y obligaciones de la tripulación.

Un ejemplo de la diferencia entre la tripulación y el resto del personal se pueden encontrar en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) en el cual en su Artículo 32 establece que: “el piloto y los demás miembros de la tripulación operativa de toda aeronave que se emplee en la navegación internacional, estarán provistos de certificado de aptitud y de licencia, expedidos o convalidados por el Estado en que la aeronave esté matriculada.”

Por su parte la Ley de Aviación Civil de Guatemala también regula estas autorizaciones en forma específica ya que en su Artículo 59 establece que: “Ninguna persona podrá ejercer la profesión de piloto, ingeniero de vuelo, navegante, mecánico o radio-operador de a bordo, auxiliar de cabina, controlador de tránsito aéreo, u otra profesión a fin de la actividad de la aviación, sin haber obtenido previamente la licencia respectiva.”

Esta licencia a la que se hace referencia es extendida por la Dirección General de Aviación Civil la cual está adscrita al Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda y se establece aquí mismo los ejemplos de los cargos de tripulantes, tales como el piloto, ingeniero de vuelo, y otros, quienes tal y como se expuso



anteriormente deben llenar estos requisitos que los convenios y leyes establecen para poder cumplir sus funciones.

Si bien la legislación interna así como los convenios internacionales establecen la necesidad de contar con licencias o autorizaciones, es importante tomar nota que para obtener esto lo que las legislaciones locales requieren es obtener grados académicos y como ejemplo está el Reglamento de la Ley de Aviación Civil de Guatemala el cual en sus Artículos 94 y 95 en los que establece los requisitos para obtener la licencia de piloto de avión o helicóptero así como de avión comercial respectivamente, solicita que se debe presentar el diploma que acredite la aprobación de los cursos teóricos para poder ser piloto.

De lo anterior queda establecido que la tripulación o personal técnico aeronáutico como lo denomina nuestra legislación debe contar con una capacitación especial, misma que no es necesaria para el resto del personal aeronáutico aéreo.

3.1.2. Personal de superficie

En lo que se refiere al personal aeronáutico de superficie, debe destacarse al personal encargado de los servicios de ayuda, control e información de la navegación aérea (controladores, encargados de operaciones de vuelo, oficiales



de tráfico, encargados de estaciones aeronáuticas y meteorología), así como los jefes de aeródromo y aeropuerto. Se establece de esta forma diferentes puestos que llevan a cabo las funciones para que se realicen las actividades de un aeródromo o aeropuerto, siendo los mismos de gran importancia ya que es justamente en esos establecimientos en los que se originan y finalizan los vuelos de las aeronaves.

A continuación, se desarrolla cada uno de los sujetos que componen el personal de superficie:

a. Controlador de tránsito aéreo

Como su nombre lo indica es la persona que controla o dirige el tránsito aéreo y por lo tanto es el sujeto más importante de un aeródromo ya que de este depende la correcta y segura actividad de despegue, vuelo y aterrizajes y en general todo el control del tráfico aéreo en las inmediaciones del aeródromo según los diferentes tipos que se indican.

Existen diferentes tipos de controladores de tráfico aéreo entre los que están:

a) Controlador de autorizaciones quien es la persona que da las autorizaciones del plan de vuelo a las aeronaves que despegan;



b) Controlador de torre quien es la persona que debe dar las indicaciones al comandante para autorizar los aterrizajes y despegues;

c) Controlador de aproximación es la persona que controla el tráfico aéreo durante los vuelos y da las indicaciones previas de las cercanías de los vuelos a los controladores de torre para que estén atentos cuando se acerque la aeronave y tenga que aterrizar;

d) Controlador de Ruta o Área quien controla todas las rutas de los vuelos para que no existan aproximaciones peligrosas que deriven en un accidente

b. Encargados de operaciones de vuelo

Son las personas que tienen como función verificar que todas las condiciones sean óptimas para que los vuelos puedan despegar por lo que deben tener entrenamiento completo a fin de poder autorizar los vuelos habiendo revisado que toda la documentación y condiciones estén correctas.



c. Oficiales de tráfico aéreo

Son las personas que se encargan de monitorear el tráfico de las aeronaves para prevenir colisiones y asegurarse que los vuelos vayan en ruta.

d. Encargados de estaciones aeronáuticas y meteorología

Son las personas que tienen como función revisar las condiciones climatológicas para que las aeronaves no sufran ningún percance o accidente por mal tiempo. e. Jefe de Aeródromo o Aeropuerto que es la persona que está a cargo del correcto funcionamiento completo de un aeropuerto y quien es responsable como tal. Esta persona es nombrada por las autoridades, en el caso de Guatemala por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

De lo anterior se establece que el personal de superficie está también conformado por personas que deben estar capacitadas y habilitadas para desarrollar sus actividades ya que son tareas que requieren conocimientos técnicos y en los cuales recae la responsabilidad de la seguridad en los vuelos. Por lo anterior es que el Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil establece los requisitos para obtener la licencia para estos puestos los cuales están contenidos en los siguientes Artículos:



- a. Controlado de Tránsito Aéreo. Artículo 101.
- b. Operador de Estación Aeronáutica. Artículo 102.
- c. Despachador de Vuelos. Artículo 103.
- d. Especialista en Servicio de Información Aeronáutica. Artículo 108.
- e. Técnico en comunicaciones aeronáuticas. Artículos 109 y 110.
- f. Técnico en ayudas visuales. Artículo 111.

3.2. Régimen del personal aeronáutico

El personal aeronáutico como se ha indicado tiene ciertas características que hacen su labor diferente por lo que el régimen jurídico que lo conforma, así como las normas laborales que le aplican, si bien continúan siendo las mismas, también tienen algunas variaciones debido a estas características.

