

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



**LA POLÍTICA DE CIELOS ABIERTOS Y LA
LEGISLACIÓN GUATEMALTECA**

SOFONÍAS LORENZO RENOJ CHÁVEZ

GUATEMALA, OCTUBRE DE 2011

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

**LA POLÍTICA DE CIELOS ABIERTOS Y LA
LEGISLACIÓN GUATEMALTECA**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

SOFONÍAS LORENZO RENOJ CHÁVEZ

Previo a conferírsele el Grado Académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Guatemala, octubre de 2011

**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. Avidán Ortiz Orellana |
| VOCAL II: | Lic. Mario Ismael Aguilar Elizardi |
| VOCAL III: | Lic. Luis Fernando López Díaz |
| VOCAL IV: | Br. Modesto José Eduardo Salazar Diéguez |
| VOCAL V: | Br. Pablo José Calderón Gálvez |
| SECRETARIO: | Lic. Marco Vinicio Villatoro López |

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. LEONEL BATRES GALVEZ
ABOGADO Y NOTARIO
Tel. 50601510- 56960866



Guatemala, febrero 21 de 2008



Licenciado
Marco Tulio Castillo Lutín
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala
Su despacho.

Respetable Licenciado:

En atención a la providencia de asesor de tesis, emitido por su despacho oportunamente, en el que se me nombra Asesor de Tesis del Bachiller **SOFONÍAS LORENZO RENOJ CHÁVEZ**, y oportunamente a proceder a emitir el dictamen correspondiente. Habiendo cumplido con asesorar el trabajo confiado, me permito emitir el siguiente:

DICTAMEN

- a) El trabajo de tesis se intitula "**LA POLITICA DE CIELOS ABIERTOS Y LA LEGISLACION GUATEMALTECA**".
- b) El tema que investigó el bachiller **SOFONÍAS LORENZO RENOJ CHÁVEZ**, es un tema de suma importancia e innovador en la materia del Derecho Aéreo.
- c) La bibliografía y leyes examinadas son las adecuadas para el profundo estudio jurídico y doctrinario del tema investigado y la metodología de derecho comparado y científico redundan en darle un valor de obra de consulta.
- d) Durante el tiempo empleado en la asesoría de la presente investigación de manera conjunta analizamos los diferentes aspectos y procedimientos a puntualizar, en la cual ambos estuvimos de acuerdo.

e) Por lo anteriormente relacionado concluyo informando a usted que procedí a **ASESORAR** el trabajo encomendado, por lo que me permito



OPINAR

En definitiva, el contenido del trabajo de tesis, se ajusta a los requerimientos científicos y técnicos que se deben cumplir de conformidad con la normativa respectiva, la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, las conclusiones y recomendaciones, bibliográfica utilizadas, son congruentes con los temas desarrollados dentro de la investigación, es por ello que al haberse cumplido con los requisitos establecidos en el artículo 32 del normativo para la elaboración de tesis de licenciatura en ciencias jurídicas y sociales y examen general público, resulta procedente dar el presente **DICTAMEN FAVORABLE**, aprobando el trabajo de tesis asesorado, para que continúe su trámite.

Con las muestras de mi respeto soy de usted deferentemente servidor.

LIC. LEONEL BATRES GALVEZ
ABOGADO Y NOTARIO
Col. 8,499

Licenciado
LEONEL BATRES GALVEZ
Abogado y Notario



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

Atentamente, pase al (a la) LICENCIADO (A) MANUEL DE JESÚS HUIITE MONTENEGRO, para que proceda a revisar el trabajo de tesis del (de la) estudiante SOFONÍAS LORENZO RENOJ CHÁVEZ, Intitulado: "LA POLÍTICA DE CIELOS ABIERTOS Y LA LEGISLACIÓN GUATEMALTECA".

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 el 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. MARCÓ TULIO CASTILLO LUTÍN
JEFE DE LA UNIDAD ASESORÍA DE TESIS

cc. Unidad de Tesis
MTCL/sllh





LIC. MANUEL DE JESÚS HUIE MONTENEGRO

Tel. 22202817 - 53188723

11 Av. 7-38 oficina 305 tercer nivel Zona 1



Guatemala, marzo 26 de 2008

Licenciado

Marco Tulio Castillo Lutín

Jefe de la Unidad Asesoría de Tesis

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

Universidad de San Carlos de Guatemala

Ciudad Universitaria

Licenciado castillo Lutín:

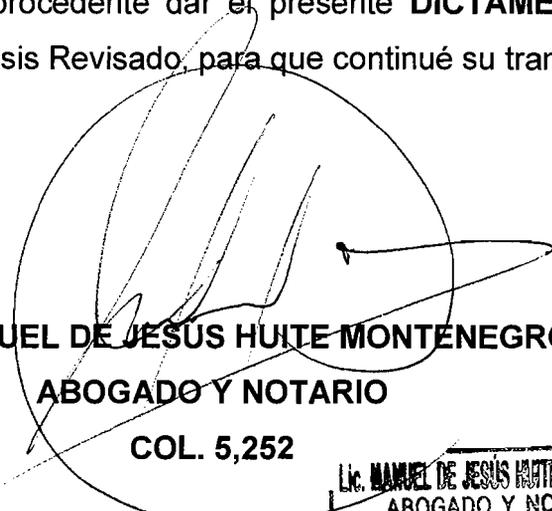
De conformidad con el nombramiento emitido por esa jefatura con fecha siete de marzo de dos mil ocho, en el que se dispone nombrar al suscrito como Revisor del trabajo de tesis intitulado **“LA POLÍTICA DE CIELOS ABIERTOS Y LA LEGISLACIÓN GUATEMALTECA”** del bachiller **SOFOÑÍAS LORENZO RENOJ CHÁVEZ**, y para lo cual informo:

Realicé la Revisión de la investigación y en su oportunidad sugerí algunas correcciones de tipo gramatical y de redacción; que consideré que en su momento serán necesarias para mejor comprensión del tema que se desarrolla.

La estructura formal de la tesis fue realizada en una secuencia adecuada para un buen entendimiento de la misma, así como la utilización de los métodos deductivo e inductivo, analítico, sintético y la utilización de la técnica de investigación bibliográfica que comprueba que se hizo la recolección de bibliografía actualizada.

Las conclusiones y recomendaciones fueron redactadas en forma clara y sencilla para esclarecer el fondo de la tesis en congruencia con el tema investigado. En tal sentido el contenido del trabajo de tesis me parece muy interesante y en medida de espacio, conocimiento e investigación he estado apegado a las pretensiones del bachiller **SOFONÍAS LORENZO RENOJ CHÁVEZ**, ya que el material es considerablemente actual.

En definitiva, el contenido del trabajo de tesis, se ajusta a los requerimientos científicos y técnicos que se deben cumplir de conformidad con la normativa respectiva, la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, las conclusiones y recomendaciones, bibliografía utilizada, son congruentes con los temas desarrollados dentro de la investigación, cumpliendo así con los requisitos establecidos de forma y de fondo que exige el artículo 32 del normativo para la elaboración de tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y examen general publico, resulta procedente dar el presente **DICTAMEN FAVORABLE**, aprobando el trabajo de tesis Revisado, para que continúe su tramite.


LIC. MANUEL DE JESUS HUI TE MONTENEGRO
ABOGADO Y NOTARIO
COL. 5,252

Lic. MANUEL DE JESUS HUI TE MONTENEGRO
ABOGADO Y NOTARIO



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 agosto del año dos mil nueve.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la Impresión del trabajo de Tesis del (de la) estudiante SOFONÍAS LORENZO RENOJ CHÁVEZ. Titulado LA POLÍTICA DE CIELOS ABIERTOS Y LA LEGISLACIÓN GUATEMALTECA. Artículos 31, 33 y 34 del Normativo para la elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.-

CMCM/mbbm



DEDICATORIA



- A DIOS:** Ser supremo que guía mi camino y que nunca me abandona en la adversidad. Merecedor de toda honra, porque de Él, para Él y por Él son todas las cosas.
- A MIS PADRES:** Trinidad Magdalena Chávez Vásquez y Santos Fulgencio Renoj Vicente, por su apoyo incondicional a lo largo de mi vida en la realización de mis metas.
- A MIS ABUELOS:** Orfilia López, Cruz Renoj, Lucia Vásquez y Lorenzo Chávez (Q.E.P.D.), Que a través de sus sabios consejos he llegado a culminar otra fase de mi vida.
- A MI ESPOSA:** Carmen Rosana Valladares Chinchilla. Gracias por su apoyo y fiel compañía para cumplir esta meta trazada de la finalización de mi carrera.
- A MI HIJO:** Fulgencio Willian Lorenzo Renoj Valladares, hermoso regalo de Dios, gracias por su amor y comprensión en todos aquellos momentos en que no pude estar con él.
- A MIS HERMANOS:** Mardoqueo, Gilda, Ottoniel, Mirna, Enrique y Lucía, gracias por su cariño y ser un ejemplo a seguir.
- A MIS AMIGOS:** Rodolfo Quiñonez, Carlos De León, Evelyn Solís. Que me acompañaron en las largas horas de preparación académica y que hicieron grato el camino del aprendizaje, gracias por compartir sus conocimientos.
- A LOS LICENCIADOS:** Leonel Gálvez, Wilber Navarro, Carlos Castro, Luis Estuardo Cruz Trujillo. Un sincero agradecimiento por todo el apoyo recibido a lo largo de mi preparación académica,

deseándoles que Dios les derrame bendiciones en su vida profesional.



A: La gloriosa Universidad de San Carlos de Guatemala, centro de estudios donde realice mis sueños y forjadora de profesionales de éxito del país y a la Facultad de Ciencias Jurídicas Sociales, que hoy me honra con tan preciado galardón, a quien pondré en alto en el noble ejercicio de la profesión.

A USTED: Por su presencia.

ÍNDICE



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

CAPÍTULO I

| | |
|--|----|
| 1. Derecho mercantil..... | 1 |
| 1.1. Evolución del derecho mercantil..... | 1 |
| 1.2. La empresa mercantil..... | 4 |
| 1.3. Concepto de la empresa mercantil..... | 5 |
| 1.4. Naturaleza jurídica de la empresa mercantil..... | 6 |
| 1.4.1. Teoría atomista..... | 6 |
| 1.4.2. Teoría unitaria..... | 6 |
| 1.4.3. Teoría intermedia..... | 6 |
| 1.5. Elementos de la empresa mercantil..... | 7 |
| 1.5.1. La libre competencia..... | 9 |
| 1.5.2. Carácter económico de la competencia..... | 12 |
| 1.5.3. Carácter jurídico de la competencia..... | 13 |
| 1.5.4. Dimensión ética de la competencia..... | 16 |
| 1.6. Clasificación de la competencia..... | 17 |
| 1.6.1. Competencia prohibida..... | 17 |
| 1.6.2. Competencia desleal..... | 18 |
| 1.6.3. Usurpación de derecho de propiedad industrial..... | 18 |
| 1.7. La estrategia competitiva..... | 18 |
| 1.8. Las libertades del aire como presupuesto del contrato de transporte aéreo de mercancías..... | 19 |
| 1.8.1. Antecedentes históricos..... | 19 |
| 1.8.2. Antecedentes históricos en Guatemala y Centro América..... | 23 |
| 1.8.3. Origen de las libertades del aire..... | 24 |
| 1.8.4. Las libertades del aire..... | 25 |
| 1.8.5. Concepto de contrato de transporte aéreo de cosas..... | 29 |



CAPÍTULO II

| | |
|---|----|
| 2. Historia de la aviación civil..... | 33 |
| 2.1. Historia antigua..... | 33 |
| 2.1.1. El siglo XIX..... | 33 |
| 2.1.2. Primera guerra mundial y posguerra..... | 34 |
| 2.1.3. Segunda guerra mundial..... | 35 |
| 2.1.4. Después de la segunda guerra mundial..... | 36 |
| 2.2. Historia de aviación civil en Guatemala..... | 37 |
| 2.3. Historia del derecho aeronáutico..... | 38 |
| 2.4. Formación histórica del derecho aéreo..... | 40 |
| 2.5. Concepto de derecho aeronáutico..... | 43 |
| 2.6. Características del derecho aeronáutico..... | 43 |
| 2.6.1. Internacionalidad..... | 44 |
| 2.6.2. Politicidad..... | 44 |
| 2.6.3. Dinamismo..... | 45 |
| 2.6.4. Plenitud..... | 45 |
| 2.7. La denominación de la disciplina..... | 46 |
| 2.8. Fuentes internacionales..... | 47 |
| 2.9. Contenido del derecho aeronáutico..... | 50 |
| 2.10. Autonomía del derecho aeronáutico..... | 52 |
| 2.11. Condición jurídica del espacio aéreo..... | 53 |

CAPÍTULO III

| | |
|--|----|
| 3. Instituciones internacionales y nacionales..... | 55 |
| 3.1. Organización Internacional de la Aviación Civil (OACI)..... | 55 |
| 3.2. Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA)..... | 57 |
| 3.3. Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA)..... | 58 |
| 3.4. Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)..... | 59 |



| | |
|--|----|
| 3.5. Asociación Guatemalteca de Líneas Aéreas..... | 59 |
| 3.6. Espacio aéreo..... | 59 |
| 3.6.1. Soberanía del espacio aéreo..... | 61 |
| 3.6.2. Regulación legal..... | 64 |
| 3.7. Código compartido..... | 65 |
| 3.7.1. Antecedentes..... | 65 |
| 3.7.2. Concepto..... | 66 |
| 3.7.3. Regulación legal..... | 67 |

CAPÍTULO IV

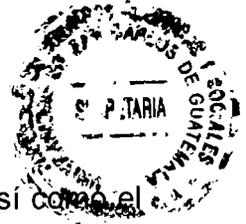
| | |
|--|-----|
| 4. Política de cielos abiertos en Guatemala..... | 71 |
| 4.1. Política de Transporte Aéreo Internacional en Centro América..... | 74 |
| 4.1.1. El Salvador..... | 74 |
| 4.1.2. Honduras..... | 77 |
| 4.1.3. Nicaragua..... | 80 |
| 4.1.4. Costa Rica..... | 82 |
| 4.1.5. Panamá..... | 84 |
| 4.1.6. México..... | 87 |
| 4.2. Política general..... | 88 |
| 4.3. Política específica..... | 88 |
| 4.4. Libertades del aire..... | 90 |
| 4.4.1. Antecedentes..... | 90 |
| 4.4.2. Concepto..... | 96 |
| 4.4.3. Libertades del aire desde la perspectiva legal..... | 96 |
| 4.4.4. Libertades del aire doctrinariamente..... | 103 |
| 4.4.5. El cabotaje..... | 105 |
| 4.4.6. Acuerdos bilaterales..... | 107 |



CAPÍTULO V

| | |
|--|-----|
| 5. Análisis comparativo de los Decretos Números 100-97 y 93-2000 | 109 |
| 5.1. Decreto Número 100-97, Ley de Aviación Civil | 109 |
| 5.2. Decreto Número 93-2000, Ley de Aviación Civil | 110 |
| 5.3. Análisis final de los resultados de investigación | 114 |
| CONCLUSIONES | 129 |
| RECOMENDACIONES | 131 |
| BIBLIOGRAFÍA | 133 |

INTRODUCCIÓN



Es preciso establecer que el avance de la aviación civil ha sido acelerado, así como el derecho aeronáutico, ha sido una de las pocas ramas de la ciencia jurídica que alcanzó un amplio desarrollo en tan poco tiempo. Es importante mencionar que Guatemala es un país en vías de desarrollo, por ello, debe tener una legislación acorde a este tema para así establecer una política de transporte aéreo internacional en Centroamérica, Panamá y México, la cual ayuda a promover el desarrollo y la economía de Guatemala para alcanzar un mejor avance.

Se ha comprobado que la Política de Cielos Abiertos a pesar de estar condicionada a la reciprocidad, ha sido únicamente de beneficio para los usuarios y la economía de Guatemala, no así las empresas guatemaltecas de transporte aéreo que se consideran en desventaja; pero no han tenido ningún cambio negativo. La reciprocidad se debe de utilizar como un medio de negociación, ya que en la actualidad, el transporte aéreo es de suma importancia en el desarrollo de todo país, la que contribuye a la economía y progreso del mismo.

Es preciso exponer los motivos y razones por las cuales es de vital importancia que los estudiosos del derecho en Guatemala, conozcan de la libre competencia en el transporte aéreo, de acuerdo con la legislación guatemalteca, ya que la Política de Cielos Abiertos se ocupa básicamente de las rutas de mayor tráfico aéreo, las cuales, son las de mayor rendimiento económico para la industria aérea. El objetivo de esta política es mantener una mínima intervención de los Estados dentro de su aplicación, siempre tomando en cuenta la soberanía que los mismos tienen sobre su espacio aéreo.

El objetivo general de la investigación fue demostrar que los acuerdos internacionales en materia de transporte aéreo, bajo criterios de reciprocidad efectiva y mercados equivalentes, promoviendo la equidad, el respeto y la búsqueda de medidas de beneficio mutuo entre los países, para así fortalecer a las aerolíneas nacionales, tomando en cuenta, responsable y gradualmente, las tendencias internacionales de la industria y los específicos fueron: se dio a conocer los principales beneficios que otorga la Política de Cielos Abiertos a Guatemala; se estableció las ventajas y desventajas de



la Política de Cielos Abiertos; se demostró desde el marco legal los aspectos positivos y negativos de la Política de Cielos Abiertos en la industria de la aviación civil en Guatemala; se estableció cuales han sido los resultados que ha tenido la Política de Cielos Abiertos con respecto a la reciprocidad y como ha contribuido a la competencia y desarrollo en las actividades de transporte aéreo en Guatemala; también se verificó que las negociaciones de los convenios de transporte aéreo sobre una base bilateral, conforme a lo establecido en la Convención de Chicago se cumplan a cabalidad y solo cuando así convenga a los intereses del país y tomando en cuenta la evolución de las tendencias internacionales y de la propia

Se comprobó la hipótesis, en la necesidad del estudio de las políticas de cielos abiertos en la industria de la aviación civil en guatemalteca y la aplicación de su legislación derivado de la competencia y desarrollo en las actividades de transporte aéreo en Guatemala.

Este análisis está contenido en cinco capítulos de los cuales, el primero tiene como propósito el estudio de la empresa mercantil, naturaleza jurídica de la empresa mercantil y la libre competencia; el segundo capítulo tiene el propósito de estudiar la Historia de la Aviación Civil, la historia de la Aviación Civil en Guatemala y la formación histórica del derecho aeronáutico; el tercer capítulo establece sobre las instituciones internacionales y nacionales, Organización Internacional de la Aviación Civil (OACI), Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA), Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), el cuarto capítulo está dirigido a describir sobre lo que es la Política de Cielos Abiertos en Guatemala, la política de transporte aéreo internacional en Centro América, las libertades del aire, las libertades del aire desde la perspectiva legal y el quinto capítulo establece un Análisis comparativo de los Decretos Números 100-97 y 93-2000, y para concluir con un Análisis final de los resultados de esta investigación, en tanto su comprensión será indispensable, a fin de que el trabajo cumpla con los fines y objetivos trazados en los apartados oportunamente señalados.

CAPÍTULO I



1. Derecho mercantil

1.1. Evolución del derecho mercantil

“En el estudio del desarrollo histórico del comercio se deben distinguir cuatro etapas, que corresponden a determinadas épocas vividas por la humanidad, tal y como lo afirma el mercantilista Ricardo Sandoval López.”¹ Estas etapas son:

- Desde los orígenes de la civilización hasta la época de las cruzadas: ésta etapa surge cuando la humanidad ha alcanzado un grado de civilización. Los primeros pueblos que practican el comercio son los egipcios, caldeos y babilonios. Los fenicios, pueblo de navegantes, dieron un impulso al comercio ya que introducen el alfabeto y el sistema de pesos y medidas.
- Desde las cruzadas hasta la época de los grandes descubrimientos: en ésta etapa debido al movimiento de carácter político religioso, da lugar a un mayor conocimiento e intercambio entre hombres, por lo que las necesidades sociales exigieron un control, una autoridad que no solo manejara, sino que también organizara la actividad mercantil que se ejercía entre los comerciantes. Dicha autoridad fue el cónsul, quien tenía un poder público de organización y facultades de tribunal de justicia para resolver conflictos e interpretar costumbres.
- Desde los grandes descubrimientos hasta la Revolución Francesa: etapa en la cual desde el siglo XV, abre un mercado extraordinario al comercio, en especial

¹ Sandoval López, Ricardo. **Manual de derecho comercial**. Pág. 25.

el desarrollado entre España y Portugal que produjo una enorme fuerza para esas potencias en aquella época.



- Desde la Revolución Francesa en adelante: con el Congreso de Viena (1815) se inicia una época de desarrollo extraordinario, ya que el comercio pasa a ser el centro de la actividad no solo de los hombres sino de los Estados, el apareamiento de la industria manufacturera y la división del trabajo, la técnica y el maquinismo, contribuyen a un auge en la actividad mercantil.

Según el jurista René Villegas Lara, “gracias a la historia, la sociología y la antropología se puede visualizar al ser humano en el inicio de su vida como tal, como un ser que buscaba satisfacer sus necesidades con los bienes que la naturaleza le proporcionaba de manera espontánea”². Conforme se fue organizando, fue luego el núcleo familiar y después, el grupo al cual pertenecía el que buscaba la satisfacción de necesidades, es decir el mero consumo sin que hubiera de por medio un propósito de intercambio.

Continúa manifestando Villegas Lara, “que conforme la organización social logró evolucionar, el ser humano experimentó necesidades más complejas que hizo necesario un desarrollo de la civilización sobre la base de la transformación de la actividad económica humana, produciendo una progresiva división del trabajo.”³

Por la división antes descrita tal y como lo establece el jurista Villegas Lara, “da lugar a la aparición de la figura del mercader, cuyo papel no radica en el proceso de

² Villegas Lara, Rene. **Derecho mercantil guatemalteco**. Pág. 28.

³ **Ibíd.**

producción, sino en la circulación de aquellos objetos producidos y disposición de los mismos al alcance del consumidor.”⁴



También manifiesta José Codera Martín, “que con el paso del tiempo de ésta figura se deduce la del profesional comerciante así como la categoría de la mercancía que se le otorga a los productos en la medida en que su intercambio y venta toma preponderancia, sobre otros fenómenos productivos.”⁵

En principio, ese intercambio fue conocido como trueque, hasta que apareció la moneda, que por su representación de valor, consolida el desarrollo eventual del comercio, así también del derecho que lo rige.

Sin embargo, según Sandoval, “el nacimiento del derecho mercantil, tiene una estrecha relación con la actividad de los gremios y corporaciones de los mercaderes, quienes se organizaban para una mejor defensa de sus intereses comunes. Defensa que llevaban a cabo mediante estatutos escritos que en su gran mayoría recogían prácticas mercantiles tradicionales.”⁶

Así Villegas Lara, “afirma que el comercio se ha caracterizado y se sigue caracterizando por su desenvolvimiento en forma rápida y sin mayores formalidades, pero fue precisamente en Roma, en donde se encontró la solución a ésta diferencia dándole las facultades de interpretación al pretor, de manera que al aplicar la ley civil al comercio, debía observarse las peculiaridades propias del fenómeno comercial, por lo que la rigidez de la ley se suplió con la elasticidad de una interpretación especial.”⁷

⁴ **Ibíd.** Pág. 30.

⁵ Codera Martín, José. **Diccionario de derecho mercantil.** Pág. 32.

⁶ Sandoval López, **Ob. Cit.** Pág. 28.

⁷ Villegas Lara, **Ob. Cit.** Pág. 33.



Por lo que resulta importante mencionar, que la relevancia que el derecho mercantil ha tenido no solo se observa a través de la historia sino hasta en la actualidad, ya que la globalización económica no es un fenómeno de nuestros días, éste surgió con la expansión del transporte tanto marítimo como eventualmente aéreo, desde los procesos colonizadores hasta procesos económicos, políticos, entre otros, que en la actualidad se desarrollan.

La globalización en sí misma es una consecuencia de la evolución técnica para el desplazamiento de los hombres y de las mercancías, una función circulatoria que integra y acorta distancias en un mundo cada vez más interdependiente y más relacionado comercialmente.

1.2. La empresa mercantil

Según el doctor Villegas Lara, “el derecho mercantil moderno se centra en estudiar a la empresa mercantil y sus elementos como núcleo de la actividad mercantil, y que es necesario estudiarla conjuntamente con los sujetos del derecho mercantil, ya que ello permite comprender la importancia que tiene la organización comercial para el sujeto comerciante.”⁸

Manifiesta, Salas Subirat, “que en toda actividad que se necesite coordinar esfuerzos materiales y humanos, para lograr un objetivo, la organización empresarial es necesaria. El comercio, en consecuencia, se desenvuelve mejor si el comerciante estructura una empresa capaz de garantizarle óptimos resultados, evitando la improvisación de sus actos comerciales”.⁹

⁸ **Ibid.** Pág. 213.

⁹ Salas Subirat, José. **El seguro en la economía.** Pág. 78.



1.3. Concepto de la empresa mercantil

Edmundo Vásquez Martínez, “entiende por empresa un ente organizado por trabajo y capital, como pilares de la producción y dedicada a actividades industriales, mercantiles o prestación de servicios con fines de lucro.”¹⁰

Villegas Lara, “también da un concepto de empresa desde un punto de vista económico, en el que la organización del factor capital y trabajo tienen como destino la producción de bienes o servicios o la mediación de éstos para el mercado.”¹¹

Sin embargo Villegas Lara, “afirma que la ciencia del derecho ha encontrado difícil formular un concepto más o menos unitario de empresa y que no se asemeje al punto de vista económico. Pero hay corrientes que manifiestan la inexistencia de una conceptualización jurídica de empresa, de acuerdo al ordenamiento legal guatemalteco, y a los elementos que le asigna la economía.”¹²

En Guatemala si es posible y existe un concepto jurídico de empresa, que no deja lugar a dudas en cuanto a su alcance y proyección legal. Para tal efecto el Artículo 655 del Código de Comercio establece que “se entiende por empresa mercantil el conjunto de trabajo, elementos materiales y valores coordinados, para ofrecer al público con propósito de lucro y de manera sistemática, bienes y servicios. La empresa mercantil será reputada como un bien mueble.”¹³

¹⁰ Vásquez Martínez, Edmundo. **Instituciones de derecho mercantil.** Pág. 248.

¹¹ Villegas Lara, **Ob. Cit.** Pág. 214.

¹² **Ibid.** