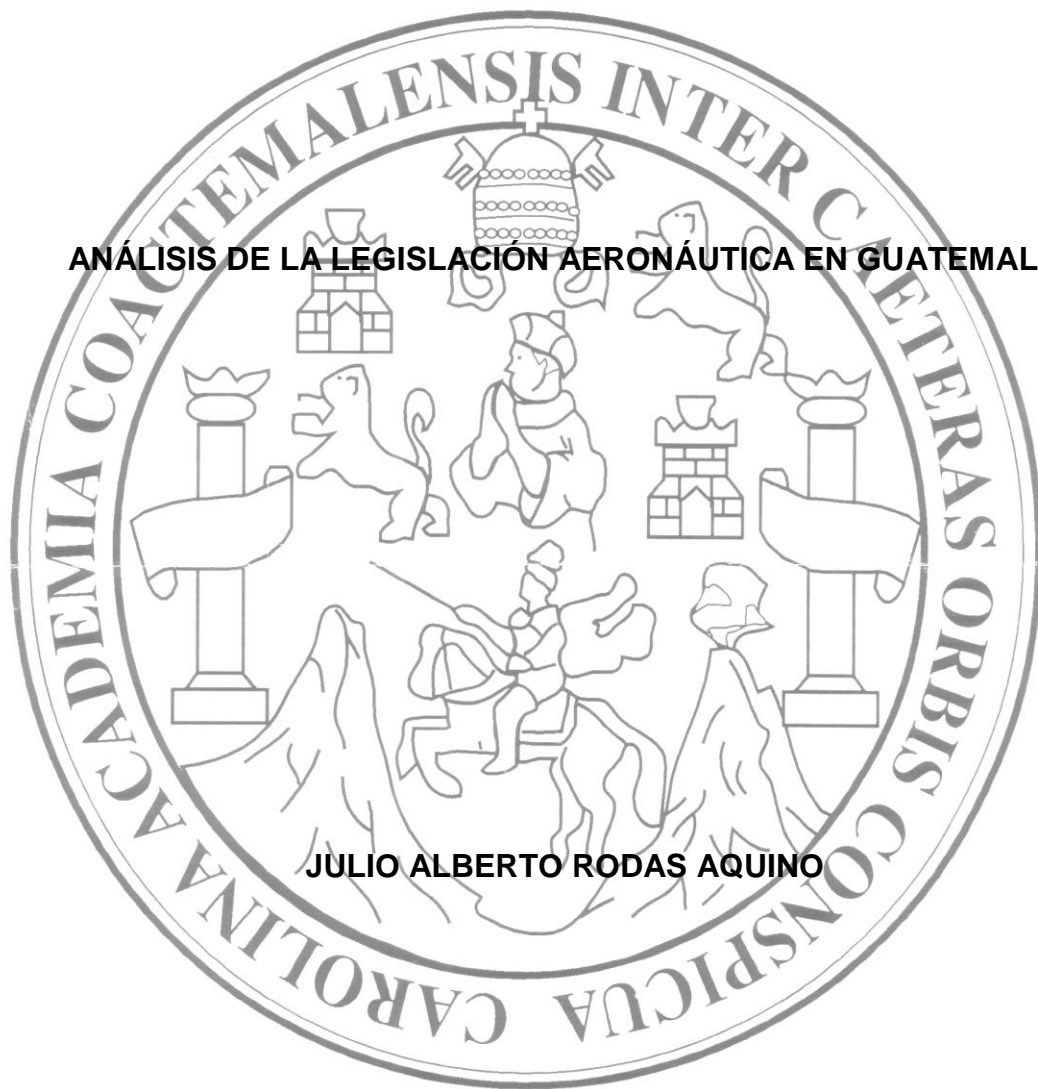


**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**



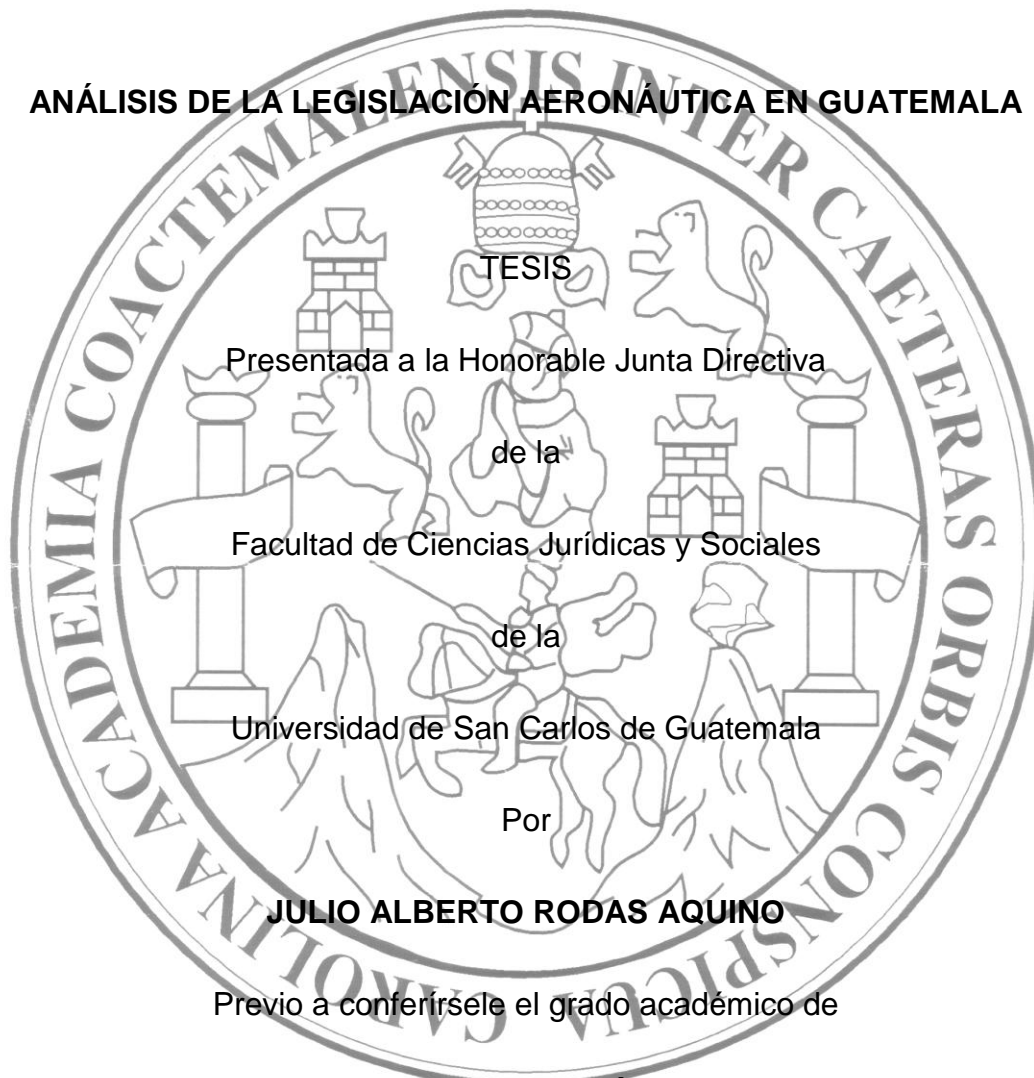
ANÁLISIS DE LA LEGISLACIÓN AERONÁUTICA EN GUATEMALA

JULIO ALBERTO RODAS AQUINO

GUATEMALA, NOVIEMBRE DE 2010

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

ANÁLISIS DE LA LEGISLACIÓN AERONÁUTICA EN GUATEMALA



TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

JULIO ALBERTO RODAS AQUINO

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Y los títulos profesionales de

ABOGADO Y NOTARIO

Guatemala, noviembre de 2010.

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

DECANO: Lic. Bonerge Amilcar Mejía Orellana
VOCAL I: Lic. César Landelino Franco López
VOCAL II: Lic. Gustavo Bonilla
VOCAL III: Lic. Luis Fernando López Díaz
VOCAL IV: Br. Mario Estuardo León Alegría
VOCAL V: Br. Luis Gustavo Ciraiz Estrada
SECRETARIO: Lic. Avidán Ortiz Orellana

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TECNICO PROFESIONAL**

Primera Fase:

Presidente: Lic. Gerardo Prado
Vocal: Licda. María Lesbia Leal Chavez
Secretaria: Licda. María del Carmen Mansilla Girón

Segunda Fase:

Presidente: Lic. José Alejandro Alvarado Sandoval
Vocal: Licda. Rosalba Corzantes Zuñiga de Muñoz
Secretario: Lic. Luis Emilio Orozco Piloña

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



Lic. Erick Rolando Huitz Enriquez
Abogado y Notario

8ª. Av. 20-22 Zona 1 Of. 8 nivel medio
Edificio Castañeda Molina - Guatemala
Tel. 46260802



Guatemala, 29 de enero de 2010.


Lic. Marco Tulio Castillo Lutín
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala



Distinguido Licenciado:

En cumplimiento a la resolución emitida por esa Unidad de Tesis, en donde se me nombra como asesor de tesis del Bachiller **JULIO ALBERTO RODAS AQUINO**, intitulada **"ANÁLISIS DE EFECTIVIDAD DEL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO PARA AERONAVES CON PESO MÁXIMO DE DESPEGUE DE MAS DE 5,700 KG. O UNA CONFIGURACIÓN MAYOR DE 19 PASAJEROS, MEDIO ACEPTABLE DE CUMPLIMIENTO A LA REGULACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL RAC-OPS 1,890 A) (4)** manifiesto lo siguiente:

- A) El contenido del trabajo de investigación se refiere en general al estudio y análisis de la legislación aeronáutica en Guatemala, con el fin de propiciar la correcta interpretación y aplicación de los preceptos contenidos en la Ley, Reglamento y Regoluciones de Aviación Civil de Guatemala.
- B) En atención al inciso anterior he realizado el asesoramiento de la investigación bibliográfica y he constatado que el ponente ha empleado los métodos deductivo y analítico, así como la técnica de investigación bibliográfica para la búsqueda y compilación de normas y doctrina relacionadas con el Derecho Aeronáutico nacional e internacional. En su oportunidad he sugerido algunas correcciones de tipo gramatical y de redacción con el propósito de cumplir con las



instrucciones del normativo de elaboración de Tesis de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de La Universidad de San Carlos de Guatemala, así mismo y con fundamento en la resolución emitida por la Unidad de Tesis en la que se me nombra como asesor de Tesis del Bachiller Julio Alberto Rodas Aquino, estimé conveniente cambiar el título del trabajo, con el objeto de ampliar el contenido regulatorio a ser analizado, lo cual, por tratarse de un estudio jurídico doctrinario, propicia mejor comprensión del tema y le da un enfoque técnico y científico a las normas de la Legislación Aeronáutica vigente en Guatemala.

Las recomendaciones anteriormente relacionadas fueron debidamente atendidas por el autor, quedando el mismo intitulado así: **ANÁLISIS DE LA LEGISLACIÓN AERONÁUTICA EN GUATEMALA**, lo cual finalmente generó en el ponente, la posibilidad de arribar a conclusiones concretas, que a la vez promueven recomendaciones congruentes y aplicables, pues es observable que, dada la naturaleza del tema investigado, las conclusiones surgen a partir del origen y las características particulares del Derecho Aeronáutico; la necesidad de actualizar constantemente sus normas en atención al cambio acelerado de la tecnología en esa materia. Así como la necesidad de interpretar y aplicar correctamente la legislación aeronáutica en beneficio de la seguridad aérea, el respeto a la vida y la integridad de las instituciones.

- C) El ponente durante la elaboración de la investigación, realizó investigación bibliográfica de reconocidos juristas en su mayoría argentinos cuyo país de origen aporta considerable experiencia a la industria aeronáutica en América Latina. se apegó a lo que instruye el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público; de igual manera el contenido técnico de la tesis denota una redacción técnica a lo largo de su contenido y el ponente usa las etapas del conocimiento científico, apoyándose fundamentalmente en la legislación nacional; cuyo planteamiento es de actualidad y la abundante información recolectada, fue de gran apoyo en su investigación ya que el material es considerablemente actualizado.

- D) En la estructura formal de la tesis se aprecia la utilización de los métodos deductivo, y analítico así como la utilización de la técnica de Investigación bibliográfica actualizada; es observable también, que las conclusiones y recomendaciones anteriormente relacionadas, fueron redactadas en forma clara y sencilla. Por tal motivo considero que el trabajo en referencia, llena los requisitos de forma y de fondo exigidos



en el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, estimando que el mismo puede ser aprobado, por lo que emito el presente **DICTAMEN FAVORABLE**.

Con la manifestación expresa de mi respeto, agradezco su atención a la presente y quedo como su deferente servidor.

Lic. Erick Rolando Huitz Enriquez
Abogado y Notario
Col. 7188

Lic. Erick Rolando Huitz Enriquez
ABOGADO Y NOTARIO



UNIDAD ASESORÍA DE TESIS DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, diez de marzo de dos mil diez.

Atentamente, pase al (a la) LICENCIADO (A) CARLOS GIOVANNI MELGAR GARCÍA, para que proceda a revisar el trabajo de tesis del (de la) estudiante JULIO ALBERTO RODAS AQUINO, Intitulado: "ANÁLISIS DE LA LEGISLACIÓN AERONÁUTICA EN GUATEMALA".

Me permito hacer de su conocimiento que está facultado (a) para realizar las modificaciones de forma y fondo que tengan por objeto mejorar la investigación, asimismo, del título de trabajo de tesis. En el dictamen correspondiente debe hacer constar el contenido del Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, el cual dice: "Tanto el asesor como el revisor de tesis, harán constar en los dictámenes correspondientes, su opinión respecto del contenido científico y técnico de la tesis, la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, los cuadros estadísticos si fueren necesarios, la contribución científica de la misma, las conclusiones, las recomendaciones y la bibliografía utilizada, si aprueban o desaprueban el trabajo de investigación y otras consideraciones que estimen pertinentes".


LIC. ROLANDO SECURA GRAJEDA
JEFE DE LA UNIDAD ASESORÍA DE TESIS

cc. Unidad de Tesis
RSG/slh.



MELGAR & MELGAR ASOCIADOS
ABOGADOS Y NOTARIOS
BUFETE CORPORATIVO



Guatemala,
Marzo 18- 2010

Licenciado

Rolando Segura Grajeda

Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis

De la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

Universidad de San Carlos de Guatemala



Respetable Licenciado Segura:

En cumplimiento de la providencia de esa Unidad de fecha diez de marzo del año dos mil diez, procedí a revisar el trabajo de tesis del Bachiller **Julio Alberto Rodas Aquino** intitulado "**Análisis de la legislación aeronáutica en Guatemala**"; procedente resulta dictaminar respecto a la revisión del mismo debido a las siguientes justificaciones:

- I. El contenido objeto de desarrollo, análisis, aportaciones y teorías sustentadas por el autor, ameritó ser calificado de sustento importante desde el punto de vista técnico y científico; valedero al momento de la revisión efectuada, pues se ha abordado la legislación aeronáutica de Guatemala desde sus orígenes y se ha efectuado un estudio comparado de sus instituciones con legislaciones de países industrializados de mayor experiencia en derecho aeronáutico lo cual se ve también sustentado en las consultas bibliográficas que el autor realizó en la búsqueda de una explicación de base científica a los orígenes e instituciones del derecho aeronáutico en general, pero principalmente a la legislación aeronáutica guatemalteca circunstancias que desde todo punto de vista deben concurrir y son atinentes a un trabajo de investigación de tesis de grado que pretende facilitar la interpretación y aplicación de las normas legales, reglamentarias y regulatorias que rigen la actividad aeronáutica en Guatemala.
- II. El tema seleccionado por el autor reviste vital importancia y en consecuencia constituye un gran aporte académico no solo para nuestra casa de estudios, sino también para el régimen de legalidad, cuya apreciación y ponencia que pueda hacerse del mismo a instancia de ese despacho resultaría oportuno y admisible, puesto que el espíritu y finalidad en toda elaboración de tesis, se refleja precisamente en hacer valer los aportes insertos en las investigaciones de tesis de grado; teniendo gran aporte en su contenido científico para la correcta interpretación y aplicación de la normativa aeronáutica en Guatemala.
- III. El trabajo de tesis del bachiller Julio Alberto Rodas Aquino, no se limita a cumplir únicamente con los presupuestos de presentación y desarrollo, sino también a la sustentación de las teorías, análisis y aportes tanto de orden jurídico como doctrinario, ello en atención a las normativas y presupuestos reglamentarios regulados para el efecto, resultando como punto relevante el contenido analítico



MELGAR & MELGAR ASOCIADOS
ABOGADOS Y NOTARIOS
BUFETE CORPORATIVO



inserto en todo el trabajo de investigación, así como las conclusiones resultantes y las recomendaciones que de ellas se derivan, pues se orientan al cumplimiento de la legislación en esa materia que involucra no sólo a las personas que realizan propiamente el ejercicio aeronáutico sino a entidades de gobierno como lo son la Dirección General de Aeronáutica Civil en lo concerniente a la vigilancia que el Estado de Guatemala debe ejercer sobre la actividad aeronáutica en Guatemala y el Ministerio Público en lo relativo a la investigación de accidentes aéreos y otros delitos aeronáuticos que pudiesen cometerse en el desarrollo de dicha actividad.

- IV. Se pudo establecer que en la investigación se emplearon principalmente los métodos deductivo y analítico y la técnica bibliográfica en lo relativo a la complicación de normas; y doctrinas que sustentan el Derecho Aeronáutico. El referido trabajo de investigación se efectuó apegado a las reglas de redacción y presentación, habiéndose apreciado también el cumplimiento a los presupuestos tanto de forma como de fondo, exigidos por el Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, de nuestra Universidad Rectora de la Educación Superior, en el presente dictamen se determina expresamente que el trabajo de investigación cumple satisfactoriamente con los requisitos establecidos en el artículo treinta y dos (32) de dicho Normativo.
- V. En consecuencia en mi calidad de revisor me permito **DICTAMINAR FAVORABLEMENTE**, en el sentido de que el trabajo de tesis de grado del autor amerita seguir su trámite hasta su total aprobación para ser discutido en su Examen General Público y poder optar al grado académico de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales.

Sin otro particular; atentamente.

Lic. Carlos Giovanni Melgar García
ABOGADO Y NOTARIO

Lic. Carlos Giovanni Melgar García
Colegiado 5912
REVISOR

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS
DE GUATEMALA



FACULTAD DE CIENCIAS
JURÍDICAS Y SOCIALES

Ciudad Universitaria, zona 12
Guatemala, C. A.



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES.

Guatemala, cuatro de octubre del año dos mil diez.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la Impresión del trabajo de Tesis del (de la) estudiante JULIO ALBERTO RODAS AQUINO, Titulado ANÁLISIS DE LA LEGISLACIÓN AERONÁUTICA EN GUATEMALA. Artículos 31, 33 y 34 del Normativo para la elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.-

MTCL/sllh.



DEDICATORIA

- A DIOS: Por su infinita gracia.
- A MI ESPOSA: Por su amor, comprensión y apoyo constante.
- A MIS HIJAS: Astrid y Saby por ellas me he comprometido a tratar de ser mejor cada día.
- A MI MADRE: Por incluir en sus enseñanzas que es importante iniciar un proyecto. Pero más importante es concluirlo.
- MI PADRE: QEPE
- MI ABUELA: QEPE
- MIS COMPAÑEROS Y AMIGOS: Por el apoyo y comprensión que me demostraron.
- A: La Universidad de San Carlos de Guatemala, en especial a la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales.

ÍNDICE

	Pág.
Introducción.....	i

CAPÍTULO I

1. Derecho aeronáutico.....	1
1.1 Consideraciones preliminares y elementos esenciales del derecho aeronáutico.....	1
1.2. Fuentes del derecho aeronáutico.....	10
1.2.1. Denominación de derecho aeronáutico.....	10
1.2.2. Objeto de derecho aeronáutico.....	11
1.2.3. Definición de derecho aeronáutico.....	12
1.2.4. Caracteres del derecho aeronáutico.....	14
1.2.5. Principios generales del derecho aeronáutico.....	18
1.3. Fuentes del derecho aeronáutico en general.....	20
1.3.1. Fuentes internacionales del derecho aeronáutico.....	21
1.3.1.1. Convenio sobre la aviación civil internacional.....	26
1.3.2. Fuentes nacionales del derecho aeronáutico.....	31
1.3.2.1. Ley de Aviación Civil.....	31
1.3.2.2. Reglamento de la Ley de Aviación Civil.....	34
1.3.2.3. Regulaciones de Aviación Civil.....	35

CAPÍTULO II

2. La aeronave.....	39
2.1. Clasificación de aeronaves.....	41
2.2. Naturaleza jurídica de la aeronave.....	43

2.3.	Nacionalidad de la aeronave, régimen legal aplicable.....	45
2.4.	Matrícula, requisitos de inscripción.....	47
2.5.	Registro nacional de aeronaves.....	50
2.6.	Personal aeronáutico.....	54
2.6.1.	Régimen legal del personal aeronáutico.....	56
2.6.2.	Régimen legal de responsabilidad del transportador.....	66

CAPÍTULO III

3.	Delitos y faltas aeronáuticas.....	69
3.1.	Responsabilidad del Estado en accidentes de aviación.	75

CAPÍTULO VI

4.	Infraestructura aeronáuticas.....	87
4.1.	Aeródromos.....	90
4.2.	Limitaciones del dominio.....	94
4.3.	Circulación aérea.....	99
4.3.1.	Principios generales.....	100
4.3.2.	Protección al vuelo.....	102
4.3.3.	Ingreso y egreso de aeronaves al territorio guatemalteco.....	113
CONCLUSIONES		121
RECOMENDACIONES.....		123
BIBLIOGRAFIA.....		125

INTRODUCCIÓN

El derecho aeronáutico es una rama de las ciencias jurídicas de mucha importancia en el mundo moderno y más aún en las relaciones comerciales globalizadas.

El objeto de la legislación aeronáutica guatemalteca es normar la actuación de las actividades de aviación civil, y los beneficios de cumplir con ésta, son principalmente, el garantizar la seguridad operacional; es decir, propiciar seguridad en las operaciones de vuelo y actividades terrestres, dar certeza jurídica a los operadores y a los usuarios del servicio de transporte aéreo y por supuesto limitar la competencia administrativa de la dirección general de aeronáutica civil de Guatemala, lo cual advierte el reto de analizar de forma integral la legislación guatemalteca en este ámbito, en el contexto jurídico internacional que le da origen.

Consciente de la realidad anteriormente expuesta, por la experiencia personal de algunos años en la industria aeronáutica conjugada con los estudios en la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala, surge el interés por investigar sobre esta importante materia a efecto de contribuir, a través del análisis jurídico doctrinario, con aportes significativos en cuanto a su concepto, historia, fuentes, características, contenido, su relación con otras disciplinas, su marco jurídico a nivel nacional y su naturaleza tan especial, derivado de su origen en la región centroamericana y específicamente en Guatemala, su actual desarrollo y el

carácter particular de sus instituciones con el objeto de propiciar una interpretación adecuada de dicha legislación para su correcta aplicación.

Para los efectos respectivos, se empleó los siguientes métodos: El deductivo, con el propósito de obtener del derecho aeronáutico en general las normas e instituciones que rigen en la legislación específica nacional; y el analítico, en el sentido de determinar respecto de las normas aplicables en ámbito guatemalteco y su congruencia con el objeto de las fuentes del derecho aeronáutico. Y la técnica de investigación utilizada fue la bibliográfica para compilar las normas y doctrinas sustentadas en el derecho interno y el comparado.

Por último, es oportuno señalar que esta tesis se estructuró en cuatro capítulos de la manera tal como se expone a continuación: El primer capítulo se refiere al derecho aeronáutico, orígenes, historia, fuentes nacionales e internacionales; el segundo capítulo aborda el tema de la aeronave, el personal aeronáutico en su relación con las instituciones del derecho aeronáutico; en el tercer capítulo se incluye lo relativo a delitos y faltas aeronáuticas reguladas por el derecho interno; y el cuarto y último capítulo presenta el análisis jurídico doctrinario sobre la infraestructura aeronáutica y circulación por el espacio aéreo como ámbito de aplicación del derecho interno en materia aeronáutica.

CAPÍTULO I

1. Derecho aeronáutico

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

1.1. Consideraciones preliminares y elementos esenciales del derecho aeronáutico

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

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

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

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

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

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

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

Dentro de la normativa internacional en este sentido, es oportuno señalar que por la relevancia como medio de partida para el derecho interno, está el Convenio de Chicago de 1944, por citar preliminarmente alguno de ellos, el que ha marcado huella en el derecho aeronáutico interno como ya se mencionó.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Luego el Artículo 34 de la Ley citada establece que es la Dirección General de Aeronáutica Civil la que determinará las superficies limitadoras de obstáculos de cada aeródromo público existente o que se construya o modifique. En ese sentido, la infracción a la inobservancia de estas limitaciones al derecho de propiedad, las contempla el mismo cuerpo legal en los Artículos 35 y 36, que determinan que la dirección general de aeronáutica civil requerirá judicialmente al infractor la obligación de reducir la altura de las construcciones que sobrepasen la altura impuesta por tal institución, relacionada con las construcciones en aeródromos públicos y privados. Para lo cual el Artículo 36 del Acuerdo Gubernativo 384-2001, Reglamento de la ley de aviación civil, establece que: “La delimitación de cada superficie está en función de la clasificación del aeródromo y de su elevación con respecto al nivel medio del mar”. Otra limitación a la propiedad, la establece el Artículo 39 en el inciso b) al regular la instalación de antenas, torres, rótulos publicitarios y otros objetos que obstaculicen el tránsito aéreo.

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

El segundo reconocimiento que la Ley de aviación civil hace al superficiario, titular de la propiedad, se trata del derecho que la norma otorga para reclamar y a ser indemnizado por los daños y perjuicios que pudiere sufrir al permitir el aterrizaje en aeródromos privados en casos de fuerza mayor. Lo cual, también constituye una servidumbre constituida a perpetuidad. Al respecto el Artículo 22 de la ley citada establece: “Excepto en caso de fuerza mayor, ninguna aeronave debe aterrizar en aeródromos privados sin autorización de su propietario. El aterrizaje en aeródromos privados no autoriza al propietario a impedir la continuación del vuelo, si le produjere perjuicio este hecho, tendrá derecho a indemnización”. Así mismo, el Reglamento de la referida Ley, desarrolla para asegurar la disponibilidad de aeródromos privados en caso de fuerza mayor en el Artículo 32 que: “El aterrizaje y despegue en aeródromos y helipuertos privados se realizará con la autorización del propietario, quien velará porque las condiciones de operación sean seguras, sin embargo, ningún propietario o administrador de aeródromo podrá colocar obstáculos para evitar el uso de la pista”.

Con los preceptos jurídicos anteriormente expuestos, pero con plena conciencia de no haber agotado todos los recursos legales y doctrinarios al respecto, se puede abordar a

la determinación del límite, a fijar una pauta jurídica que permita establecer que debe entenderse por espacio aéreo y hasta donde llega la soberanía del Estado.

La bibliografía y doctrina consultada es coincidente en reconocer dos orientaciones en la determinación, uno basado en criterios de orden técnico y otro en pautas de carácter jurídico político.

El primer criterio, obedece a un conjunto de razones que a la vez dan sustento a muchas otras teorías. Así, ésta se ajusta a la composición de la atmósfera como factor determinante del límite superior del espacio aéreo. En ese sentido están los estudios realizados por el emérito profesor de esta rama del derecho el Doctor Manuel A. Ferrer, quien con el auxilio de profesionales de la ingeniería aeronáutica y especialistas en física y meteorología, fundamentan el hecho que la composición atmosférica a nivel del mar está conformada primordialmente por un 99.04% de oxígeno y nitrógeno, y esta estructura a medida que un cuerpo se eleva por encima de ese nivel comienza a variar hasta sufrir, aproximadamente a 100 Km de altura, una fotodisociación del oxígeno que pasa del estado molecular que caracteriza su presencia en superficie, al estado atómico.

Establece entonces, el citado autor que: “El límite debe estar dado por la naturaleza de las cosas y por ello el límite superior del espacio aéreo puede ser ubicado donde hubiera aire, es decir hasta la altura donde la actividad solar hace apreciable la fotodisociación del oxígeno molecular en oxígeno atómico”.¹

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

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

Esta conclusión eminentemente física es la que llevó al profesor Ferrer a afirmar que: “El concepto de espacio aéreo es un concepto jurídico, significativo donde los estados han decidido extender su jurisdicción”.² Lo cual, como se ha manifestado, se encuentra resuelto tanto en las normas jurídicas del derecho positivo interno de Guatemala como en las de índole internacional relacionadas con la aviación.

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

En vista de estos supuestos de carácter técnico, que a los fines del derecho no logran despejar las incógnitas que esta ciencia social requiere, para el establecimiento de una norma clara que elimine las posibilidades de refutación frente a un caso concreto, se concluye, que la solución más atinada es aquella que establece el límite superior al régimen de soberanía de los Estados sobre la base de un criterio jurídico.

² **Ibid.** Pág. 98.

1.2. Fuentes del derecho aeronáutico

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

1.2.1 Denominación de derecho aeronáutico

Es una de las ramas del derecho que nace y se consolida a partir de las normas del derecho de la navegación o derecho marítimo como se denominó en sus comienzos.

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

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

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

1.2.2. Objeto de derecho aeronáutico

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

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

De esta complejidad se desprende toda la estructura jurídica que conforma esta rama del derecho y que como puede apreciarse, se integra con normas que provienen del

derecho internacional, del nacional, ambos público y privado, del derecho sustancial y del formal, entre otros.

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

1.2.3. Definición de derecho aeronáutico

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

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

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

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

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

Se estimó que tanto la definición de Videla como la de Ambrosini pueden ser adoptadas, ya que ambas son completas y precisas, comprendiendo todo el contenido

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

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

del derecho aeronáutico y superando conceptos de otros autores cuyas definiciones carecen de amplitud y claridad.

1.2.4 Caracteres del derecho aeronáutico

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

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

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

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

Por otra parte al constituir un medio de transporte ideal para acortar los tiempos en distancias largas y favorecer el tráfico comercial y particular de bienes y personas la

navegación aérea es particularmente al igual que la marítima típicamente internacional. Este carácter da lugar al nacimiento, desarrollo, modificación y extinción de derechos y obligaciones que se originan debido a esta consecuencia.

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

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

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

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

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

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

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

En cuanto a la autonomía, a autores destacados no la incluyen dentro de los caracteres que tipifican y definen esta rama del derecho, se cree que debe estar incluida en la enumeración y ocupando un lugar preponderante en su consideración toda vez que está fundada en los principios generales del derecho aeronáutico que más adelante se expondrán y que son los que han provisto a la sociedad de un país y a la

comunidad de naciones de un sistema legal orgánico y homogéneo de aplicación en la relaciones jurídicas nacidas de la actividad aérea, y que, en razón de su especialidad, al decir de Lena Paz: “ adquiere individualidad propia dentro del ordenamiento jurídico general”.⁵

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

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

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

Así a título de ejemplo citamos dentro de los contratos de transporte de personas el “charter” aeronáutico que ha exigido y aún lo reclama, una actualización y del mercado.

La globalización económica experimenta de manera acelerada en estos últimos años requiere atender de igual manera, los aspectos legales que el incremento de la

⁵ Lena Paz. **Ob. Cit.** Pág. 45.

demanda de servicios ha planteado, ventajas e inconveniencias atraen la atención de juristas y estudiosos de esta rama del derecho.

Aduana, policía, utilización del espacio aéreo urbano, por el uso del helicóptero, en desplazamientos que van desde un simple traslado desde un aeropuerto hasta el dentro de la ciudad, o el correspondiente al traslado de personas desde su residencia hasta los lugares de traslado. Operaciones de salvamento y vigilancia, urgencias medicas, por mencionar algunos, van modificando el comportamiento de normativas acordes a los intereses según las circunstancias.

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

1.2.5. Principios generales del derecho aeronáutico

En forma reiterada se ha citado los principios generales de esta disciplina, corresponde pues la explicación a los fines de la determinación y relacionamiento de todo lo que se ha expuesto. Se aclara que éstos no son otra cosa que juicios de valor que orientan y condicionan la solución jurídica de los problemas y cuestiones que plantea la navegación aérea, nociones básicas que sirven de punto de partida para todas las

elaboraciones de la materia y por la simple aplicación de reglas de pura lógica, dominan las normas a dictar y rigen los temas a través de las diversas soluciones.

Los más importantes son:

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

Del primer principio se deriva, el poder administrativo aeronáutico de la Dirección de Aeronáutica Civil que lo faculta a sancionar las violaciones la circulación aérea.

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

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

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

1.3. Fuentes del derecho aeronáutico en general

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

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

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

1.3.1. Fuentes internacionales del derecho aeronáutico

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

a. La Ley o los Convenios Internacionales

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

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

En Relación con los tratados multilaterales se distinguen:

- Tratados multilaterales generales

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

- Convenios multilaterales sobre determinadas materias

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

1. Convenio de Roma sobre embargo preventivo de aeronaves de 29 de mayo de 1933.
2. Convenio de Bruselas de 1938 sobre Asistencia y Salvamento (no tuvo vigencia). Convenio de Ginebra de 19 de junio de 1948 sobre reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves.
3. Convenio de Roma de siete de octubre de 1952 relativo a la unificación de ciertas reglas referentes a los daños causados por la aeronave a terceros en superficie.
4. Convenio de Guadalajara de 18 de septiembre de 1961, para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional realizado por quien no sea el transportista contractual.
5. Convenio de Tokio de 14 de septiembre de 1963 sobre infracciones y ciertos actos sometidos a bordo de aeronaves.
6. Convenio de París de 10 de julio de 1967 sobre procedimiento aplicable para el establecimiento de las tarifas de los servicios aéreos regulares.
7. Acuerdo de Montreal de 4 de marzo de 1966 relativo a los límites de responsabilidad del convenio de Varsovia y del protocolo de La Haya.

8. Convenio de La Haya de 16 de diciembre de 1970 para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves.
 9. Convenio de Montreal de 23 de septiembre de 1971 para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la Aviación Civil.
- b. Acuerdos regionales.

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

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

c) La costumbre

Aunque la historia del derecho aeronáutico coincide, salvo alguna que otra disposición singular anterior sobre la utilización de aeróstatos, con los albores de este siglo se registran ya determinados usos o costumbres aeronáuticos, que por su reiteración han llevado a algunos autores e incluso legisladores, a incluirlos dentro de las fuentes del derecho. Este criterio, parece que será adoptado con más generalidad, a medida que transcurra el tiempo, máxime si se tiene en cuenta que el volumen y regularidad del tráfico aéreo aumenta sin cesar, lo que en consecuencia, da lugar a que algunos actos aeronáuticos de extraordinario interés mercantil, como son los relativos al transporte aéreo, se realicen y reiteren con frecuencia similar, sino superior a la actividad marítima. En todo caso, bien porque los usos o costumbres aeronáuticas estén expresamente reconocidos por el legislador como fuente del derecho o porque tal reconocimiento lo sea con carácter general por el derecho común de subsidiaria aplicación a la ley aeronáutica, serán los tribunales los llamados a estimar el valor y alcance de esta fuente.

d) La jurisprudencia

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

1.3.1.1. Convenio sobre la aviación civil internacional

Convenio sobre la Aviación Civil Internacional. Chicago (1944).

Anticipándose al próximo final de la Segunda Guerra Mundial, los Estados Unidos convocaron a otros Estados, cincuenta y dos (52) en total, para que participaran en una conferencia en Chicago con el fin de discutir el desarrollo de la aviación civil de posguerra. El desarrollo tecnológico de la aviación durante el período bélico fue considerable, de fuerzas aéreas que contaban con unos pocos biplanos de tela en los tiempos de preguerra se había pasado a grandes flotas de monoplanos completamente de metal, con un techo de más de diez mil metros, capaces de transportar toneladas de carga a miles de kilómetros de distancia. Incluso ya existían las primeras aeronaves a reacción completamente operativas, y el desarrollo de la V-2 por parte de los alemanes auguraba incluso más cambios.

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

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

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

Esta solución está plasmada en la definición de las libertades del aire, de las cuales las dos primeras, que no involucran aspectos remunerativos, fueron mutuamente concedidas entre todos los Estados firmantes de este Convenio.

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

El Convenio de Chicago se compone de un considerando, cuatro partes y unos anexos técnicos. En dichos documentos, se definen normas y recomendaciones. Las recomendaciones de la OACI son de cumplimiento opcional por parte de los Estados, mientras que las normas son de obligatorio cumplimiento. No obstante, el Convenio define un mecanismo mediante el cual un Estado dado puede decidir no cumplir con

una norma, o hacerlo de diferente manera. Si ése es el caso, el Estado tiene que notificar a la OACI de cuál es la discrepancia, y la razón de la misma.

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

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

- Derechos de tráfico e infraestructuras.
- Reconoce la soberanía absoluta del espacio aéreo de cada Estado. El Convenio solamente cubre a las aeronaves civiles, y no a las de Estado.

Cada Estado otorga a los demás las dos primeras libertades del aire, denominadas: las no comerciales.

Los cobros de tasas por servicios a la navegación aérea y derechos aeroportuarios se aplicarán a todos por igual.

Cada Estado notificará a los demás, y a la OACI cuáles son los aeropuertos internacionales; es decir, los que poseen como mínimo, servicios de migración y aduana.

Cada estado tiene derecho a obligar a aterrizar para inspección y registro a cualquier aeronave que entre en su territorio.

La nacionalidad de una aeronave es la de la matriculación. Cada Estado llevará un registro y lo proporcionará a la OACI.

Instalaciones, servicios y sistemas para la navegación aérea. Todo Estado se compromete a proporcionar estos servicios en su territorio.

Los servicios e instalaciones seguirán las normas de la OACI, y de existir cambios con respecto a dichas normas, tienen que ser notificados a esta organización.

Documentación obligatoria a bordo de las aeronaves:

- Certificado de matrícula.
- Certificado de aeronavegabilidad vigente.
- Licencias de tripulantes vigentes.
- Diario de a bordo o libro de vuelo
- Licencia de radio.
- Listado de pasajeros.
- Manifiesto de carga.

Parte 2. La OACI. Esta sección define la estructura, funciones y objetivos de la OACI.

Así mismo decretaba la creación de la organización provisional OPACI.

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

Tráfico aéreo.

- Costos operativos directos: Tripulación, combustible, aceite, mantenimiento.
- Costos no operativos: Atención al pasajero en tierra, alquileres, reservas.

Estado de cuentas.

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

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

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

El número total de Anexos ha ido incrementándose progresivamente a lo largo del tiempo, adecuándose a la evolución tecnológica. Asimismo, están sometidos a un proceso de revisión permanente para garantizar la vigencia. A la fecha existen 18 anexos.

1.3.2. Fuentes nacionales del derecho aeronáutico

La legislación guatemalteca está constituida por las distintas leyes y reglamentos, que tienen una estructura jerárquica, en la que la Constitución Política de la República de Guatemala se ubica en el nivel superior; en uno inferior, pero de cumplimiento obligatorio, se cuenta con leyes ordinarias y especializadas, atendiendo a la aplicación.

1.3.2.1. La Ley de Aviación Civil

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

Las normas de origen internacional están reguladas por los convenios y acuerdos internacionales ratificados conforme las exigencias de la Constitución Política de la República de Guatemala. Con las salvedades apuntadas, se debe ahora comenzar el análisis de la regulación interna o derecho positivo nacional. En esta vía corresponde en primer lugar señalar que la regulación de la actividad aeronáutica está regida no

sólo por la Ley de Aviación Civil o con mayor estrictez por el Decreto 93-2000 del Congreso de la República de Guatemala, sino que ubicado en el escalón inmediato al de la Constitución Política de la República de Guatemala, señala las normas que lo complementan y actualizan.

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

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

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

formales de la navegación aérea; es decir, que acomodan los principios generales del derecho aeronáutico.

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

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

- Título i aeronáutica civil.
- Título ii circulación aérea.
- Titulo iii infraestructura.
- Título iv aeronave.
- Título V Contratos de Utilización de Aeronaves.
- Título VI Personal Aeronáutico.
- Título VII Aeronáutica Comercial.
- Título VIII Contrato de Transportación Aérea.
- Título IX Cooperación Comercial y Código Compartido.
- Título X De los Sistemas Computarizados de Reservas.
- Título XI Responsabilidad.

- Título XII Seguros.
- Título XIII Búsqueda, Asistencia y Salvamento.
- Título XIV Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación.
- Título XV Infracciones y Sanciones.
- Título XVI Zona de Tratamiento Especial Aeronáutico.
- Título XVII Medio Ambiente.
- Título XVIII Otras Actividades Aeronáuticas.
- Título XIX Disposiciones Transitorias.
- Título XX Disposiciones Finales.

1.3.2.2 Reglamento de la Ley de Aviación Civil

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

- Título I Disposiciones Generales.
- Título II Circulación Aérea.
- Título III Infraestructura.

- Título IV Aeronaves.
- Título V Personal Técnico Aeronáutico.
- Título VI De La Aviación.
- Título VII Responsabilidades.
- Título VIII Búsqueda, Asistencia Y Salvamento E Investigación De Accidentes.
- Título IX Infracciones Y Sanciones.
- Título X Zona De Tratamiento Especial.
- Título XI Medio Ambiente.
- Título XII Otras Actividades Aeronáuticas.
- Título XIII Disposiciones Finales.

1.3.2.3 Regulaciones de aviación civil

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

- 01 RAC. Def. y Abre. Definiciones y Abreviaturas
- 02 RAC-LPTA Licencias Al Personal Técnico Aeronáutico
- 03 RAC ATS Servicios de Transito Aéreo
- 04 RAC 02 Reglamento del Aire
- 05 RAC 4 Cartas Aeronáuticas
- 06 RAC 10 Telecomunicaciones Aeronáuticas

- 07 RAC 12 Regulación para las Operaciones de Búsqueda y Salvamento de Accidentes Aéreos. (SAR)
- 08 RAC 13 Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación
- 09 RAC 18 Regulación para el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea
- 10 RAC 21 Regulación Sobre Procedimientos de Aceptación de Certificados de Productos Aeronáuticos
- 11 RAC 39 Directivas de Aeronavegabilidad
- 12 RAC 43 Regulación Sobre Mantenimiento, Reparación y Modificación de Aeronaves
- 13 RAC 45 Regulación Sobre Matriculas e Identificación de Aeronaves
- 14 RAC 103 Regulación Sobre Vehículos Ultraligeros
- 15 RAC 105 Saltos de Paracaídas
- 16 RAC 119 Certificados Operativos y Autorizaciones de Operación
- 17 RAC 133 Operaciones de Helicópteros Con Carga Externa
- 18 RAC 137 Regulación Sobre Operaciones de Aeronaves de Agricultura
- 19 RAC 141 Escuelas de Instrucción Aeronáutica Certificadas
- 20 RAC 145 Organización de Mantenimiento Aprobada
- 21 RAC Ops 1 Transporte Aéreo Comercial (Aviones)
- 22 RAC Ops 2 Aviación General (Aviones)
- 23 RAC – Ops III Helicópteros Comerciales Nacionales e Internacionales

De lo expuesto en este capítulo, se acota que la expresión **Derecho aeronáutico** remite al conjunto de normas jurídicas que regulan la navegación aérea y el establecimiento y uso de sus infraestructuras. Dichas normas pueden ser tanto de origen nacional o interno, como de origen internacional. Es decir, surgidas de acuerdos bilaterales o multilaterales entre varios estados o de organizaciones constituidas por éstos, como la Organización Internacional de Aviación Civil. Siendo este último tipo de normas aeronáuticas muy numerosas y relevantes por la incidencia de la actividad aeronáutica en el desarrollo social y económico de un país, como en los aspectos de seguridad en las operaciones.

No obstante lo referido en el párrafo anterior, no se debe perder de vista que la navegación aérea puede suscitar relaciones jurídicas de diversa naturaleza o especialidad y, por ello, las normas que las regulan, aunque puedan ser agrupadas e identificadas por su objeto aeronáutico, pertenecen a diversas ramas del Derecho, como el Derecho Administrativo en el caso de las normas que regulan o autorizan la apertura de aeródromos, las licencias de vuelo o la imposición de sanciones; el Derecho internacional público, caso, por ejemplo, de las normas y organizaciones aeronáuticas derivadas de acuerdos internacionales; el Derecho Mercantil, al que se adscriben, por ejemplo, las normas que regulan los contratos de transporte aéreo, y de arrendamiento de aeronaves; el Derecho Laboral (del que forman parte las normas sobre condiciones de trabajo de las tripulaciones y el resto del personal aeronáutico; o el Derecho Penal del que proceden las normas que determinan y reprueban los delitos aeronáuticos.

CAPÍTULO II

2. La aeronave

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

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

El otro criterio, y es el que en este caso interesa, es el de carácter jurídico, en este punto se debe analizar la Ley de Aviación Civil, Decreto 93-2000, y complementariamente la legislación que reglamenta aspectos que dicho decreto remite a la autoridad de aplicación. Es decir el Reglamento de la Ley y las Regulaciones de Aviación Civil. Dentro de este cuerpo legal se mantiene una definición del principal objeto de derechos de la ley.

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

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

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

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

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

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

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

2.1. Clasificación de aeronaves

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

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

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

Aeronaves Comerciales: Las utilizadas para el transporte remunerado de pasajeros, carga y correo.

Aeronaves de Aviación General: Las utilizadas en cualquier otra actividad”.

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

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

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

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

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

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

2.2. Naturaleza jurídica de la aeronave

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

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

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

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

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

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

De todos modos si pretendemos caracterizar la naturaleza jurídica de la aeronave se debe estar a la regla del Artículo 39, párrafo segundo del Decreto 93-2000. “La Aeronave tiene la naturaleza jurídica de bien inmueble y los motores de las aeronaves son bienes muebles registrables”. Se ha considerado necesario establecer la naturaleza de las aeronaves como bienes muebles registrables. Lo expresado no deja lugar a dudas la naturaleza jurídica: es un bien inmueble registrable.

2.3. Nacionalidad de la aeronave, régimen legal aplicable

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

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

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

Es así como por el primero de ellos, Convenio de París de 1919, en el Artículo 6 se fija que “las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en cuyo registro han sido matriculadas”.⁵³

Avanza aún, Artículo 41 de la Ley de Aviación Civil segundo párrafo: “No se permitirá que una aeronave nacional tenga dos o mas matriculas. Las aeronaves con matrícula de otro país podrán adquirir matrícula guatemalteca previa cancelación de la matrícula anterior y el

⁵³ Calleja, Martín, **Convenio de Paris 1919**, (18 de noviembre de 2009)

cumplimiento de los requisitos de registro establecidos en el Reglamento, así como de las obligaciones fiscales a que esté afecta”.

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

El Convenio de Chicago viene en 1944 a ratificar estos principios y avanza un paso más al esclarecer en modo definitivo la cuestión. Establece el Artículo 17. “Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en el que han sido matriculadas”.⁵⁴

Termina con el Artículo 18: “Ninguna aeronave puede estar válidamente matriculada en más de un Estado, pero su matrícula podrá cambiarse de un estado a otro”.⁵⁵

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

Las estipulaciones de los Artículos precedentes aclaran definitivamente el régimen establecido originalmente por la convención de París.

Como se puede apreciar, el texto recoge las normalizaciones de los convenios mencionados

⁵⁴ ICAO. **Convenio de Chicago**, (18 de noviembre de 2009)

⁵⁵ **Ibid.**

en una sola norma de claridad meridiana y resuelve según se ha explicado. Según Lena Paz “...varias son las razones que se han dado para justificar la atribución de la nacionalidad a las aeronaves: 1) La aviación configura un importante factor de potencialidad política y económica de un Estado...., 2) La nacionalidad constituye requisito indispensable para volar fuera de las fronteras nacionales....,3) Desde el punto de vista del Derecho Internacional Privado...permite determinar la ley competente...”.⁵⁶

2.4. Matrícula, requisitos de inscripción

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

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

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

⁵⁶ Lena Paz, Juan A, **Compendio de derecho aeronáutico**. Pág. 42.

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

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

Así el Artículo 20 del Convenio de Chicago de 1944 se expide en los siguientes términos: "...toda aeronave empleada en la navegación aérea internacional deberá llevar la correspondiente marca de nacionalidad y la matrícula".⁵⁷

La letra del Artículo nos indica que la marca es representativa de la nacionalidad y la matrícula el elemento individual que la distingue del resto de aeronaves de un mismo Estado.

En el territorio guatemalteco las aeronaves de nacionalidad guatemalteca se distinguen por la matrícula que, reiteramos, constituyen el elemento material individual que la diferencia del resto. Es el equivalente al nombre con que el Código Civil distingue a las personas.

En cuanto a los requisitos de la matriculación se debe cumplir a lo que se regula en el Artículo 41 de la Ley de aviación civil. "La marca de matrícula de las aeronaves civiles consistirá en la letra T asignada a Guatemala como marca de nacionalidad y la letra G

⁵⁷ ICAO. Ob. Cit.

como contramarca, ambas con mayúscula seguidas de un grupo de tres letras mayúsculas del alfabeto que deberá fijarse en el exterior de la Aeronave”.

Artículo 42 de la Ley de Aviación Civil, segundo párrafo: “La Dirección, para el efecto, deberá extender el certificado de aeronavegabilidad en un plazo no mayor de diez (10) días, contados a partir de la fecha en que se finalice la inspección de la respectiva aeronave y cumpla con los requisitos contenidos en esta ley, sus reglamentos y regulaciones.

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

El Artículo 58 del Reglamento de la Ley determina los datos que contiene el certificado de matrícula. En cuanto a lo referente a la cancelación de la matrícula de una aeronave sin desvalorar las causas de suspensión o cancelación que contempla el Artículo 56 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, es el del Artículo 71 del mismo cuerpo legal el que determina el principio: “La Dirección General de Aeronáutica Civil cuando se presente un caso de pérdida, destrucción, inutilización, abandono e incautación de aeronaves, emitirá la resolución mediante la cual efectúa la declaración, de conformidad con el informe que rinda la comisión encargada de la investigación, tal declaración deberá ser inscrita en el Registro Aeronáutico y conllevará la cancelación del Certificado de Matrícula y el Certificado de Aeronavegabilidad”.

Las normas citadas distinguen dos situaciones, una cuando ocurre la cesación o pérdida

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

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

2.5. Registro nacional de aeronaves

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

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

Esta recomendación es recogida por el derecho interno y la Ley de Aviación Civil el cual reglamenta el Registro Aeronáutico Nacional en el Capítulo III del Título IV, con una tácita remisión al Código Civil Libro V capítulo II Título II al indicar en el Artículo 44 último párrafo que en el Registro Aeronáutico también se inscribirán: "... los gravámenes, anotaciones y todas aquellas operaciones susceptibles de inscripción registral de acuerdo a nuestra legislación".

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

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

En cuanto a quienes pueden ser solicitantes de las anotaciones y cancelaciones y la calidad de las inscripciones, cabe señalar, respecto de los primeros que pueden serlo: a) quien transmita un derecho; b) el que adquiera un derecho; c) quien tenga un interés legítimo en asegurar el derecho que se deba inscribir; d) el oficial público autorizante.

En lo que respecta a la calidad de las inscripciones estas pueden ser: Provisorias o provisionales, son las que dependen de otro asiento posterior a los fines de completar el registro.

Inscripciones definitivas se dan cuando han sido complementadas las exigencias de la ley, refiriéndose al Registro Aeronáutico Nacional, ordena el Artículo 44 de la Ley de Aviación Civil: “En el Registro se inscribirán:

a) Aeronaves Civiles y sus motores.

b) Personal Técnico Aeronáutico.

c) Escuelas de Instrucción Aeronáutica.

d) Infraestructura Aeroportuaria.

e) Operadores de Transporte Aéreo Comercial autorizados.

f) Operadores de Servicios de apoyo a la navegación aérea.

g) Talleres Aeronáuticos.

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

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

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

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

El permiso aeronáutico, tiene como finalidad la inscripción en la matrícula nacional o si ello no se efectiviza el retorno de la aeronave al país de origen.

Es ésta última una matriculación de carácter provisorio o provisional. Efectuados los controles de rigor deben iniciarse los trámites de matriculación definitiva ante la autoridad competente, nacionalizada la aeronave efectuará los trámites de habilitación técnica y la inscripción en el Registro Aeronáutico Nacional.

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

2.6. Personal aeronáutico

En el Capítulo I se desarrolló brevemente lo relacionado al personal aeronáutico. No obstante, la Ley de Aviación Civil norma en el Título VI lo relacionado al personal que participa en la actividad aeronáutica, específicamente en los Artículos del 59 al 64 inclusive.

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

De lo anterior se deduce que quienes se dedican a prestar servicios aeronáuticos, tanto en el aire, a bordo de la aeronave, o en las operaciones terrestres en beneficio de la seguridad de vuelo, deben cumplir con al menos, dos requisitos: Uno jurídico y otro orgánico, relativo a la naturaleza intrínseca del ser humano.

La regulación de la que se ocupa el Decreto 93-2000 en el Título VI, desarrollada a partir del Artículo 89 del Reglamento de la Ley, y Regulaciones Complementarias de Aviación Civil, está referida exclusivamente a las personas físicas que realizan actividades aeronáuticas como ya se indicó, no así a quienes son titulares o explotadores de aeronaves, por ejemplo. Es decir que la Ley se ocupa de normar lo relativo a quienes cumplen funciones cuya regulación deba necesariamente fundamentarse en la especialidad del Derecho Aeronáutico.

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

Como puede apreciarse el legislador tipifica al personal aeronáutico como aquel que cumple funciones aeronáuticas en dos ámbitos: uno a bordo de la aeronave y otro en la superficie. El requisito esencial exigido por la ley es que ambos, el del aire y el de la superficie terrestre, deben poseer certificación de idoneidad. Por otra parte, el Artículo 59 anteriormente relacionado, está referido a las actividades aeronáuticas cuyo objeto recaiga en aeronaves de matrícula guatemalteca, para el caso de las aeronaves extranjeras habrá que estar a la regla del Artículo 60 del mismo cuerpo legal. La convalidación de los certificados de idoneidad aeronáutica expedidos por un Estado extranjero, se regirá por los acuerdos suscritos entre ese Estado y la República de Guatemala, como podría ser, el acuerdo bilateral 183 Bis. En los casos que no existan acuerdos, dichos certificados podrán ser convalidados en las

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

2.6.1. Régimen legal del personal aeronáutico

El régimen legal al que deben sujetarse quienes se desempeñan en las tareas de aeronavegación está determinado escasamente por lo preceptuado en el Título VI de la Ley de Aviación Civil; Artículos del 89 al 119 del Reglamento de la Ley, Acuerdo Gubernativo 384-2001. Pero mucho más ampliamente desarrollado en las Regulaciones de Aviación Civil de Guatemala, específicamente RAC-OPS 1 Aviación Comercial; RAC-OPS 2 Aviación General; RAC LPTA, que norma lo relativo a licencias del personal técnico aeronáutico, RAC 145 que norma lo relacionado a los talleres aeronáuticos nacionales. Cabe mencionar que por la multiplicidad de actividades aeronáuticas que se desarrollan actualmente en Guatemala, existen talleres aeronáuticos aprobados por gobiernos de estados extranjeros que se rigen por leyes y reglamentos propios de cada estado, tal es el caso de empresas como: Taca y DHL que operan aviones matriculados en Estados Unidos y otros países de América y Europa que por la propia naturaleza exigen que el personal aeronáutico que ejerce actividades de aviación en dichas aeronaves,

posea en adición al certificado guatemalteco, el certificado de idoneidad extendido por los países de matrícula o registro de las aeronaves. Como es el caso de la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos de América (FAA), por sus siglas en inglés. Circunstancia que para el caso específico en mención, se encuentra regulado en las Regulaciones Federales de Aviación Partes 43, 65, 91, 121 y 145 principalmente. Circunstancia que es de mucha relevancia para el personal técnico aeronáutico guatemalteco cuyas funciones se encuentran reguladas en ese sentido por el derecho extranjero, porque los tipifica como sujetos de derecho y obligaciones que así como los faculta para realizar actividades en aeronaves matrícula norteamericana, así mismo los sitúa al margen de sanciones por incumplimiento a la normativa internacional que rige tal ejercicio, como podría ser la revocación del certificado de idoneidad extranjero, o la deducción de responsabilidades en los casos de incumplimiento que ponga en riesgo la aeronavegabilidad y en consecuencia las vidas humanas de los usuarios de los servicios aeronáuticos. Extremo que no es contemplado por la Ley de Aviación Civil guatemalteca, al referirse únicamente en los Artículos 60 al personal que realice funciones a bordo de aeronaves extranjeras y en el Artículo 62 a la nacionalidad del personal que también se refiere únicamente al personal a bordo de aeronaves dedicadas a la aviación comercial al establecer que: “En las operaciones que realicen los explotadores nacionales, salvo el caso de la aviación general, el personal que desempeña funciones aeronáuticas a bordo debe ser guatemalteco. Por razones técnicas, la Dirección General de Aeronáutica Civil podrá autorizar personal extranjero por un lapso que no excederá de tres (3) meses, contados desde la fecha de la autorización, prorrogables por inexistencia comprobada de personal capacitado en Guatemala”.

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

En relación al primero de ellos cabe ahora distinguir entre quienes desarrollan tareas de carácter técnico de los que tienen como actividad esencial la de ejecutar tareas auxiliares. No obstante, antes de entrar a explicar tal distinción, es preciso identificar que la Ley de Aviación Civil en el Artículo 61 únicamente distingue al piloto al mando, lo denomina como el comandante y establece una breve obligación para el operador, en el sentido de indicar que: “Toda Aeronave debe tener a bordo un piloto habilitado para conducirla, investido de las funciones de comandante quien tendrá la autoridad. Su designación corresponde al explotador, de quien será su representante”.

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

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

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

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

Finalmente, el tercer aspecto a destacar es que la facultad de designar al comandante de la aeronave, se encuentra en manos del explotador. Es él quien debe determinar la persona que ejercerá las funciones y tendrá a su cargo la representación. Se trata de una atribución propia, característica de un empleador, a la inversa la representación del explotador por parte del comandante deviene precisamente de la relación de dependencia que lo liga en razón del contrato de trabajo suscrito entre ambas partes.

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

A través de este Artículo, el legislador buscó una salida al problema de la

responsabilidad del operador en la seguridad de vuelo, razón por la cual, lo vincula con el comandante. No así con el resto de personal aeronáutico quienes también tienen amplia responsabilidad en la seguridad de vuelo y en consecuencia en el resguardo de las vidas de los usuarios, extremo que se encuentra ampliamente desarrollado en las Regulaciones de Aviación Civil RAC OPS 1, que rigen la aviación comercial en Guatemala que, en la Subparte "N", específicamente en la sección RAC-OPS 1.940. La Dirección General de Aeronáutica Civil determina la integración mínima de la tripulación de vuelo de las aeronaves destinadas al servicio de transporte aéreo.

De la letra de la norma puede extraerse que:

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

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

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

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

Las Regulaciones de Aviación Civil, RAC-OPS 1 Subparte “O” consideran respectivamente los requisitos de idoneidad y cantidad mínima de Auxiliares de Cabina, y las Regulaciones de Aviación Civil RAC 145, establecen los requisitos de idoneidad desde el personal gerencial, hasta el personal de técnicos de aviación y principalmente el personal certificador. No obstante la Ley de Aviación Civil, estipula únicamente la figura del comandante por considerar el legislador que es el personaje esencial a la prestación, es quien tiene a su cargo la conducción y maniobra de la aeronave y esta sola condición, si bien se encuentra bajo relación de dependencia del explotador, hace que goce legalmente de amplias facultades relativas a la gestión técnica del avión. Así como también dos atribuciones importantes, una sobre la tripulación de cabina, el poder de disciplina durante el viaje, otra sobre el pasaje, autoridad. Esta se complementa con los deberes que el Reglamento de la Ley le imponen, primero el de velar por la seguridad del pasaje y segundo no puede ausentarse de la aeronave si previamente no ha adoptado las medidas de seguridad pertinentes como acotado en el numeral quinto del Artículo 115, de dicho Reglamento. En el que también se determina que en caso de peligro inminente y grave, primero tiene que poner en marcha aquellas medidas

útiles que permitan salvar, y preservar, la vida del pasajero, segundo la de la tripulación, tercero evitar daños en superficie y finalmente recién estará en condiciones de abandonar la aeronave. Es una regla que viene del Derecho Marítimo y que adoptada al Derecho Aeronáutico guatemalteco, tiene plena vigencia.

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

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

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

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

exterior del país, el hecho será puesto en conocimiento del cónsul guatemalteco”.

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

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

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

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

de ellos depende y en ellos está depositada la seguridad, eficiencia y eficacia de la aeronavegación comercial.

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

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

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

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

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

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

En síntesis, el régimen legal regulatorio de la tarea aeronáutica regulada por el Decreto 93-2000 se estructura sobre la base que la actividad requiere de personas especialmente capacitadas para: en la aeronave, conducir, operar, mantener equipos, cumplir con ciertos servicios de carácter administrativos o complementarios del viaje; y en tierra ejercer las actividades de mantenimiento de aeronaves, control de tránsito aéreo, despacho de vuelo, y capacitación. Y por otro lado el Código de Trabajo, establece lo relacionado al conjunto de normas jurídicas, principios e instituciones que regulan las relaciones entre patronos y trabajadores que se derivan de la actividad aeronáutica, así como a la forma de resolver los conflictos de índole laboral.

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

2.6.2. Régimen legal de responsabilidad del transportador

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

Por responsabilidad aeronáutica, cabe entender la obligación que pesa sobre el explotador de la aeronave de reparar los perjuicios ocasionados por su utilización según su destino específico, o sea, la navegación aérea.

Es decir que el tema de la responsabilidad aeronáutica desde esta óptica esta circunscrito a la derivada exclusivamente de la figura del explotador. Lo cual advierte que el concepto expresado por este notable estudioso del Derecho Aeronáutico habla de “reparar los perjuicios”.

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

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

Coincide que el único daño o perjuicio que debe ser resarcido en este caso es el que se produce como consecuencia de la utilización de la aeronave. No interesa a los fines de la aplicación del régimen de responsabilidad a tratarse en los párrafos posteriores aquellos otros efectos dañosos o perjudiciales provenientes de situaciones en las que la aeronave no participa. Así, si por ejemplo un pasajero resulta perjudicado durante la espera para el embarque a ella no le será aplicable el régimen establecido en La Ley de Aviación Civil. Idéntico criterio deberá tenerse para las mercancías que sufren daño, durante el tiempo de espera o en el proceso de estibación.

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

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

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

CAPÍTULO III

3. Delitos y faltas aeronáuticas

En el derecho aeronáutico se observa que pueden producirse hechos en los cuales el transporte -aeronave- es utilizado como lugar o como medio de consumación de un delito, hurto, homicidio, por mencionar algunos. Pero también se observa que pueden producirse hechos ilícitos derivados específicamente de la actividad aeronáutica. Estos últimos, son los denominados delitos aeronáuticos, siendo ejemplo de ellos: el apoderamiento ilícito de aeronaves, la violación de fronteras, el sobrevuelo en zonas prohibidas, la conducción de aeronave sin título habilitante, la falsedad material e ideológica en los registros de las aeronaves; usurpación de calidad y uso ilegítimo de documento de identidad del personal técnico aeronáutico, etcétera, o bien cualquiera de las figuras delictivas como el abuso de autoridad, incumplimiento de deberes, anticipación o prolongación de funciones públicas que pudiere atribuirse a funcionarios o empleados públicos.

La existencia de estos delitos aeronáuticos ha planteado a los juristas especializados en la materia la interrogante acerca de si debería existir un derecho penal específico, es decir, un derecho penal aeronáutico autónomo del derecho penal ordinario. Calificadas opiniones sostienen que si bien es cierto que hay delitos aeronáuticos, ello no es suficiente argumento para afirmar la existencia de un derecho penal aeronáutico.

Al respecto, el Jurista Rodríguez Jurado expresa: "No creo que exista realmente un derecho penal aeronáutico, ya que el derecho penal en sí mismo implica, como el derecho aeronáutico, un conjunto de principios y normas que integran un todo orgánico. La circunstancia de que el hecho técnico de la aeronavegación pueda dar lugar al nacimiento de delitos específicos, no justifica que se pretenda crear un derecho penal aeronáutico, pues para ello sería necesario que se justificara la modificación de principios e instituciones del derecho penal, que son independientes de los delitos en sí, y como tal cosa no ocurre, ni podría ocurrir, no puede considerarse que realmente exista un derecho penal aeronáutico".⁸¹

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

Respecto a la distinción entre delitos y faltas en materia aeronáutica hay diversas opiniones, algunos autores, afirman que la diferencia está dada por la sanción que corresponde a cada uno, pues mientras los delitos son castigados con prisión, en las faltas no procede este tipo de sanción. Además, mientras las faltas son sancionadas por el órgano administrativo, los delitos requieren el pronunciamiento del Poder Legislativo. Justamente la Ley de Aviación Civil de Guatemala, regula en el Artículo 119 que las infracciones a la propia Ley, Decreto 93-2000; su reglamento, Acuerdo Gubernativo No. 384-2001 y las Regulaciones de Aviación

⁸¹ Rodríguez Jurado, Agustín. **Teoría y práctica del derecho aeronáutico**, pág. 246.

Civil, serán sancionadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil lo cual advierte que cualquier violación a los instrumentos legales anteriormente relacionados ocupan la categoría de faltas y que el órgano administrativo encargado de conocer y sancionar es la Dirección General de Aeronáutica Civil. Independientemente del pago de los daños y perjuicios ocasionados y de las responsabilidades civiles y penales que pudieran deducirse de la actividad aeronáutica en general o bien derivado de un aspecto específico de tal actividad como pudiera ser el mantenimiento de aviación, las operaciones aéreas, el control de tránsito aéreo, etc.

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

Con relación a la distinción entre delitos y faltas específicamente en el derecho aeronáutico, cabe aclarar, que por lo anteriormente expuesto, la distinción entre delito y la falta es determinada por la sanción que corresponda aplicar, lo que orienta a considerar como delito al hecho reprimido con pena de prisión y a la infracción o falta al sancionado con apercibimiento, multa, suspensión e inhabilitación temporal, cancelación y eliminación o destrucción de edificaciones e instalaciones no autorizadas.

Respecto a las faltas, o infracciones el Decreto 93-2000 en el Artículo 120, se limita a establecer algunas disposiciones básicas, dejando al Poder Ejecutivo, a través de

la Dirección General de Aeronáutica Civil, la tarea de fijar que hechos u omisiones constituyen falta y que sanción corresponde aplicar en cada caso.

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

1) Apercibimiento;

2) Multa;

3) Inhabilitación temporaria o definitiva, de las facultades conferidas por los certificados de idoneidad aeronáutica;

4) Suspensión temporaria de las concesiones autorizadas o permisos;

5) Caducidad de las concesiones o retiro de las autorizaciones o permisos acordados para la explotación de servicios comerciales aéreos.

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

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

Los Artículos 120 y 125 de la Ley de Aviación, desarrollados en los Artículos 184 y 185 del Reglamento de la Ley, se refieren al cobro y ejecución de las sanciones; el Artículo 121 a los casos en que procede las suspensiones e inhabilitaciones temporales, mientras que el Artículo 122 se refiere a la cancelación de licencias, certificados, autorizaciones y concesiones otorgadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil. El Artículo 123 primer párrafo dispone lo relativo a medidas correctivas o preventivas de orden temporal o definitivo y segundo párrafo a la comisión y omisión de varias infracciones o fueren continuadas.

El Artículo 8 hace referencia al destino de las multas, cuyo importe debe ingresar al Fondo Privativo para cubrir los gastos de operación de la Dirección General de

Aeronáutica Civil, gastos de mantenimiento de instalaciones y costos de inversión en el desarrollo.

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

En definitiva, la Ley de Aviación Civil Decreto 93-2000, tipificó una serie de infracciones o faltas aeronáuticas a través del Artículo 120. Pero, apenas dejó cabida en los Artículos 116 y 117 a la posibilidad de intervención judicial y policial para determinar en la investigación de accidentes lo relativo a los delitos que se pudieran derivar de acciones u omisiones en toda actividad aeronáutica, como pudieran ser los que se tipifican como atentado contra la seguridad de los transportes marítimos y aéreos; desastre marítimo, fluvial o aéreo; atentado contra

otros medios de transporte y desastres culposos, tipificados en los Artículos 290, 291, 292 y 293 del Código Penal, Decreto Número 17-73.

3.1 Responsabilidad del Estado en accidentes de aviación

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

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

Otros terrenos en los que pueden surgir responsabilidades a cargo del Estado son aquellos en los que actúa como órgano encargado de los servicios de infraestructura o control de tránsito aéreo, o cuando tiene a su cargo otorgar certificados de aeronavegabilidad, que es el más relacionado con el mantenimiento y la operación de las aeronaves. En ambos supuestos, se trata de actividades de suma importancia, las cuales, si son cumplidas con fallas o negligencia pueden producir consecuencias de extrema gravedad. Son diversos los Artículos del Decreto 93-2000, que citan lo relacionado al certificado de aeronavegabilidad. En el

Artículo 42 del citado cuerpo legal, se define al Certificado de Aeronavegabilidad como: “El documento en el que se hace constar que las aeronaves guatemaltecas han cumplido para su expedición, con las normas, regulaciones y el control técnico prescritos por la Dirección General de Aeronáutica Civil. Y en el caso de Aeronaves Extranjeras que operen en Guatemala, el concepto es el mismo y la Dirección General de Aeronáutica Civil es la autoridad competente para exigir la validez y portación de dicho certificado extendido por autoridad competente del país de la nacionalidad de la aeronave extranjera para permitirle volar en el espacio aéreo guatemalteco”.

La Dirección, para el efecto deberá extender el Certificado de Aeronavegabilidad en un plazo no mayor de diez (10) días contados a partir de la fecha en que se finalice la inspección de la respectiva aeronave y cumpla con los requisitos contenidos en esta ley, sus reglamentos y regulaciones.

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

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

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

El análisis de los Artículos transcritos puede enfocarse desde dos perspectivas diferentes. La primera desde el punto de vista de las responsabilidades del operador, o el explotador de servicios de transporte aéreo, quien es el responsable ante el estado de Guatemala de mantener y operar las aeronaves de registro guatemalteco y las de registro extranjero en condiciones óptimas de aeronavegabilidad. Lo que quiere decir que son los operadores los encargados dentro de otras cosas, de mantener el diseño tipo de los aviones y operarlos en condiciones seguras. Para lo cual se debe entender que mantener el diseño tipo se refiere a que las aeronaves deben en todo momento conservar las cualidades del diseño con el que fueron construidas y que las variantes a este diseño sólo pueden realizarse mediante procedimientos aprobados, como podría ser la aplicación de Directivas de Aeronavegabilidad que en resumen son variaciones al diseño de la aeronave su estructura y sus sistemas que por cuestiones de seguridad es necesario e imperativo realizar.

La otra forma de variar el diseño tipo mediante métodos autorizados es la implementación de certificados tipo suplementario que consisten en modificaciones

a los sistemas por cuestiones de conveniencia operacional que para implementarlos requieren de la previa autorización del fabricante de la aeronave y del Gobierno del país en el que se ha aprobado el diseño tipo de fabricación. Así mismo, se ha establecido a través de Regulaciones de Aviación Civil que otra forma de variar el diseño tipo de un avión, es la aplicación de reparaciones y alteraciones mayores a sus sistemas y estructura, extremos que se encuentran tipificados en la Parte 43 de las Regulaciones de Aviación Civil.

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

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

Así como también realizar las intervenciones de mantenimiento en las frecuencias establecidas en el programa según sean las horas de vuelo o tiempo calendario; reemplazar en el momento justo, las partes de vida limitada o las controladas por tiempo o frecuencias de servicio; y realizar las inspecciones periódicas a equipos y sistemas específicos que contemplan las regulaciones de aviación civil, como es el caso de la prueba de los sistemas altimétricos y de transpondedor que deben imperativamente ser verificados de forma repetitiva en un periodo que no exceda de dos años.

La segunda perspectiva que permite el análisis del articulado de la Ley de Aviación Civil, anteriormente relacionados, se desprende de la responsabilidad del Organismo Ejecutivo a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil en el sentido de conducir las inspecciones periódicas de vigilancia y las rigurosamente establecidas en las Regulaciones de Aviación Civil, en el Reglamento y en la Ley de Aviación Civil, previo a la emisión del certificado de aeronavegabilidad para las aeronaves de registro guatemalteco. Sin descuidar por supuesto, la verificación del estado de aeronavegabilidad de las aeronaves extranjeras cuyo certificado es exigible a los gobiernos correspondientes al registro de estas aeronaves de conformidad con lo estipulado en el Artículo 42 anteriormente citado.

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

Administrativo. Tal es el caso que ante el acontecimiento de un accidente aéreo en adición a las investigaciones que de conformidad con la Ley de Aviación Civil, la Dirección de Aeronáutica debe realizar para establecer las causas y determinar acciones preventivas hacia el futuro. El Gobierno de Guatemala es el responsable de investigar si los funcionarios o empleados de gobierno encargados de emitir el certificado de aeronavegabilidad o bien los explotadores del servicio aéreo por acciones u omisiones hubiesen encajado en lo que tipifica el Artículo 290 del Código Penal, Decreto Número 17-73 que estipula: “Atentado contra la seguridad de los transportes marítimos, fluviales o aéreos. Quien pusiere en peligro embarcación o aeronave, propia o ajena, o practicare cualquier acto tendiente a impedir o dificultar la navegación marítima, fluvial o aérea, será sancionado con prisión de dos a cinco años”. Lo cual es ampliado en el Artículo siguiente 291 del mismo cuerpo legal que establece: “Desastre marítimo, fluvial o aéreo. Si de los hechos a que se refiere el artículo anterior, resultare naufragio o varamiento de embarcación o la caída o destrucción de aeronave, el responsable será sancionado con prisión de cuatro a doce años”. Y más ampliamente, en lo relacionado a la culpabilidad frente a un desastre aéreo como en el que en este caso se analiza, el Artículo 293 del Código Penal establece: “Quien, culposamente causare alguno de los desastres previstos en los artículos anteriores de éste capítulo, será sancionado con prisión de uno a tres años”. De los artículos anteriormente transcritos se deduce que si bien es cierto, en materia penal no opera la responsabilidad solidaria, es preciso establecer que es responsabilidad del operador mantener y operar la aeronave en estado de aeronavegabilidad, y es responsabilidad del Gobierno de Guatemala vigilar que los operadores cumplen constantemente con esta responsabilidad y que previo a la emisión del Certificado de Aeronavegabilidad se conduzcan las acciones de

auditoría e investigación que la Ley de Aviación Civil determina a los inspectores de la Dirección General de Aeronáutica Civil asignados según las especialidades a conducir las inspecciones correspondientes.

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

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

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

Cumplimiento del programa de vigilancia por parte de los inspectores de la Dirección General de Aeronáutica Civil según lo contemplado en el inciso g) de la Ley de Aviación Civil.

Cumplimiento de las inspecciones y verificaciones que la Dirección General de Aeronáutica Civil debe realizar a las aeronaves de matrícula extranjera para

garantizar condiciones operativas y de aeronavegabilidad, de conformidad con el último párrafo del Artículo 42 de la Ley de aviación civil.

Cumplimiento en la supervisión y prestación según aplique, que la Dirección General de Aeronáutica Civil debe ejercer sobre los servicios de navegación, control de tráfico aéreo, transporte aéreo y telecomunicaciones en lo que corresponde al cumplimiento de normas nacionales e internacionales de seguridad y protección al vuelo.

Que las personas que desempeñan funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves extranjeras que operan en el espacio aéreo guatemalteco posean para el ejercicio de las mismas, los certificados o licencia de idoneidad o equivalentes, aceptados por la Dirección General de Aeronáutica Civil, de conformidad con el Artículo 24 de dicho cuerpo legal.

Que en cuanto al cumplimiento de las normas, regulaciones y el control técnico de las condiciones técnicas de las aeronaves de registro guatemalteco y extranjero, se esté en cumplimiento con, pero no limitado a:

Lo relativo a los certificados de idoneidad de pilotos y demás personal técnico aeronáutico, en observancia a las normas del Título VI de la Ley anteriormente citada; y Reglamento de la Ley, Título V, y Regulaciones de aviación civil RAC OPS 1, RAC LPTA, RAC 43, sin desestimar lo relacionado al entrenamiento inicial y recurrente del personal técnico aeronáutico contemplado en las normas citadas y en las Regulaciones de aviación civil 145 y RAC OPS 1.1035.

Lo relativo al programa de mantenimiento preventivo y ejecución de mantenimiento correctivo de las aeronaves para la conservación del estado de aeronavegabilidad que contempla el Artículo 42 de la Ley citada; Artículos del 59 al 72 del Reglamento de la ley, Acuerdo Gubernativo Número 384-2001 y Regulaciones de aviación civil RAC OPS 1. Subpartes j, k, l, m, p, q y r. Así como en las Regulaciones de Aviación Civil RAC 21,39 y 43.

Que en adición al cumplimiento del programa de mantenimiento y ejecución del mantenimiento correctivo se observe estricto cumplimiento a:

Las pruebas periódicas en los sistemas altimétricos y transpondedor según las Regulaciones de aviación civil RAC 43, 145 y RAC OPS 1.

Peso y balance de las aeronaves de conformidad con las Regulaciones de aviación civil RAC-OPS 1 Subparte j, RAC 145 y RAC 43.

Legitimidad de los repuestos, (materiales y partes) empleados en el mantenimiento de las aeronaves. Así como el estado de conservación en los almacenes de repuestos. Como lo establecen principalmente las Regulaciones de aviación civil RAC 43, RAC 145, RAC OPS 1 y RAC 21.

Legitimidad y actualización en los manuales del fabricante relacionados con el mantenimiento de las aeronaves. Regulaciones de Aviación Civil RAC 145, RAC 43.

Legitimidad y conservación en los registros de las aeronaves. RAC OPS 1, Subparte

“P” RAC 43 y RAC 145

Cumplimiento de las políticas y procedimientos y actualizaciones establecidos en los manuales de los operadores. Como lo son entre otros, el Manual General de Operaciones, Manual General de Mantenimiento, Manual de Emergencias Aéreas, Manual de Aseguramiento de la Calidad de conformidad con las regulaciones de Aviación Civil. RAC OPS 1.

Cumplimiento en los métodos aprobados de desviación del certificado tipo de las aeronaves anteriormente desarrollado. De conformidad con las Regulaciones de Aviación Civil RAC OPS 1, RAC 145, RAC 43, RAC 21 y RAC 39.

Cumplimiento en los procedimientos y condiciones especificadas en la Lista de Equipo Mínimo como un certificado tipo suplementario que constituye uno de los métodos aprobados de desviación al certificado tipo de las aeronaves de conformidad con las Regulaciones de Aviación Civil RAC OPS 1, Subparte k, l, m, n, y p. RAC 43 y RAC 145.

Cumplimiento en las condiciones de infraestructura y seguridad industrial de los talleres aeronáuticos contemplados en las Regulaciones de Aviación Civil RAC-OPS 1 y RAC 145. Y de forma complementaria en el Código de Trabajo Título Quinto, ya que este último atiende lo relativo a las relaciones laborales pero que principalmente en este aspecto incide complementariamente en la regulación del estado de aeronavegabilidad.

Cumplimiento en las limitaciones de tiempo de vuelo, actividades y requisitos de descanso del personal aeronáutico, de conformidad con las Regulaciones de Aviación Civil RAC OPS 1 Subparte q, y de forma complementaria en el Código de Trabajo. Artículos del 116 al 137. Este último si bien es cierto tutela la relación laboral, también tiene relación a la incidencia del descanso y vacaciones del personal aeronáutico y las consecuencias en el estado de aeronavegabilidad de los aviones.

En síntesis, se estableció al principio de este capítulo que los hechos delictivos en los cuales el avión es usado como lugar o medio de consumación, como el hurto y el homicidio por mencionar algunos son regulados en Guatemala por el Código Penal y Procesal Penal, sin perder de vista que la naturaleza jurídica de toda aeronave con registro nacional, según la legislación aeronáutica guatemalteca es la de ser un bien inmueble por considerarse una extensión del territorio guatemalteco. Por otra parte, el Código Penal guatemalteco no tipifica los denominados delitos aeronáuticos, que son los que se derivan específicamente de la actividad aeronáutica como el apoderamiento ilícito de aeronaves; la violación de fronteras; el sobrevuelo ne zonas prohibidas, la conducción de aeronaves sin título habilitante y la falsedad material e ideológica en los registros de las aeronaves.

Para el Derecho aeronáutico en general la distinción entre delitos y faltas se determina por la sanción que se debe aplicar. Es decir, que los delitos se sancionan con pena de prisión y la infracción o falta se sanciona con apercibimiento, multa, inhabilitación temporal o definitiva de las facultades conferidas por los certificados de idoneidad aeronáutica; suspensión temporal de las concesiones o permisos

autorizadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil o bien la caducidad de las concesiones o retiro de las autorizaciones o permisos acordados para la explotación de servicios comerciales aéreos.

Las faltas anteriormente descritas se encuentran tipificadas en la Ley de aviación civil y el reglamento de la ley, creando una gran laguna legal al dejar en el organismo ejecutivo a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, la tarea de fijar que hechos u omisiones constituyen falta y que sanción corresponde aplicar a cada caso.

No obstante, las faltas tipificadas en el Artículo 120 del cuerpo legal anteriormente citado, los artículos 116 y 117 dejan escasa cabida a la posibilidad de intervención judicial y policial en la investigación de accidentes aéreos, lo cual propicia barreras en la investigación relacionada a los delitos de atentado contra la seguridad del los transportes marítimos, fluvial y aéreo; atentado contra otros medios de transporte y desastres culposos, tipificados en el Código Penal guatemalteco.

CAPÍTULO IV

4. Infraestructura aeronáutica

El desenvolvimiento de la actividad aérea en condiciones técnicas de seguridad, requiere de un conjunto de prestaciones en tierra que preparen, aseguren y garanticen el transporte de personas, cosas y bienes tanto en vuelo como en la superficie.

Este conjunto de instalaciones, de prestaciones de naturaleza diversa que materializan las condiciones razonables para el desarrollo de la actividad aeronáutica constituye lo que la ley ha tutelado y regulado en el Título III, Capítulo I. del Decreto 93-2000 del Congreso de la República de Guatemala

Más allá de lo que algunos juristas sostienen en el sentido de que consideran que la infraestructura aeronáutica no constituye en sí el factor primordial o principal de la actividad aeronáutica, sino el medio auxiliar, aunque prácticamente insustituible.

Con relación al párrafo anterior, se difiere ya que la infraestructura aeronáutica se considera un factor esencial de la actividad aérea, esta afirmación se sostiene a partir de la certeza que la aeronavegación es una universalidad compleja de actividades que

no pueden distinguirse entre sí calificándola de principal y auxiliar o secundaria.

Ninguna aeronave puede despegar o aterrizar sino cuenta con el medio apto para ello, y el medio apto es tanto la aeronave propiamente y también la pista de partida y aterrizaje, los hangares y talleres donde se la mantiene, repara y modifica. Son esenciales además la torre de control, los sistemas de radares, los meteorológicos por mencionar algunos.

Si se reconocen como auxiliares aunque no sustituibles los servicios de atención al cliente, la actividad administrativa, los restaurantes, hoteles, estacionamientos vehiculares, tiendas etc.

De acuerdo a los citados en los párrafos anteriores se debe entender como Infraestructura que el concepto de infraestructura aeronáutica alcanza a todo el conjunto de instalaciones que aportan a la aeronavegación una ayuda terrestre, tales como: a) aeródromos y campos o espejos de agua convenientes para las actividades aeronáuticas; b) pistas, hangares y talleres; c) instalaciones y equipos de abastecimiento; d) instalaciones y equipos de iluminación y señalización y balizamiento; e) instalaciones y equipos mecánicos, sanitarios y eléctricos; f) instalaciones y equipos de radiodifusión; g) instalaciones y equipos meteorológicos; h) estaciones terminales y otras comodidades para pasajeros; i) zonas urbanizadas destinadas a la aviación militar y civil, incluso edificios e instalaciones.

Los antecedentes internacionales del concepto, para procurar perfilar y acotar se encuentran en el Convenio de Chicago de 1944, Capítulo XV “Aeropuertos y otras instalaciones y servicios para la navegación aérea”, Artículos 69 al 76.

En estas normas se recomienda, a los fines de seguridad, regularidad y eficiencia, aspectos como los de mejora de los servicios para la navegación aérea; mantenimiento de aeropuertos y otras instalaciones; ayuda técnica entre estados contratantes, el prorrateo de gastos, las modalidades para la adquisición de los aeropuertos y otras instalaciones y la restitución de fondos a los Estados.

Luego de todo lo expuesto se está en condiciones de conceptualizar a la infraestructura aeronáutica como, el conjunto de instalaciones muebles e inmuebles, prestaciones y servicios que colaboran, ayudan y constituyen factores esenciales y secundarios, según la naturaleza, destinados a garantizar la seguridad, eficacia, eficiencia y regularidad de la actividad aeronáutica.

Finalmente, se debe puntualizar que resulta obvia la significación que la infraestructura aeronáutica tiene para la actividad propiamente dicha. El desarrollo de la infraestructura ha acompañado casi a la misma velocidad que las aeronaves, la cual han modificado diseño e incorporado tecnología.

El extraordinario avance técnico, científico y tecnológico experimentado en las dos

últimas décadas del siglo XX y el incremento explosivo del tráfico aéreo como por ejemplo los aeropuertos de Chicago en EEUU; Haneda en Tokio y Heathrow en Londres, cada uno con más de 42 millones de pasajeros embarcados y desembarcados por año y un movimiento anual de aeronaves cercanos a los 200,000 en Tokio y 800,000 en Chicago, han exigido, necesariamente, el acompañamiento de la infraestructura que valiéndose de las nuevas tecnologías permiten el cumplimiento de los requisitos que debe asegurar un servicio como el aéreo.

4.1. Aeródromos

Al abordar lo relativo al espacio aéreo desde la plataforma del derecho aeronáutico, se torna sumamente necesario abordar los elementos superficiales desde la perspectiva jurídica. Así se tiene que la clasificación debe entenderse desde el punto de vista jurídico, pero la naturaleza de la misma obedece a principios de algunas ramas de la ingeniería.

La coincidencia lógica se ubica en la esencia de la materia, el avión, la aeronave; es decir, a este, o a esta, debe proveérsele de los medios suficientes para cumplir su finalidad. Y para complementarla es necesaria una infraestructura acorde con la potencia, dimensiones, masa, requerimientos técnicos, capacidad de pasajeros, carga por mencionar algunos de los factores a considerar en la infraestructura.

La Ley de aviación civil, clasifica los aeródromos en el Artículo 28 distinguiéndolos entre públicos y privados. “Son aeródromos públicos los destinados al uso público; los demás son privados. La condición de propietario del inmueble no califica al aeródromo como público o privado”.

Como cuestión previa se debe visualizar que la referida Ley no define el aeródromo desde una visión técnica, sino sólo lo hace con criterio jurídico en el artículo siguiente, tipificándolos: “Son aeropuertos aquellos aeródromos públicos que cuentan con servicios e intensidad de movimiento aéreo que justifican tal denominación”.

Como se aprecia este primer párrafo de la norma explica la clasificación del Artículo 28, establece como requisitos esenciales para que un aeródromo tenga carácter público debe contar con: Servicios suficientes e intensidad de movimiento aéreo.

Como se aprecia en la norma legal citada, el aeropuerto público internacional, además de estar destinado a vuelos provenientes o con destino a terceros países debe cumplir con el requisito de contar con servicios de: sanidad, aduana, migración y otros. Los tres primeros no pueden faltar, los segundos deben estar de acuerdo a lo que la reglamentación establezca y al Convenio de Chicago de 1944. Uno de estos es la distinción de las terminales según la nacionalidad de la aeronave.

En resumen, de la armonización de los artículos citados y comentados se puede decir que los aeródromos se clasifican en públicos y privados, a la vez los primeros reciben

el calificativo de aeropuertos y se distinguen en nacionales o de cabotaje e internacionales.

En cuanto al concepto técnico del aeródromo, diversos autores han tratado de definirlo, por ejemplo para el Profesor Videla Escalada: “Son las superficies aptas para el despegue y aterrizaje de aeronaves destinadas al cumplimiento de tales actividades y habilitadas para ello por el Estado”.¹²

Para Lena Paz es: “...en general, todo lugar habilitado por la autoridad competente para la partida y llegada de aeronaves y destinado a servir con un fin de interés público o privado a la navegación aérea”.¹³

De las dos definiciones transcritas se debe decir que aunque parece incompleta la segunda resulta comprensiva de los caracteres esenciales de los aeródromos. Ahora bien, de ambas y de los Artículos analizados se extrae precisamente los caracteres de los aeródromos públicos y privados:

1. Poseer servicios eficientes.
2. Intensidad de movimiento aéreo.
3. Habilitado por autoridad competente.
4. Servir con un fin de interés público o privado a la navegación aérea.

¹² Videla Escalada. **Ob. Cit.**, pág. 35

¹³ Lena Paz, **Ob. Cit.**, pág. 16.

El concepto que interesa de aeródromo, debe apuntar a unificar criterios técnicos y jurídicos por lo que se indica que son inmuebles poseedores de infraestructura y servicios suficientes para la actividad aeronáutica habilitados a tales fines por autoridad competente y destinados a la satisfacción de intereses públicos y privados.

A lo expresado correspondería explicar el requisito de habilitación que se ha incorporado entre los caracteres. Para ello basta con referirse al Artículo 30 de la Ley anteriormente citada: “El funcionamiento de todo aeródromo deberá ser autorizado por la Dirección General de Aeronáutica Civil de conformidad con las disposiciones reglamentarias”.

De la lectura del artículo anterior se deduce que la autorización debe ser otorgada por la autoridad aeronáutica; que ella deberá estar a lo que el poder ejecutivo le indique y establezca como requisitos generales de aplicación; corresponde a la autoridad aeronáutica la fijación del régimen y las condiciones de funcionamiento, vale decir, es ella la que determina la calidad de nacional o internacional.

Por último, el régimen de aeródromos establece en el Artículo 29. “Es obligación del propietario o del usuario, comunicar a la autoridad aeronáutica la existencia de todo lugar apto para la actividad aérea que sea utilizado habitual o periódicamente, para este fin”.

Cabe finalmente indicar lo relativo a los requisitos para la habilitación de los

aeródromos. Se señala que es la regla de los Artículos 34 y 35 de dicha ley que fijan el principio que la habilitación de todo aeródromo estará supeditada a la eliminación previa de las construcciones, plantaciones o estructuras de cualquier naturaleza que se erijan a una altura mayor que la limitada por las superficies de despeje de obstáculos determinada para dicho aeródromo por la Dirección General de Aeronáutica Civil, lo cual constituye la limitación al derecho de propiedad expuesto en párrafos anteriores en los que también se ha explicado la gran división que la ley hace de los aeródromos al clasificarlos en públicos y privados; y a su vez, los primeros no adquieren tal carácter por la condición del propietario.

4.2. Limitaciones al dominio

Derivado de lo anteriormente expuesto, se deduce que lo relativo al uso del espacio aéreo y lo normado por el Derecho público está determinado por el Derecho internacional y lo relativo al Derecho privado, está normado por el Derecho interno. Y en el caso particular de Guatemala, opera el principio que el superficiario no debe obstaculizar la circulación aérea lo cual se encuentra normado en las limitaciones a la propiedad contempladas en la Ley de aviación civil, anteriormente relacionada, que establece en el Artículo 32 que: “Se denominan superficies limitadoras de obstáculos, a los planos imaginarios, oblicuos y horizontales que se extienden sobre cada aeródromo y sus inmediaciones, tendientes a limitar la altura de los obstáculos a la circulación aérea”.

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

Luego el Artículo 34 de la Ley citada establece que es la Dirección General de Aeronáutica Civil la que determinará las superficies limitadoras de obstáculos de cada aeródromo público existente o que se construya o modifique. En ese sentido, la infracción a la inobservancia de estas limitaciones al derecho de propiedad, las contempla la misma ley en los Artículos 35 y 36, que determinan que la Dirección de Aeronáutica Civil requerirá judicialmente al infractor la obligación de reducir la altura de las construcciones que sobrepasen la altura impuesta por la DGAC, relacionada con las construcciones en aeródromos públicos y privados. Para lo cual el Artículo 36 del Reglamento dicha ley, Acuerdo Gubernativo 384-2001, establece que: “La delimitación de cada superficie está en función de la clasificación del aeródromo y de la elevación con respecto al nivel medio del mar”.

Otra limitación a la propiedad la establece el Artículo 39 en el inciso b) al regular la instalación de antenas, torres, rótulos publicitarios y otros objetos que obstaculicen el tránsito aéreo.

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

El segundo reconocimiento que la Ley en análisis hace al superficiario, titular de la propiedad, se trata del derecho que la norma otorga para reclamar y a ser indemnizado por los daños y perjuicios que pudiere sufrir al permitir el aterrizaje en aeródromos privados en casos de fuerza mayor. Lo cual también constituye una servidumbre constituida a perpetuidad. Al respecto el Artículo 22 del Decreto 93-2000 establece: “Excepto en caso de fuerza mayor, ninguna aeronave debe aterrizar en aeródromos privados sin autorización del propietario. El aterrizaje en aeródromos privados no autoriza al propietario a impedir la continuación del vuelo, si le produjere perjuicio este hecho, tendrá derecho a indemnización”. Así mismo el Reglamento de la ley, desarrolla, para asegurar la disponibilidad de aeródromos privados en caso de fuerza mayor en el Artículo 32 que: “El aterrizaje y despegue en aeródromos y helipuertos privados se realizará con la autorización del propietario, quien velará porque las condiciones de operación sean seguras, sin embargo, ningún propietario o administrador de aeródromo podrá colocar obstáculos para evitar el uso de la pista”.

Con los preceptos jurídicos anteriormente expuestos, pero con plena conciencia de no haber agotado todos los recursos legales y doctrinarios al respecto, se puede abordar a

la determinación del límite, a fijar una pauta jurídica que permita establecer que debe entenderse por espacio aéreo y hasta donde llega la soberanía del Estado.

La bibliografía y doctrina consultada es coincidente en reconocer dos “orientaciones” en la determinación, uno basado en criterios de orden técnico y otro en pautas de carácter jurídico político.

El primer criterio obedece a un conjunto de razones que a su vez dan sustentos a otras tantas teorías. Así esta se ajusta a la composición de la atmósfera como factor determinante del límite superior del espacio aéreo. En ese sentido están los estudios realizados por el emérito profesor de esta rama del derecho el Doctor. Manuel A. Ferrer, quien con el auxilio de profesionales de la ingeniería aeronáutica y especialistas en física y meteorología, fundamentan el hecho que la composición atmosférica a nivel del mar está conformada fundamentalmente por un 99.04% de oxígeno y nitrógeno. Y esta estructura a medida que un cuerpo se eleva por encima de ese nivel comienza a variar hasta sufrir, aproximadamente a 100 Km., de altura, una fotodisociación del oxígeno que pasa del estado molecular que caracteriza su presencia en superficie, al estado atómico.

Establece entonces el citado autor que: “El límite debe estar dado por la naturaleza de las cosas y por ello el límite superior del espacio aéreo puede ser ubicado donde hubiera aire, es decir hasta la altura donde la actividad solar hace apreciable la fotodisociación del oxígeno molecular en oxígeno atómico”.¹⁴

¹⁴ Ferrer. **Ob. Cit.**, pág. 84.

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

Esta conclusión eminentemente física es la que llevó al profesor Ferrer a afirmar que: “El concepto de espacio aéreo es un concepto jurídico, significativo donde los estados han decidido extender su jurisdicción”.¹⁵ Lo cual como se ha manifestado se encuentra resuelto tanto en las normas jurídicas del derecho positivo interno de Guatemala como en las normas internacionales relacionadas con la aviación.

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

En vista de estas teorías de carácter técnico, que a los fines del derecho no logran despejar las incógnitas que esta ciencia social requiere, para el establecimiento de una norma clara que elimine las posibilidades de refutación frente a un caso concreto, se concluye que la solución más atinada es aquella que establece el límite superior al régimen de soberanía de los Estados sobre la base de un criterio jurídico.

¹⁵ Ferrer. **Ibid.**, pág. 98.

4. 3. Circulación aérea

El concepto de circulación aérea está estructurado sobre la base de dos voces. Una relativa al vocablo circulación, que en sentido amplio y muy general señala desplazamiento, con un poco más de precisión, distingue el tránsito como traslado de un lugar a otro.

La segunda voz precisa el concepto al encuadrar el tránsito, desplazamiento o traslado al campo aeronáutico, de aquí el calificativo de aérea. En concreto de lo que se trata es de especificar desde el derecho, las regulaciones y tutela del tránsito, desplazamiento o traslación aérea.

En este camino se debe tomar en cuenta lo expresado en el punto anterior relativo a que esta circulación aérea se desarrolla en el espacio aéreo y que a la vez el régimen jurídico al que debe obedecer establece la vigencia absoluta y exclusiva de la soberanía de los estados, reconocidos por los Convenios de París de 1919 y de Chicago de 1945.

Conviene en este punto agregar que el carácter absoluto está suavizado; es decir, estrictamente restringido, por el establecimiento de las libertades del aire, son cinco, de las cuales las dos primeras son las que lo afectan.

La primera que regula el derecho de sobrevuelo y la segunda referida a la escala técnica.

En síntesis soberanía y libre circulación conviven en un sistema jurídico compartido. La búsqueda de uniformidad de los criterios que tipifican una y otra es lo que generó la creación de organismos de juristas como la OACI a fin de procurar la unificación en un solo cuerpo normativo al Derecho Aeronáutico.

4.3.1 Principios generales

La búsqueda de compatibilización de principios, el de libertad de circulación por el espacio aéreo, primera libertad, con el de soberanía de los estados sobre ese mismo ámbito se refleja en plenitud en el Convenio de Chicago y el trabajo de la OACI.

Esta comisión orientó:

Se confirma el principio de soberanía sobre el espacio aéreo. Se afianza multilateralmente la libertad de circulación mediante la ratificación de las dos primeras libertades: I) Derecho a sobrevolar sin escalas; II) Derecho de escala técnica, pero sin tráfico, abastecimiento, reparaciones por mencionar algunas razones.

Reserva las tres libertades restantes para ser acordadas mediante convenios internacionales entre países, bajo condiciones de reciprocidad. Las libertades a que nos referimos son: III) Derecho de desembarque de tráfico comercial, pasajeros, correo y carga tomados en el territorio cuya nacionalidad posee la aeronave; IV) Derecho de embarque de tráfico comercial, pasajeros, correo y carga destinados al territorio del estado cuya nacionalidad posee la aeronave; V) Derecho de

embarque y desembarque de tráfico comercial entre dos países extranjeros, embarco de pasajeros, correo y carga destinado al territorio de cualquier estado contratante y el derecho de desembarco de pasajeros, correo y carga procedente del territorio de cualquier otro estado contratante; Es decir, que son vuelos con escala en otro país.

Reserva el tráfico de cabotaje para cada país. Restringe la circulación dentro del territorio estableciendo a este respecto la zona de restricción que cada país se determinará por razones significativas, las cuales son cuestiones militares y de defensa nacional.

A los fines del cumplimiento de la condición anterior faculta a los Estados partes a restringir el ingreso de aeronaves al territorio por rutas predeterminadas. Establece la obligación de control de aeronaves en aeródromos en las que operan servicios de aduana.

Faculta la emisión de certificados de aeronavegabilidad con plena validez en los países miembros. Establece la obligatoriedad de asistencia, ayuda, investigación de accidentes, reconoce la nacionalidad única de aeronaves mediante la matrícula inscrita en un registro especial que cada país debe crear a estos efectos.

Obliga a las aeronaves a que cuando se encuentran en vuelo informen cada treinta minutos la posición y altura de vuelo. Además tienen la obligación de realizar la circulación por rutas prefijadas denominadas aerovías. También estableció la

obligatoriedad de contar con documentación a bordo de las aeronaves. Algunos de los documentos unificados que podemos mencionar son el diario de a bordo, las patentes, la habilitación del personal de vuelo una lista de pasajeros con nombres y apellidos y lugares de embarco y desembarco o destino cuando los transporta, ídem, conforme la naturaleza en el caso de carga.

El Derecho guatemalteco adopta estas recomendaciones como principios generales, protección al vuelo y entrada y salida de aeronaves.

4.3.2. Protección al vuelo

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

En ese sentido, la referida Ley se está refiriendo a que para las aeronaves guatemaltecas, el aprovechamiento del espacio aéreo correspondiente al territorio nacional y aguas territoriales para con fines aeronáuticos de carácter civil se realizará de

conformidad con lo estipulado por la Constitución Política de la República de Guatemala y leyes ordinarias como el Código Civil que establece específicamente en el Artículo 458 que el espacio aéreo es un bien nacional de uso común. Por cuanto para las aeronaves extranjeras el despegue, la circulación y el aterrizaje no es libre sino que debe ajustarse a disposiciones constitucionales principalmente y luego a las disposiciones estipuladas en dicha Ley: “...en los acuerdos, tratados y convenios internacionales sobre la materia, signados y ratificados por Guatemala, las leyes ordinarias, lo prescrito en esta ley, sus reglamentos, regulaciones y disposiciones complementarias.”

En ambos casos, deben observarse las normas internacionales como lo establece el Artículo 5: “El gobierno de Guatemala adopta las normas internacionales de la Organización de Aviación Civil Internacional, para las actividades previstas en esta ley.”

Restricciones a la libertad de transitar por el espacio aéreo y territorio nacional, se encuentran en el Artículo 21: “Las aeronaves deben partir o aterrizar en aeródromos públicos o privados. No rige esta obligación en caso de fuerza mayor o de tratarse de aeronaves públicas en ejercicio de sus funciones específicas. Sin embargo, en caso de fuerza mayor deberá de notificarse inmediatamente a la autoridad aeronáutica más próxima”. Más ampliamente el artículo 23 establece al respecto: “La Dirección General de Aeronáutica Civil podrá establecer o disponer excepciones al régimen de ingreso de aeronaves públicas o privadas extranjeras cuando se trate de operaciones de búsqueda, asistencia y salvamento o de vuelos que correspondan a razones sanitarias o

humanitarias.”

Relativo a la realización de operaciones prohibidas, la Ley remite al Artículo 27 que preceptúa: “La Dirección General de Aeronáutica Civil, tomará las medidas adecuadas para prohibir el uso deliberado de aeronaves privadas matriculadas en la República de Guatemala u operadas por un explotador que tenga domicilio principal o residencia permanente en el territorio guatemalteco, para cualquier propósito incompatible con los fines del Convenio de Chicago de 1944.”

La lectura del texto nos advierte que cualquier operación incompatible con los fines del Convenio de Chicago de 1944, que se deduce, son los mismos fines aeronáuticos de carácter civil a que se refiere el Artículo 3 de la Ley en la materia, faculta al Poder Ejecutivo para tomar las medidas necesarias de prohibición a circular en el espacio aéreo nacional como lo describe el Artículo 26 de la citada Ley de aviación civil. “Si una aeronave extranjera hubiese penetrado en territorio guatemalteco sin autorización o hubiese violado prescripciones relativas a la circulación aérea, deberá ser obligada a aterrizar y podrá ser detenida.....las autoridades competentes harán uso de todos los medios admitidos en el derecho internacional, teniendo cuidado de no poner en peligro la vida de los ocupantes de la aeronave ni la seguridad de ésta, sin perjuicio de los derechos y obligaciones otorgados por la Carta de las Naciones Unidas.” Lo anterior es complementado con lo que señala el tercer párrafo del mismo artículo citado: “También podrá ser obligada a aterrizar y podrá ser detenida la aeronave privada extranjera que sobrevuela territorio guatemalteco, cuando la autoridad de aplicación tenga motivos

razonables para llegar a la conclusión de que utiliza para propósitos incompatibles con los fines del Convenio de Chicago de 1944 y otros convenios en los que la República de Guatemala sea parte.”

En cuanto al transporte de cosas y bienes en vuelos comerciales, la Ley de aviación en el Artículo 70 refiere: “El Transporte de mercancías peligrosas por vía aérea sólo se realizará de acuerdo a la reglamentación correspondiente.” El Reglamento de la Ley en el Artículo 136 señala: “Los operadores deberán observar y cumplir rigurosamente las disposiciones sobre el transporte de mercancías peligrosas que se establecen en las Regulaciones de aviación civil y/o en las instrucciones técnicas vigentes de la Organización de Aviación Civil Internacional.” Lo anterior en consecuencia, refiere a las Regulaciones de Aviación Civil RAC-OPS 1.1210, subparte “R”, inciso (a) Cabina de Pasajeros y Cabina de mando. El operador asegurará que no se transporten mercancías peligrosas en la cabina del avión ocupada por pasajeros o en la cabina de mando, a no ser que se especifique lo contrario en las instrucciones técnicas de OACI. En el inciso b) la misma norma indica: Compartimientos de Carga. El operador asegurará que las mercancías peligrosas se carguen, segreguen, estiben y fijen en un avión según se especifique en las Instrucciones Técnicas. Finalmente en el inciso c) de la referida Regulación establece: “Mercancías Peligrosas Designadas para Transporte Exclusivo en avión de carga. El operador asegurará que se transporten bultos de mercancías peligrosas que lleven la etiqueta: Exclusivamente en aeronaves de carga, en un avión de carga y que se carguen según se especifica en las instrucciones técnicas. De lo que procuran los preceptos transcritos es garantizar el vuelo en condiciones de seguridad

aceptable, de aquí que faculta al órgano especializado para establecer y reglamentar lo que es catalogado como mercancía peligrosa para la seguridad del vuelo.

La magnitud del riesgo debe ser determinado en este caso por las instrucciones técnicas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Más rigurosa aún es la norma cuando el vuelo es compartido por personas y cosas, el texto es claro en este sentido al no dejar dudas de que en ningún caso podrá autorizarse.

Otro de los principios generales establecidos en la Ley de Aviación Civil y que se deriva de las recomendaciones emanadas del Convenio de Chicago de 1944 es el que regula la obligación de llevar los documentos de a bordo de las aeronaves. Es el artículo 43 el que establece: “Toda Aeronave nacional o extranjera debe llevar a bordo los documentos siguientes:

a) Certificado de matrícula.

b) Certificado de Aeronavegabilidad.

c) Las licencias apropiadas de cada miembro de la tripulación.

d) Diario de a bordo.

e) Si está provista de aparatos de radio, la licencia de la estación de radio de la aeronave.

f) Si lleva pasajeros, una lista de nombres, lugares de embarque y destino.

g) Si transporta carga, un manifiesto y declaración detallada de la carga.”

En cuanto a la matrícula de registro de la aeronave, el Artículo 41 prescribe: “Se considera de nacionalidad guatemalteca toda aeronave inscrita en el Registro Aeronáutico Nacional. La marca de matrícula de las aeronaves civiles consistirá en la letra T asignada a Guatemala como marca de nacionalidad y la letra G como contramarca, ambas con mayúscula seguidas de un grupo de tres letras mayúsculas del alfabeto que deberá fijarse en el exterior de la aeronave.”

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

“La Dirección, para el efecto, deberá extender el certificado de Aeronavegabilidad en un plazo no mayor de 10 días, contados a partir de la fecha en que se finalice la inspección de la respectiva aeronave y cumpla con los requisitos contenidos en esta ley, sus reglamentos y regulaciones.

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

De las normas transcritas se observa que la ley requiere, a “números cerrados” los documentos irremplazables e insustituibles que toda aeronave debe llevar a bordo.

Importante destacar que la Ley mediante la obligación de conservar a bordo el certificado de aeronavegabilidad, trata de hacer notar; de mostrar el estado del avión para poder operar en condiciones seguras. Es por ello que impone requisitos que deben cumplir además de los estipulados en el Reglamento de la Ley y en las Regulaciones de aviación civil como lo es la inspección previa y la aprobación de los trabajos realizados en la aeronave. Vale indicar que para la ley no alcanza con la inspección sino que requiere de la aprobación para recién autorizar a una aeronave a realizar vuelos.

Además la regla en examen establece la calidad técnica de quien puede realizar estas tareas, únicamente pueden los técnicos especializados designados por ésta a esos efectos. Se refiere la norma a los inspectores de aeronavegabilidad y estándares de vuelo de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Finalmente, queda un aspecto más a revisar, es el que la norma establece que idéntico procedimiento deben cumplir aquellas aeronaves que tienen vencido los certificados de

aeronavegabilidad.

Otro de los principios generales establecidos en la Ley citada en lo relativo a la regulación y tutela de la circulación aérea, es el de control permanente que puede realizarse a las personas, cosas y bienes transportados. También es una facultad establecida por la Ley en beneficio de la autoridad aeronáutica.

El Artículo 6 del Reglamento de dicha Ley es el que determina estos extremos: “Las actividades Aeronáuticas civiles están sujetas al control, fiscalización, supervisión y sanción de la Dirección General de Aeronáutica Civil, correspondiéndole pero no limitándose a:

1. Exigir el Cumplimiento de las obligaciones previstas en los permisos de operación o permisos de vuelo, en los certificados de operador y/o explotador, en las especificaciones técnicas de operación.
2. Determinar y fiscalizar la capacidad legal, técnica y económica financiera de los operadores.
3. Suspender las operaciones aeronáuticas civiles cuando se considere que no se cumplen las condiciones mínimas de seguridad operacional o cuando no se cuente con los seguros obligatorios y autorizar su reiniciación cuando hayan sido subsanadas las deficiencias.

4. Prohibir el empleo de material de vuelo o repuestos, que no ofrezca seguridad.

5. Exigir que el personal aeronáutico cuente con las licencias y habilitaciones técnicas requeridas por las disposiciones sobre la materia.

6. Hacer cumplir la Ley, el presente reglamento, las regulaciones y disposiciones que sean Aprobadas sobre la base de los anexos del Convenio de Chicago y las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil;

7. Aplicar, según sea el caso, programas de inspección rutinarios, complementarios o especiales.

8. Organizar y dirigir la política interna, creando mecanismos que permitan mantener a sus funcionarios en los puestos nombrados y velando por el mejoramiento de sus prestaciones y condiciones laborales para el fiel cumplimiento de sus acciones y actividades aeronáuticas.

9. Adoptar las medidas o acciones que sean necesarias para que las actividades aeronáuticas sean seguras.

10. Otras actividades afines a la aviación.

Como se aprecia, la regulación abarca todas las posibilidades en las que se puede

encontrar una aeronave, antes de la partida cuando aún se encuentra en el hangar correspondiente o cuando está presta a partir, durante el vuelo, se trata de los vuelos de cabotaje o de aeronave de nacionalidad guatemalteca sin dudas.

La finalidad del control está fijada por la misma norma, a los fines de tomar medidas o acciones que sean necesarias para que las actividades aeronáuticas sean seguras.

Ninguna otra causa autoriza a un sistema de control como el propuesto en el texto del artículo comentado, las situaciones no comprendidas deberán resolverse por otras normalizaciones concretas que traten de cada caso particular.

Corresponde ahora referirse al segundo de los aspectos enumerados, el régimen de entrada y salida de aeronaves extranjeras del territorio guatemalteco que en principio, deben complementar un requisito previo como condición para ingresar al territorio nacional, que es la autorización del poder ejecutivo a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil establecido en el artículo 20 del Reglamento de la Ley: “La Circulación de aeronaves extranjeras dentro del territorio guatemalteco sólo puede ser efectuada en las condiciones, rutas y aerovías establecidas en la autorización correspondiente”. Lo anterior está estrechamente vinculado con lo que estipula el Artículo 24 de la Ley citada establece: “Las personas que desempeñan funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves extranjeras deben poseer, para el ejercicio de las mismas, certificados, licencias o equivalentes aceptados por la Dirección General de Aeronáutica Civil o expedidos de conformidad con los acuerdos internacionales en que la República de Guatemala sea

parte y en condiciones de reciprocidad.” El análisis del articulado previsto en torno a la operación de aeronaves extranjeras en territorio guatemalteco no es posible sin contemplar también lo preceptuado en los siguientes artículos de la Ley, relacionados con las operaciones de Aviación Comercial:

“Artículo 51. Arrendamiento con o sin tripulación. El arrendador puede obligarse a entregar la aeronave equipada y tripulada siempre que la conducción técnica y la dirección de la tripulación se transfieran al arrendatario, sin perjuicio de lo establecido en el Artículo 62 de la presente ley.”

Dos son los aspectos a considerar en el anterior artículo, la conducción técnica y la dirección de la tripulación. Para visualizar estos aspectos desde otro punto de vista. Es necesario citar el Artículo 62 referido en el Artículo 51 del mismo cuerpo legal que establece: “Nacionalidad del personal. En las operaciones que realicen los explotadores nacionales salvo caso de la aviación general, el personal que desempeña funciones aeronáuticas a bordo debe ser guatemalteco, Por razones técnicas, la Dirección General de Aeronáutica Civil podrá autorizar personal extranjero por un lapso que no excederá de tres (3) meses, contados desde la fecha de la autorización, prorrogables por inexistencia comprobada de ese personal capacitado, en Guatemala.”

Ahora bien, relacionado con el contrato de arrendamiento que surge en las actividades de aviación comercial, también se genera la figura del arrendamiento o fletamento extranjero. Y en ese sentido el Artículo 58 del cuerpo legal relacionado establece:

“Cuando una aeronave con matrícula extranjera sea explotada en territorio guatemalteco, mediante un contrato de arrendamiento o fletamento, la Dirección General de Aeronáutica Civil podrá asumir, previa autorización del estado de matrícula, todas o parte de las funciones obligaciones del Estado de Matrícula.”

4. 3.3. Ingreso y egreso de aeronaves al territorio guatemalteco

Según se ha analizado el articulado pertinente y la bibliografía consultada, ocho son los aspectos que atañen al régimen regulatorio de ingreso y egreso de aeronaves extranjeras en jurisdicción del territorio guatemalteco para efectos de cabotaje en operaciones de aviación comercial.

- 1) Principios Generales: Se trata de lo adelantado en los párrafos anteriores en lo relativo a la autorización previa y a la vigilancia sobre la aeronave y sus operaciones. Artículo 20 del Reglamento y Artículo 58 de la Ley, este último está referido a las aeronaves que ingresan o egresan del territorio y que tienen nacionalidad de países que han celebrado acuerdos con la República de Guatemala.
- 2) Excepciones: El principio general del artículo 20 del Reglamento cede en el caso regulado en el artículo 23 de la Ley de Aviación Civil que establece: La Dirección General de Aviación Civil podrá establecer o disponer excepciones al régimen de ingreso de aeronaves públicas o privadas extranjeras cuando se trate de operaciones de búsqueda, asistencia y salvamento o de vuelos que correspondan a razones sanitarias o humanitarias.

Es decir que la norma cede cuando existe una emergencia de cualquier naturaleza, tanto referida a la aeronave propiamente dicha, y en cuanto a las personas. El primer caso atiende a situaciones de aeronaves extranjeras perdidas, o que requieren de una ayuda determinada, o bien, cuando ocurrido un accidente aéreo se requieren de operaciones de salvamento.

El segundo está orientado a resolver cuestiones derivadas de emergencias de diferente índole, por ejemplo aquellas que se refieren a trasplantes de órganos, al traslado de una persona por razones de urgencia médica y finalmente las que se originan por situaciones de ayuda a comunidades que sufren una circunstancia producto de un cataclismo o un fenómeno climático de magnitud superlativa, también aquellas productos de sequías tales que generan hambruna en comunidades de escasos recursos económicos.

3) Requisitos que obligatoriamente deben complementar las aeronaves de nacionalidad extranjera cuando deben realizar actividades aéreas en nuestro territorio: en este aspecto se debe estar a lo que la Ley de Aviación Civil, fija en los Artículos 24 y 43.

También aquí la ley adopta las recomendaciones del Convenio de Chicago consecuentemente toda aeronave de extraña nacionalidad y conforme al principio de reciprocidad, debe estar provista, si pretende realizar tareas de naturaleza aeronáutica:

a) Del certificado de matriculación expedido por el país cuya nacionalidad detenta y conforme las exigencias de la ley de ese país.

- b) Del correspondiente, y complementario certificado de aeronavegabilidad extendido por la autoridad de aplicación que corresponda, de acuerdo a la Ley del país de origen.
- c) Del diario de abordaje y las licencias pertinentes.

Esta regla es de aplicación general y para todos los casos de aeronaves cuya nacionalidad corresponde a países suscriptores del Convenio de Chicago de 1944.

- 4) Rutas aéreas, corredores aéreos que deben respetar las aeronaves de bandera extranjera: son las normas de los artículos 21 de la ley de Aviación Civil y 20 del reglamento correspondiente los que se deben analizar cuando de resolver una cuestión de esta naturaleza se trata.

El Artículo 21 de la Ley de Aviación Civil establece: “Las Aeronaves deben despegar y aterrizar en aeródromos públicos o privados...” El Artículo 20 del Reglamento de la Ley determina: “La circulación de aeronaves extranjeras dentro del territorio guatemalteco sólo puede ser efectuada en las condiciones, rutas y aerovías establecidas en la autorización correspondiente.”

Es decir la entrada o salida se debe hacer: a) por ruta predeterminada; y aterrizar o despegar también por un aeródromo determinado. En este requisito la Ley amplía en lo referente a los aeródromos públicos deben estar habilitados para estos fines, contar con la infraestructura suficiente para atender las obligaciones de control y fiscalización que la ley faculta a la autoridad aeronáutica.

- 5) Lugar de cumplimiento de los requisitos: Este aspecto está ampliamente cubierto por lo preceptuado en el Artículo 16 del Reglamento de la Ley: "Toda Aeronave civil que se encuentre en el territorio o espacio aéreo nacional, así como su tripulación, los pasajeros y la carga que transporten quedan sujetos a la jurisdicción y competencia de las autoridades guatemaltecas."
- 6) Los puntos 4 y 5 aportan los principios a los que debe ajustarse toda aeronave extranjera en lo que a las operaciones de entrada y salida del territorio guatemalteco se refiere. Las excepciones a estas reglas las establecen los párrafos complementarios a las mismas, como se aprecia en el artículo 21 del Decreto 93-2000: "...Sin embargo, en caso de fuerza mayor deberá de notificarse inmediatamente a la autoridad aeronáutica más próxima." Y lo preceptuado complementariamente en el Artículo 25, del mismo cuerpo legal: "...o cuando lo determine la Dirección General de Aeronáutica Civil. Sin la autorización de esta última no se removerán del lugar del aterrizaje las mercancías, equipajes y suministros, a menos que sea necesario removerlos para evitar su pérdida o destrucción."
- 7) El caso de las aeronaves en tránsito se regula en los Artículos 15 y 20 del Reglamento. En atención a los principios de la primera libertad del aire, al resultar libre el paso por el espacio aéreo guatemalteco, no opera el requisito de fiscalización exigible en los casos de aterrizaje y decolaje de aeronave de bandera de países extranjeros. Sólo rige el principio derivado de lo ya comentado, en lo referente a que el paso, si bien libre, debe efectuarse por aquella ruta que le fije la autoridad competente.

8) Finalmente el último punto que corresponde comentar es el relativo a lo que sucede cuando una aeronave extranjera se encuentra en infracción, caso que puede suscitarse cuando la aeronave penetra en el territorio, pero carece de autorización para ello, no tiene indicada una ruta o ha violado las prescripciones relativas a los sitios donde debe efectuar los controles. El último párrafo del Artículo 67 de la Ley de Aviación regla para estas eventualidades, que: "Si una aeronave ingresa a territorio guatemalteco sin autorización debida o viola disposiciones relativas a la circulación aérea, será obligada a aterrizar, disponiéndose su inmovilización. A tales efectos, las autoridades competentes harán uso de todos los medios permitidos por el derecho interno e internacional."

En este caso, la autoridad aeronáutica cuenta con atribución suficiente como para exigir al comandante de la aeronave extranjera en infracción, primero a que aterrice y segundo a detenerla todo el tiempo necesario hasta aclarar la situación anormal y resolverla conforme a derecho.

El tercer aspecto señalado a comentar, es el relativo a la protección al vuelo. Se trata de aquellos servicios imprescriptibles que debe recibir toda aeronave a los efectos de asegurar lo mejor posible al vuelo.

Son servicios que se cumplen: antes de comenzar el vuelo, durante el vuelo y al finalizar el vuelo. Son los servicios relacionados con aquellos derivados de la meteorología, el control del vuelo, las radio comunicaciones o los servicios de radar y los que se realizan en determinadas condiciones climáticas y se conoce como vuelo a ciegas.

La Ley de aviación civil establece que la autoridad de aplicación con carácter exclusivo es la dirección general de aeronáutica civil. Artículo 7 literal “c) Supervisar la prestación de los servicios de navegación de control de tráfico aéreo, de transporte aéreo de telecomunicaciones en lo que le corresponde, para que cumplan con los requisitos técnicos de seguridad y protección al vuelo, de acuerdo con las normas y otras disposiciones nacionales e internacionales, generalmente aceptadas, velando en todo momento por la vigilancia de la seguridad aeronáutica.”

Del citado artículo se deduce que es la autoridad aeronáutica a quien corresponde con carácter exclusivo “supervisar” la prestación de los servicios, lo cual lleva implícito que la excepción fundada en razones de utilidad pública permite la delegación de esta responsabilidad a cargo de terceros. El requisito es que esta se realice por medio de un contrato. Pueden encargarse de la prestación de estos servicios las empresas privadas.

Por otra parte todos estos servicios son, conforme al inciso k) del Artículo citado, soportados por los usuarios quienes tienen a su cargo el pago de las tasas que establezca la citada autoridad. Corresponde al Organismo Ejecutivo la determinación de la cuantía a pagar por los usuarios.

De lo expuesto en este capítulo relativo a infraestructura aeronáutica y circulación por el espacio aéreo se puede sintetizar el ámbito de aplicación de la legislación aeronáutica nacional, pues de lo que aquí se trata es de analizar el medio en el cual se desarrolla la actividad aeronáutica que da origen a que el derecho aeronáutico interno regule las

relaciones entre las personas físicas o personal aeronáutico y las cosas; Es decir, las aeronaves, sin perder de vista como se ha puntualizado, la naturaleza jurídica de éstas, pues es de señalar que siendo la actividad aeronáutica la que da origen esta rama del derecho, en la aeronave en vuelo es que se conjugan las relaciones del personal aeronáutico y las personas físicas, así como también en lo relativo a la infraestructura que alberga tal actividad. Es esta relación en la que precisamente la Ley, el Reglamento y las Regulaciones de aviación civil, pretenden plasmar su objetivo de regular procedimientos armónicos con la naturaleza del ejercicio aeronáutico sin perjuicio de la responsabilidad del Estado, y los operadores y el personal aeronáutico y en respeto a las medidas de seguridad propias del ejercicio aeronáutico por la garantía misma de la vida humana.

CONCLUSIONES

1. El estado estático en que se ha mantenido la legislación aeronáutica en Guatemala, demuestra que dicha normativa no responde a las características propias del Derecho Aeronáutico.
2. Las limitaciones a la propiedad actualmente reconocidas en la legislación aeronáutica guatemalteca no propician la cobertura de riesgos latentes en el ejercicio aeronáutico nacional.
3. La legislación aeronáutica nacional no regula la obligatoriedad del gobierno de proporcionar un espacio físico que sea cómodo y seguro para los familiares de los usuarios del transporte aéreo comercial, lo cual constituye una violación a los derechos humanos, principalmente en niños, adultos mayores y personas con capacidades especiales.
4. Los delitos aeronáuticos no están regulados en la legislación guatemalteca lo cual propicia principalmente vulnerabilidad a la seguridad de vuelo y barreras en la investigación de accidentes aéreos.

5. La Ley de aviación civil, establece que las normas en materia aeronáutica que no imponen delito serán determinadas por el organismo ejecutivo y el Reglamento de la ley establece que el procedimiento a seguir en la comprobación de hechos y la imposición de sanciones será determinada por el órgano administrativo competente lo cual genera arbitrariedad en el procedimiento de tipificar las faltas e imponer sanciones.

RECOMENDACIONES

1. El Congreso de la República debe actualizar la legislación aeronáutica en Guatemala, en observancia a los adelantos tecnológicos de la industria de la aviación y a las exigencias nacionales en beneficio de la seguridad de vuelo, tomando en consideración la autonomía, internacionalidad, integridad y reglamentación particular del Derecho aeronáutico.
2. Que el Organismo Legislativo, regule ampliamente lo relativo a superficies limitadoras de obstáculos, en el sentido crear y hacer cumplir mecanismos de control sobre la infraestructura actual, así como las servidumbres constituidas por aeródromos privados que regula la Ley de Aviación Civil, de manera que se eviten las construcciones que representen riesgo a las operaciones de vuelo en el espacio aéreo próximo a los aeródromos públicos y privados.
3. Que el Congreso de la República reforme Ley de Aviación Civil de manera que se establezca la obligatoriedad del Organismo Ejecutivo, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, de proveer un espacio físico con las comodidades básicas para albergar a quienes esperan a familiares y amigos en el Aeropuerto Internacional La Aurora.

4. Es necesario que el Organismo Legislativo regule y tipifique delitos aeronáuticos. Principalmente en aquellos casos de falsedad Material e ideológica que se pudieran cometer en los registros aeronáuticos cuando se realizan los servicios a las aeronaves, porque si se da este tipo de falsedad, se atenta gravemente contra la seguridad de vuelo.

5. El Organismo Ejecutivo debe reformar el Reglamento de la Ley de Aviación Civil, en el sentido de imponer parámetros en la normativa de nuevas faltas en materia aeronáutica que no hayan sido reguladas previamente y que el procedimiento a seguir en la imposición de sanciones, garantice el derecho de defensa para quien comete una falta.

BIBLIOGRAFÍA

- AMBROSINI, Antonio. **Derecho de la aviación**. Argentina: Ed. Depalma, 1949. 387 págs.
- DELICH, Pedro. **Compendio de derecho de la navegación: marítima, aeronáutica y espacial**. 3a. ed.; Córdoba, Argentina: Ed. Universidad Nacional de Córdoba, 1996. 310 págs.
- FERRER, Manuel Augusto. **Espacio aéreo y espacio superior**. Cordova, Argentina: Ed. Universidad Nacional de Córdoba, 1971. 258 págs.
- FOLCHI, Mario. **Contratos de utilización de aeronaves**, Buenos Aires, Argentina: Ed. Universidad de Morón, 1964. 120 págs.
- GAY DE MONTELLA, Rafael. **Principios de derecho aeronáutico**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Depalma, 1949. 170 págs.
- LENA PAZ, Juan A. **Compendio de derecho aeronáutico**. 5a. ed.; Buenos Aires, Argentina: Ed. Plus Ultra, 1987. 185 págs.
- RODRIGUEZ JURADO, Agustín. **Teoría y práctica del derecho aeronáutico**. 2a. ed.; Buenos Aires, Argentina: Ed. Desalma, 1996. 251 págs.
- VIDELA ESCALADA, Federico. **El derecho aeronáutico, rama autónoma de las ciencias jurídicas**. Argentina: Ed. Zabalía, 1996. 358 págs.

Legislación:

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

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

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

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

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

Regulaciones de Aviación Civil, Dirección General de Aeronáutica Civil de Guatemala,
Revisión 5 de noviembre de 2009.

ICAO. «Convenio de Chicago». Documento 7300/9. 9a. ed. 2006. http://www.icao.int/Icaonet/arch/doc/7300/7300_9ed.pdf (18 de noviembre de 2009)

«Convenio de Varsovia». 12 de octubre de 1929. http://www.sct.gob.mx/fileadmin/normatividad/transporte_aereo/3CONVENIO%20VARSOVIA%201929.pdf. (27 de noviembre 2009)

Convenio de Paris». 1919. <http://www.doctorcalleja.com.ar/Archivos/paris%201919.htm>
(22 de noviembre de 2009)