Muchas de esas regulaciones se encuentran desarrolladas en los pactos colectivos de trabajo, documento que contiene por su propia naturaleza todas las normas aplicables a los trabajadores y el patrono de una empresa específica, por lo que en el caso del derecho aeronáutico sería entre la empresa de navegación aérea y el personal aeronáutico, instrumento que es ley especial para las partes, lo anterior considerado en nuestra legislación en el Código de Trabajo.



En el caso del personal aeronáutico las jornadas y tiempos de descanso son diferentes al resto de trabajadores y por ello no les sea aplicable lo que regulan las leyes ordinarias de la materia, por lo que en estos casos se remite a lo que indican los convenios colectivos de condiciones de trabajo de cada empresa o si se hiciera uno por industria en la que se establezcan las jornadas y descansos aplicables al personal de trabajo.

En cuanto al salario podemos decir que es el objetivo fundamental del trabajador para realizar sus funciones, ya que si no existiera el mismo no habría relación laboral y las actividades realizadas serían meras actividades pro-bono o ad honorem.

Nuestro Código de Trabajo en su Artículo 88 define el salario como “la retribución que el patrono debe pagar al trabajador en virtud del cumplimiento del contrato de trabajo o de la relación de trabajo vigente entre ambos. Salvo las excepciones legales, todo servicio prestado por un trabajador a su respectivo patrono debe ser remunerado por éste.”. Habiéndose establecido la definición de salario en el caso de la relación laboral aeronáutica existe una circunstancia que la hace especial y es el hecho que regularmente el salario de este personal está comprendido de un salario base y un parte variable determinado por el número de horas de vuelo y ciertas gratificaciones y remuneraciones que se establecen en los convenios colectivos de trabajo para los pilotos de vuelo.



3.3. Regulación internacional aplicable al personal aeronáutico

El Convenio de Chicago de 1944, mediante el cual se crea la Organización de Aviación Civil Internacional, de ahora en adelante simplemente por sus siglas como "OACI". Dentro de las funciones de esta última, se destaca el satisfacer las necesidades de los Estados, con relación al transporte aéreo seguro y eficaz, tomando como base aquellas normas internacionales que rigen a los distintos Estados.

La OACI, es aquel ente jerárquicamente superior supremo a nivel internacional en el derecho aeronáutico, sus normativas se encuentran básicamente a través del Convenio de Chicago. Es pues que, se torna necesario hacer mención de dicho ente, debido a que se desarrollará normativa relacionado con el mismo.

Mediante el Apéndice A36-17 de la OACI, se señala lo siguiente: "Reafirma que la OACI debería ampliar el suministro de cooperación técnica, a petición, a las entidades no estatales (públicas o privadas) que ejecutan proyectos en los Estados contratantes en el campo de la aviación civil con miras a mejorar la seguridad operacional, la protección y la eficiencia del transporte aéreo internacional." Es necesario, tener en cuenta dicha reafirmación, ya que, al momento de sugerir el suministro de cooperación técnica, es ahí en donde entran a jugar un papel importante todos aquellos sujetos del derecho aeronáutico. Lo



anterior, es de suma importancia, debido a que sin los medios para poder seguir con las directrices no estuvieran tan delimitadas las funciones tan específicas del personal aeronáutico.

Cabe mencionar, que el apéndice anterior al que se hace mención es necesario para tener como base una de las responsabilidades de las personas del derecho aeronáutico y esto debido a que no se limita a crear y dictaminar directrices a seguir, si no que crea los parámetros y da responsabilidades al personal aeronáutico, tanto de vuelo como personal de superficie.

En sí, la declaración de las medidas de políticas de cooperación técnica de la OACI, se refiere más a una responsabilidad de los Estados y personal aeronáutico, relacionad con temas más financieros que prácticos. Crea parámetros, para la implementación de un buen sustento técnico que sirva de apoyo para aquellos Estados en desarrollo, por lo que aún es necesaria la creación de un comité aeronáutico, que sirva de guía al personal.

El fin de dicho apéndice es el de instar a todos aquellos Estados contratantes, a que se brinde la seguridad aeronáutica, estableciendo servicios con el propósito de: asesorar cuestiones de medicina aeronáutica; investigar los riesgos de la salud de los tripulantes, cuando la aeronave se encuentre en vuelo; suministrar médicos profesionales dentro de las aeronaves; asesorar en cuestiones sanitarias, de



índole nacional como internacionales que afecten la aviación. Se considera que dichos parámetros, deberían de ser lineamientos básicos dentro de la aeronave, ya que un acontecimiento de estos, provocados por problemas relacionados con los mismos, acarrea problemas y medidas disciplinarias con los Estados parte de las líneas aéreas, así como las personas que van dentro de las mismas y el personal responsable de vuelo. Y también, no olvidar aquellas actitudes que pudieran tomar los tripulantes o familiares de estos que se vieran afectados.

Para finalizar, podemos concluir que el personal aeronáutico, se compone de aquellas personas que conforman y tiene a su cargo actividades específicas.

Comprenden aquellas personas que se encuentran en vuelo, como en la superficie terrestre, inclusive hasta en infraestructura, siempre y cuando esta última tenga relación con el derecho aeronáutico.

Es necesario también señalar, que al referirnos al personal de vuelo o aeronavegante no se limita únicamente a pilotos, mecánico, comandantes, etcétera, sino que también abarca aquellas personas que forma parte de la aeronave, tales como azafatas, sobrecargo, etcétera.



CAPÍTULO IV

4. Las políticas públicas de gobierno al autorizar una entidad extranjera como aerolínea

El Artículo 3 de la Ley de Aviación Civil dice: “Soberanía del Espacio Aéreo. La República de Guatemala ejerce soberanía plena y exclusiva sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio y a sus aguas territoriales. El uso, aprovechamiento y explotación del espacio aéreo con fines aeronáuticos de carácter civil se realizará de conformidad con lo estipulado en la constitución Política de la República de Guatemala, en los acuerdos, tratados y convenios internacionales sobre la materia, signados y ratificados por Guatemala, las leyes ordinarias, lo prescrito en esta ley, su reglamento, regulaciones y disposiciones complementarias.”

Guatemala tiene una legislación específica que merece la pena revisar para comprender mejor las políticas públicas que utiliza el gobierno para autorizar a entidades extranjeras realizar sus operaciones, que contribuyen al desarrollo de este a través del fomento al turismo.



El Derecho Aeronáutico y todas sus regulaciones nacen como consecuencia del deseo del hombre de un transporte más ágil y efectivo. Este deseo se ve traducido en el vuelo de aeronaves que sirvan a múltiples propósitos y a un gran número de personas, con el objeto de hacerlo lo menos costoso posible.

El espacio aéreo se convierte en un área común para las aeronaves y sus operadores, y al pertenecer a varios Estados, se debe buscar un marco legal uniforme que permita conseguir ese transporte aéreo ágil, económico, seguro y efectivo.

4.1. Aeronaves en la legislación guatemalteca

La Ley de Aviación Civil, Decreto del Congreso de la República 93-2000, en su Artículo 39 define a la aeronave como “toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones de este contra la superficie de la tierra y que sean aptos para el transporte de personas, carga y cosas.” Agrega a su vez que la aeronave tiene naturaleza jurídica de bien inmueble y los motores de esta serán bienes muebles registrables. En su Artículo 40 clasifica a las aeronaves en: aeronaves de Estado y aeronaves civiles; especificando que las aeronaves de Estado son las que pertenecen al Ejército de Guatemala o a ejércitos extranjeros.



El Reglamento a la Ley de Aviación Civil en su Artículo 1, inciso 1, reproduce parcialmente la definición contenida en la Ley, indicando que la aeronave es toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones de este contra la superficie de la tierra.

Es necesario lo regulado en nuestra legislación en cuanto a las aeronaves pues son los vehículos necesarios para que una entidad extranjera pueda operar en diferentes países.

En la búsqueda de esa regulación es necesario definir lo que significa la libertad del Aire, tema que desarrollaremos a continuación.

4.2. Libertad del aire

A finales de 1944, y a la vista del desarrollo cada día más intenso del transporte aéreo internacional, los Estados Unidos de América, después de algunos contactos previstos con otros países, promueve la celebración de una conferencia internacional al objeto de que con la reunificación de diversos acuerdos en el campo de la aviación civil, se pudiera lograr un texto que fuera fundamento de una legislación de carácter internacional reguladora de la navegación aérea y, en



definitiva, la unificación de criterios y normas que facilitasen todo su desarrollo.¹¹ Hasta este momento en la historia universal, solamente ciertos países habían desarrollado cuerpos legales que regulaban su propia aviación, es decir regulación sobre su propio espacio aéreo. Que estas incipientes regulaciones fueran conocidas y por lo tanto respetadas por el resto de la comunidad internacional se había vuelto prioridad en las agendas legislativas del mundo, debido al crecimiento de la aviación. Adicionalmente, se vive el momento cerca del fin de la Segunda Guerra Mundial, en la cual la aviación militar juega un papel muy importante y a la vez alerta de lo que la operación de las aeronaves es capaz de realizar.

Esta conferencia se realiza en la ciudad de Chicago, Estado de Illinois, Estados Unidos de América, a la cual asisten 52 Estados, incluyendo Guatemala. De la misma nacen varios documentos o convenios, siendo el más importante el “Convenio sobre Aviación Civil Internacional”. Este Convenio fue ratificado por Guatemala el 28 de abril de 1947 y entró en vigencia el 28 de mayo de ese mismo año.

El Convenio de Chicago realiza grandes aportes en cuanto a derecho aeronáutico se refiere, siendo el principal, la creación de un organismo internacional al que todos los países reconozcan como autoridad en materia de aviación. Esta institución inicialmente fue llamada Organización Provisional de la Aviación Civil

¹¹ Ibid.



Internacional y luego fue sustituida por la Organización de Aviación Civil Internacional, cuyas siglas son OACI.

Su objetivo principal es “contribuir poderosamente a crear y a conservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo”¹² y los gobiernos suscriptores del mismo convinieron en “ciertos principios y acuerdos a fin de que la aviación civil internacional se desarrolle de manera segura y sistemática y de que los servicios de transporte aéreo internacional se establezcan a base de igualdad de oportunidades y funcionen eficaz y económicamente.”¹³ Los líderes del mundo se han dado cuenta que el transporte aéreo comercial y militar va en crecimiento, que no se vive aisladamente sino en una comunidad internacional y que es de suma importancia para su seguridad crear reglas claras que puedan conocerse fácilmente y a la vez proporcionen valor económico a su espacio aéreo.

La libertad del aire, son básicamente los derechos que los Estados se reconocen con relación a los servicios de transporte aéreo internacional que entre Estados se pueden realizar, tienen su origen en Artículo 5 de dicho convenio.

En la parte inicial del artículo se contemplan las primeras dos libertades: “Artículo 5. Derecho a volar sin itinerario fijo. Los Estados contratantes convienen en que todas las aeronaves de los otros Estados contratantes que no se dediquen a

¹² **Preámbulo.** Convención de Aviación Civil Internacional.

¹³ **Ibid.**



servicios aéreos internacionales de itinerario fijo tendrán derecho, de acuerdo con los términos de esta Convención a hacer vuelos o a transitar sin hacer escala sobre su territorio, y a hacer escalas para fines no comerciales sin necesidad de obtener permiso previo, pero sujetos al derecho del Estado sobre el cual vuelan de exigir aterrizaje. Sin embargo, los Estados contratantes se reservan el derecho, por razones de seguridad del vuelo a exigir que las aeronaves que deseen volar sobre regiones accesibles o que no cuenten con las debidas facilidades para la navegación aérea, sigan rutas determinadas u obtengan permisos especiales para dichos vuelos..”.

La primera libertad es el derecho de sobrevolar el territorio de un Estado, y la segunda libertad es el derecho de aterrizar sin fines de recolección de pasajeros o carga.

Continúa el Artículo 5: “Dichas aeronaves, si se dedican al transporte remunerado o por fletamento de pasajeros, carga o correo fuera de los servicios internacionales de itinerario fijo, tendrán también el privilegio, sujeto a las disposiciones del Artículo 7, de tomar y descargar pasajeros, carga o correo, reconociéndose que el Estado donde tenga lugar el embarque o desembarque tendrá derecho a imponer los reglamentos, condiciones o limitaciones que considere de lugar.” En esta parte del Artículo, se define la tercera libertad.



Adicional al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, también se aprueba el “Acuerdo relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales” y el “Acuerdo sobre el Transporte Aéreo Internacional”.

Con el acuerdo relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales, “cada uno de los Estados contratantes reconoce a los demás Estados contratantes los siguientes privilegios de la libertad del aire respecto a servicios aéreos internacionales de itinerario fijo, 1) el privilegio de volar sobre su territorio sin aterrizar; 2) el privilegio de aterrizar para fines no comerciales.”¹⁴

Este acuerdo amplía lo establecido en el Artículo 5 del Convenio de Chicago, ratificando la existencia de las dos primeras libertades del aire que son las conocidas genéricamente como las libertades no comerciales.

Con relación al segundo acuerdo mencionado, es decir el Acuerdo sobre el Transporte Aéreo Internacional, el mismo autor orienta que en el mismo se adicionan las libertades siguientes: “... 3) el privilegio de desembarcar pasajeros, materia postal y carga tomados en el territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave; 4) el privilegio de tomar pasajeros, materia postal y carga destinados al territorio cuya nacionalidad posee la aeronave; 5) el privilegio de tomar pasajeros, materia postal y carga destinados a cualquier otro Estado participante y

¹⁴ **Ibid.**



el privilegio de desembarcar pasajeros, materia postal y carga procedentes de cualesquiera de esos territorios”.¹⁵ Estas últimas libertades son conocidas doctrinariamente como libertades comerciales.

El resto de las libertades requieren autorización previa del Estado involucrado para poder ser ejercidas por una línea aérea. Los Estados siguen ciertos criterios para otorgarlas y dependerá de sus políticas exteriores la manera en que lo hagan, llegando a ser temas de negociación de Convenios Aéreos Bilaterales y Multilaterales. Las libertades del aire se otorgan a las líneas aéreas constituidas en otros Estados, siempre que las mismas cumplan con los requisitos jurídicos de seguridad y de capacidad económica que el Estado otorgante establezca.

4.3. Políticas públicas de Guatemala

El Estado de Guatemala reconoce la primera y la segunda libertad del aire en virtud de ser Estado parte contratante del Convenio de Chicago.

De acuerdo con el Artículo 66 de la Ley de Aviación Civil, en Guatemala están reconocidas también de la tercera hasta la quinta libertad del aire. Este Artículo señala: “Política de cielos abiertos. El Gobierno de Guatemala, otorga a todos los

¹⁵ **Ibid.**



países, con respecto a los servicios aéreos comerciales internacionales, regulares y no regulares, la tercera, cuarta y quinta libertades del aire, reconocidas de acuerdo a lo preceptuado en el artículo 1º del Apéndice IV del Convenio de Chicago de 1944 y con apego a lo establecido en las normas constitucionales. Podrá solicitarse a la Dirección General de Aeronáutica Civil, transportar pasajeros, carga y/o correo, desde un punto en el exterior hacia cualquier punto en Guatemala o viceversa. De existir convenios que especifiquen limitaciones referentes al número de líneas aéreas designadas, tipo de aeronaves y frecuencias, Guatemala propondrá la modificación bilateral del convenio a efecto de que ambos países amplíen los derechos de explotación eliminando las limitaciones existentes.”. Como nos damos cuenta, en su primera parte, este Artículo incluye los preceptos legales del Artículo 5 del Convenio de Chicago, contenidos también en el Acuerdo relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales que es el Apéndice IV de dicho convenio.

En la segunda parte del artículo, se reconoce que existen limitaciones y se busca que las mismas sean retiradas como parte de su política exterior de lograr que el Estado sea competitivo y atrayente a la inversión internacional.

Dicho Artículo establece que como política de Estado que Guatemala buscará, en los convenios bilaterales de los cuales es parte y que incluyan limitaciones en las

libertades del aire, eliminar dichas limitaciones, siempre que se encuentre reciprocidad por parte del otro Estado contratante.



Las libertades del aire son elementos esenciales del derecho aeronáutico. Son el objeto principal de las negociaciones de los convenios bilaterales o multilaterales en materia de aviación suscritos entre diversos países. Estas libertades, a pesar de no ser materia de contratos de utilización de aeronaves, sí definirán las rutas en las cuales los operadores aéreos podrán ejecutar o poner práctica los contratos de utilización de aeronaves que hayan suscrito.

4.4. El protocolo de Guatemala

Este protocolo modifica el Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955. Los principales cambios que introduce se centran en los siguientes aspectos: Aumento de los límites de responsabilidad para el caso de muerte; fijación de límites de indemnización para los supuestos de retraso en el transporte de personas y destrucción, pérdida, avería y retraso en el transporte de equipajes; simplificación del billete de pasaje y el talón de equipaje; ampliación de las posibilidades de elección por el demandante del lugar para la interposición de la acción de responsabilidad; introducción del sistema de responsabilidad objetiva, de modo que el transportista no puede quedar exonerado si prueba que obró con la diligencia debida. Firmado el 8 marzo de 1971.



4.5. Aplicación de la política de cielos abiertos en Guatemala

Muchos de los sectores involucrados en la autorización de dicha política, ven como la existencia de una gran competencia a nivel internacional y crean expectativas a través de los medios de comunicación que hacen que la misma no pueda ser entendida por la población en general, ya que es un tema que, por la falta de información, incluso los usuarios no tienen idea si les afecta o no la aplicación de una política de este tipo.

Dicha ley permite a las aerolíneas a desarrollar nuevas rutas, quedando así las pequeñas compañías aéreas en desventaja de las grandes, que pueden ofrecer diferentes rutas a menor costo.

El Estado de Guatemala, con pleno conocimiento de la necesidad de un cuerpo legal que estuviera en concordancia del avance acelerado de la aviación; con las normas internacionales que han sido ratificadas, así como también proveer a este sector, la Dirección General de Aeronáutica Civil, del poder coercitivo necesario para garantizar el ordenado y seguro desarrollo de la industria aeronáutica; creó y promulgó el Decreto Legislativo número 93-2000 que entró en vigencia el 3 de marzo del 2001.



El objetivo de la Ley es normar el ejercicio de las actividades de Aeronáutica Civil, en apoyo al uso racional, eficiente y seguro del espacio aéreo. Con fundamento a lo anterior, en la Constitución Política de la República los Convenios y Tratados Internacionales ratificados por Guatemala, los reglamentos emitidos para el efecto y demás normas complementarias. La misma es aplicable a todas las personas individuales o jurídicas, nacionales o extranjeras que realicen actividades de aviación civil dentro del territorio nacional y su espacio aéreo.

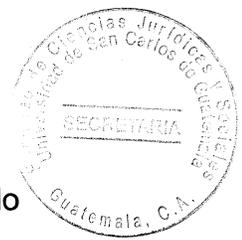
El instrumento jurídico en mención es un documento orgánico, sistemático integrado técnicamente por normas y principios que garantiza un desarrollo de la aviación civil guatemalteca en forma segura, ordenada y que podrá responder a las exigencias del mundo de la aviación del presente; pero tomando en cuenta las características propias del derecho aeronáutico, con visión del futuro.

La ley de Aviación Civil de la República de Guatemala consta de 139 Artículos y está dividida en 20 Títulos. El Título I, se refiere a la Aeronáutica Civil, conteniendo el mismo tres Capítulos; El Capítulo II, la Autoridad Aeronáutica; el Capítulo III, lo referente al Director General y subdirectores; el Capítulo IV, lo constituye la Junta Consultiva de Aviación Civil. El Título II, contiene un solo Capítulo que se refiere a la Circulación Aérea. El Título III, Infraestructura, conteniendo el Capítulo I, Aeropuertos y Aeródromos. El Capítulo II, Limitaciones a la Propiedad Privada; el Capítulo III, Facilitación.



El Título IV Aeronaves, regulando en su Capítulo I, el Concepto y Clasificación. El Capítulo II, Matrícula, Condiciones Técnicas de la Aeronave. El Capítulo III, Registro Aeronáutico Nacional. Capítulo IV, Pérdida, Destrucción, Inutilización, Abandono e Incautación de Aeronaves. El Título V se refiere a Contrato de Utilización de aeronaves, conteniendo en su capítulo I Arrendamiento, en su Capítulo II Fletamento, Capítulo III Intercambio de Aeronaves y Capítulo IV Arrendamiento o Fletamento Extranjero. El Título VI se refiere a Personal Aeronáutico, contenido en un solo Capítulo que regula al personal. El Título VII Aeronáutica Comercial, desarrollando en su Capítulo I Transporte Aéreo Nacional e Internacional, en su Capítulo II la Aviación Comercial, en su Capítulo III Aviación General. El Título VIII tiene un único Capítulo referente al Contrato de Transportación Aérea.

El Título IX un Capítulo único que se refiere a los Acuerdos de Cooperación Comercial y Código Compartido. El Título X de los Sistemas Computarizados de Reservas. El Título XI la Responsabilidad. Desarrollando en el 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; el Capítulo IV Incumpliendo Total o parcial del Contrato de Transportación Aérea; el Capítulo V Transporte Sucesivo y Transporte de Hecho; el Capítulo VI Daños en el Transporte Gratuito; el Capítulo VII Daños y Perjuicios Causados a Terceros en la Superficie y el Capítulo VIII Responsabilidad en la Aviación General. El Título XII se refiere a los Seguros, con un Capítulo único.



Título XIII Búsqueda, Asistencia y Salvamento, con un Capítulo único. El Título XIV se refiere a la Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación, con un Capítulo único. El Título XV con un Capítulo único referente a Infracciones y Sanciones. El Título XVI se refiere a la Zona de Tratamiento Especial Aeronáutico. El Título XVII con un Capítulo único que se refiere al Medio Ambiente. El Título XVIII referente a Otras Actividades Aeronáuticas. El Título XIX Disposiciones Transitorias. El Título XX con un solo Capítulo que contiene las Disposiciones Finales.

En resumen, debemos hacer las siguientes consideraciones respecto a la Ley de Aviación Civil de la República de Guatemala de reciente promulgación, así: Provee al país de una Ley que ha tomado en cuenta aspectos esenciales para las actividades aeronáuticas.

Tiene una proyección que sobrepasa aspectos propiamente de aviación civil, dentro de los cuales se encuentra la actividad turística que, adicionalmente a su propia dinámica de desarrollo, necesita de la efectiva participación de la aviación comercial.

Respeto la competencia y el libre mercado; contemplando modernos estándares de seguridad y adecuada profesionalización del personal aeronáutico.



Permite a la aviación nacional su óptimo desarrollo, pues fija las bases para una competencia justa y equilibrada creando en los usuarios más alternativas para su desplazamiento, razón de ser del transporte aéreo, y la seguridad de un cuerpo normativo ajustado a la realidad nacional, que responde a las expectativas y disposiciones internacionales de aviación y protege los intereses de la nación.

Es un importante paso para la modernización y desarrollo del sector aeronáutico guatemalteco y será de gran relevancia para los Organismos Internacionales encargados de la vigilancia de la seguridad aérea operacional, por cuanto es a través de la implementación de una ley aeronáutica que puede proceder a la promulgación de reglamentos y regulaciones consecuentes con las disposiciones de los anexos del Convenio de Chicago, y que en primera instancia asegura el cumplimiento de Guatemala con los requerimientos internacionales de la OACI, facilitándole recobrar la categoría I del Programa IAFA de la FAA de Estados Unidos, obteniendo como consecuencia grandes beneficios para la Aviación Comercial.

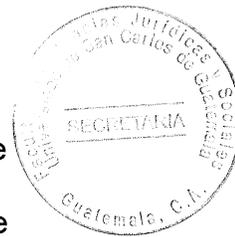
La expresión “cielos abiertos” alude a un concepto aeropolítico y como tal, puede instrumentarse en una manifestación concreta de criterio de regulación para los servicios aéreos internacionales.



Esta idea apareció en la Conferencia de Chicago sustentada por la delegación de los Estados Unidos de América, si bien no logró concretarse en un marco normativo determinado. En la actualidad, se habla tanto de “Política de Cielos Abiertos” como de “Acuerdos de Cielos Abiertos”.

En cuanto a los acuerdos de Cielos Abiertos, pueden ser definidos como aquéllos que celebran dos o más Estados, por los cuales la explotación de servicios aéreos se realiza entre ellos libremente por las líneas aéreas designadas por los respectivos gobiernos en cuanto a capacidad ofrecida, frecuencias y tipos de aeronaves.

La conveniencia o no de que un país adopte una política de cielos abiertos o en su caso, firme acuerdos de cielos abiertos, será consecuencia de dos elementos. En primer lugar, del criterio del país de que se trate respecto de la extensión de la competencia en el mercado aerocomercial, o sea si la competencia es libre o si se encuentra regulada a fin de favorecer lo que podría llamarse “sana competencia”. Es éste un elemento fundamental, ya que, si la política de dicho Estado es de favorecer una competencia sana, que no sólo promueva un desarrollo sostenido del sistema de transporte aéreo del país y de su extensión en el plano internacional, sino también la adecuada defensa de los derechos de los consumidores no podrá, obviamente, postular una política de cielos abiertos.

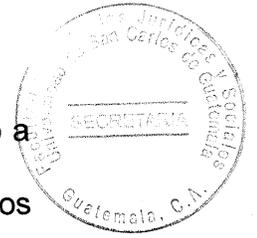


Esto no significa que dicha regulación no posea la necesaria flexibilidad que exigen los tiempos actuales, pero debe existir siempre una base regulatoria que surge, como dije antes, del propio texto del Convenio de Chicago.

Una cosa es “desregular” y otra “flexibilizar”. El transporte aéreo no puede ser completamente desregulado, entre otras razones porque es una actividad permanentemente enfrentada a la fuerza de la gravedad; de allí que la sabiduría de toda política aerocomercial consista en ser flexible y adaptarse a la evolución internacional sin menguar de la defensa de los intereses propios de cada país y de sus transportistas aéreos. Es aquí donde el rol del Estado concedente resulta esencial.

4.6. Empresas de navegación aérea de transporte

Las empresas de navegación aérea se dedican, en su mayoría, al transporte por la vía aérea ya sea de personas o bien de mercancías, por lo que a continuación estudiaremos lo relativo a estas empresas ya que son por ende los sujetos principales de la actividad aeronáutica al ser a través de ellos como se realiza y desarrollan estas operaciones.



Se dividen las mismas en líneas aéreas regulares y no regulares. Con respecto a las líneas aéreas regulares las mismas son las que comúnmente conocemos como líneas aéreas comerciales ya que los servicios que otorgan son para el público en general mediante contratos de transporte que celebran con los usuarios. Es importante entender que debido a la naturaleza de la actividad aeronáutica si bien estas líneas aéreas tienen libertad de contratación, no por eso dejan de estar supervisadas por las autoridades administrativas sobre todo con respecto a autorizaciones gubernamentales y habilitaciones para la tripulación.

Asimismo, la regularidad la adquieren las empresas al realizar vuelos con frecuencia en virtud de la autorización como tal por parte de las autoridades, siendo las empresas o líneas aéreas irregulares contrario sensu aquellas que no realizan actividades con frecuencia, sino que lo hacen en virtud de objetivos específicos y aislados.

Nuestra legislación también contempla estos supuestos no desde el punto de vista de las empresas sino más bien de la actividad y la Ley de Aeronáutica Civil establece en su Artículo 72 que "Por la periodicidad de sus operaciones, el servicio de transporte aéreo puede ser regular y no regular. Transporte aéreo regular es normalmente el que puede ser utilizado por el público y que se realiza ajustándose en un horario publicado o mediante vuelos regulares o frecuentes como para constituir una serie que puede reconocerse fácilmente como



sistemático. El servicio de transporte aéreo no regular es todo aquel que se realiza en condiciones que no sean las del transporte aéreo regular.". De lo anterior se establece que las empresas de navegación aérea regulares son las comerciales y que en virtud de las autorizaciones correspondientes dan los servicios de transporte con periodicidad y por el contrario siempre que no sea ese tipo de servicio será irregular, situación que amplía a las empresas no regulares ya que serían todas las que realicen vuelos aéreos y que no cumplan con el concepto de "regular".

4.7. Autorizaciones administrativas para las empresas de navegación aérea

La actividad aeronáutica por su propia naturaleza requiere de una supervisión estatal especial que otras actividades no necesitan, razón por la que en las leyes de aviación civil se establecen permisos y requisitos para los sujetos tales como tripulantes y también para el caso de las líneas aéreas. Regulaciones especiales en temas como la obligación de contratar seguros especiales o bien cumplir con todos los requisitos que establecen las leyes y los reglamentos son cuestiones que toda empresa de este tipo debe de cumplir.

En Guatemala la Ley de Aeronáutica Civil establece lo relativo a esto en el Título VII Aeronáutica Comercial, en su Capítulo II Aviación Comercial, del Artículo 71 al



75 en la que de forma general se indican los requisitos y se hace referencia al cumplimiento con lo que indique para el efecto el Reglamento. Posteriormente el Reglamento en su Título VI De la Aviación, en su Capítulo I Artículos del 120 al 139 establece propiamente todos los requisitos para que las líneas aéreas puedan desarrollar sus actividades, mismas que si no llenaran los requisitos y obtuvieran las licencias respectivas no pueden ejercer esta actividad mercantil.

Se establece entonces que las empresas de navegación aérea aparte de llenar los requisitos normales para sus actividades mercantiles deben cumplir con todas las normas que el Estado requiera a través de la Dirección General de Aviación Civil o quien haga sus veces en cada país para poder operar y desarrollar la actividad aeronáutica.

4.8. Políticas de la OACI

Dentro de las políticas de navegación aérea, la OACI determina una serie de requerimientos para la prestación de dichos servicios. Dentro de dichos servicios, se encuentran: Base de costos para fijar derechos por servicios de navegación aérea; Asignación de los costos de los servicios de navegación aérea entre los usuarios aeronáuticos; Prefinanciamiento de proyectos; Divisa; Derechos por control de aproximación y de aeródromo; Derechos por servicios de navegación

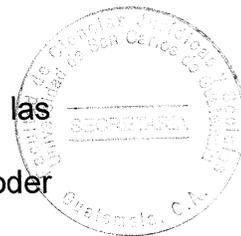


aérea en ruta; y por último Derechos por servicios de navegación aérea utilizados por aeronaves que no sobrevuelen el Estado proveedor.

Estas políticas, son creadas con la finalidad, de que si bien es cierto el usuario se beneficia, sin embargo, de esos beneficios debe de haber una contraprestación por parte de los mismos. Esto quiere decir que la empresa de navegación aérea se crea para los mismos y sin embargo pueden exigirse de los usuarios que sufragen su parte de los costos correspondientes, siempre y cuando exista un servicio de navegación aérea entre una empresa y un usuario. Lo anterior, con el fin de que se debería de pretender que la aviación civil internacional cubra con los gastos que realmente no son asignables a la misma, tales como: costos de capital y depreciación de bienes, así como los gastos de mantenimiento, explotación, gestión y administración, entre otros.

Se debe tomar en cuenta, que las empresas de navegación aérea deberán de requerir y notificarle a los usuarios dichos gastos, los cuales no les podrán ser cargados directamente, pero si a través del pago de la prestación del servicio. Es decir, que deberán de ir incluidos en los costos de navegación aérea.

Es necesario que se determine que la creación de dichas políticas en la navegación aérea es únicamente con el fin de crear una relación jurídica justa entre las partes que intervienen en la misma, garantizando de ambos lados el

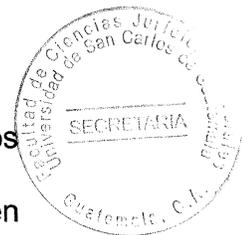


cumplimiento de sus obligaciones de acuerdo con los parámetros dados por las políticas, las cuales se enfocan desde el punto de vista pecuniario, para poder obtener una retribución justa por la prestación de los servicios.

Por otro lado, la OACI a través de su política sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea, determina un concepto de usuario, Este término se refiere a los explotadores de aeronaves en su calidad de usuarios de aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea. La expresión “usuario final” se refiere a los consumidores últimos en general (por ejemplo, pasajeros y expedidores). Como bien se menciona con anterioridad, dentro de las personas del derecho aeronáutico tenemos a los usuarios, quienes son aquellas personas activas al momento de la prestación del servicio. No está demás, que se mencione dicho concepto tomando una similitud entre “usuarios o usuarios finales”, quienes para los efectos del presente concepto son la misma persona.

También, se menciona a los “usuarios”, dentro de la estructura del OACI dentro del sistema de navegación aérea como fundamental, toda vez que se debe de contar con las especificaciones y requerimientos con el fin de que se cumplan con los niveles de operabilidad convenidos dentro del mismo.

Se necesita que las empresas de navegación aeronáutica cumplan con las exigencias requeridas en las leyes internas, convenios, protocolos o tratado, y todas aquellas normas que tengan relación con la OACI, toda vez que el usuario



en la relación mercantil es aquel beneficiado y con capacidad de exigir ante estos mismos, toda vez que se crea una relación mercantil, en la cual el usuario está en la potestad de exigir el servicio con estándares de calidad elevados.

Por último, se analizan a otro tipo o clase de “usuarios” siendo estos los pasajeros y quienes están relacionados jurídicamente con las empresas de navegación aérea por el contrato de transporte de personas, siendo este es el caso más típico para cualquier persona al pensar en un contrato aeronáutico. En Guatemala la Ley de Aviación Civil dedica un Título para establecer lo relativo al Contrato de Transportación regulando sobre todo el de pasajeros. En ese sentido tenemos los Artículos 78, 79 y 80 que establecen lo anterior relativo al contrato de transporte aéreo de pasajeros, ausencia o pérdida del billete y transporte de equipaje, respectivamente, los cuales se citan a continuación:

“Artículo 78. Del Contrato. El contrato de transporte aéreo de pasajeros debe constar por escrito. El billete o boleto de pasaje acredita la existencia del contrato y puede ser un documento de transporte individual o colectivo, que puede ser reemplazado por otros medios electrónicos, los que tiene los mismos efectos para las partes y para terceros, el cual necesariamente debe contener la información y demás condiciones.” Artículo 79. La ausencia, irregularidad o pérdida del billete de pasaje no invalida la existencia del contrato de transporte aéreo, el que puede acreditarse con cualquier otro medio de prueba, bajo responsabilidad del transportador.” Artículo 80. El transporte de equipaje registrado se prueba con el talón de equipaje que el transportador deberá expedir, siempre y cuando no esté

combinado con un documento de transporte que cumpla con los requisitos que establece la reglamentación. No se incluirá en dicho documento, los objetos personales que el pasajero conserve bajo su custodia. El transportador no puede liberarse de su responsabilidad, si acepta el equipaje sin entregar el talón o si ésta no contiene la indicación del número del billete de pasaje o del documento de transporte y del peso y la cantidad de los bultos, sin perjuicio de la validez del contrato.”



Este fundamento legal establece entonces la relación jurídica que hay para con los pasajeros, siendo notable darse cuenta de que este contrato si bien no es solemne si es un contrato real ya que la ley requiere que necesariamente conste por escrito el mismo, aunque protege a los pasajeros en el caso que pierdan el boleto, el cual es constancia de la contratación mercantil que se realiza para el transporte de personas por vía aérea.

Cabe mencionar que Guatemala aún no posee las normas necesarias para poder regular de manera suficiente esta rama, se encuentra en una posición aún muy escueta y deficiente para poder abarcar los múltiples aspectos del derecho aeronáutico. Si bien es cierto, se citan diversas disposiciones legales de derecho interno, las mismas se encuentran desactualizadas y en otros casos es obsoleta y vaga para poder estar a la altura de una actividad humana que cambia a ritmo vertiginoso a la par del desarrollo técnico militar en esta materia que propician

cambios grandes y rápidos, por lo que se da la necesidad de que se acuda a la legislación internacional, para poder darle salida a lagunas legales que posee en la legislación interna.

Se debe de tener en cuenta, que Guatemala debe de ser un país con miras al desarrollo en general, y por consiguiente al desarrollo de su legislación, para lo que es necesario contar con las herramientas necesarias que ayuden a dicho crecimiento.



CONCLUSIÓN DISCURSIVA

Los precios de los boletos son regulados por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, IATA, pero existe la opción que cada aerolínea en ciertas temporadas pueda aplicar tarifas especiales o, en su caso, ofrecer tarifas preferenciales sin que esta institución tenga notificada la tarifa. Esto ayuda a los usuarios a obtener tarifas especiales. Dentro de las ventajas que Guatemala recibe con la política de “Cielos Abiertos”, están: 1. Ingreso de divisas 2. Generación de empleo 3. Tecnología automatizada en el campo aéreo 4. Apertura del cielo e ingreso al mundo de la globalización 5. Apertura de mercados internacionales no sólo aéreos. En el presente año se han firmado de parte del gobierno guatemalteco convenios de boletos baratos; asimismo en el mes de mayo la empresa Frontier Airlines, tendrá tarifas a poco costo para Miami, Florida y para Los Ángeles, California, lugares donde hay mucha concurrencia de guatemaltecos. Cuando el Gobierno autoriza una Ley de Aviación Civil, en la que incluye una Política de Cielos Abiertos. Muchos de los sectores involucrados en la autorización de dicha política, ven la existencia de una gran competencia a nivel internacional y crean expectativas a través de los medios de comunicación, que hacen que no pueda ser entendida por la población en general; ya que, es un tema que, por la falta de información, incluso los usuarios no tienen idea si les afecta o no, la aplicación de una política de este tipo. Esta ley permite a las aerolíneas desarrollar nuevas rutas, quedando así las pequeñas compañías aéreas en desventaja de las grandes, que pueden ofrecer diferentes rutas a menor costo. Entre las ventajas están que, al existir oferta de servicio, el precio de las rutas tiende a bajar por el aumento de la demanda.



BLIBLIOGRAFÍA



CABANELLAS, Guillermo. **Diccionario de derecho usual**. Argentina, Editorial Heleasta. 1989, 21a. edición.

CHALLONER, Jack. Genius. **GreatInventors and their creations**. Estados Unidos, Editorial Carlton Books, 2015, Segunda Edición.

FOGLIA, Ricardo. **Derecho Aeronáutico**. Argentina, Abeledo Perrot, 1968.

LARIOS OCHAITA, Carlos. **Manual de Derecho Internacional Público**. 5ta Edición. Editorial Lorena. Guatemala 1998.

RECASENS SICHES, Luis. **Introducción al Estudio del Derecho**. México. Editorial Porrúa. 2006.15ª. Edición.

VIDELA ESCALADA, Federico N. **Manual de Derecho aeronáutico**. Argentina. Zavalía. Editor. 1978.

ZABALLOS GONZÁLEZ, Clemente y Ana Falcón Martínez de Marañón. **Introducción al derecho**. España. 2014.

Legislación:

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

Código Civil, Decreto Ley Número 106.

Convenio Sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago), 1944.



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

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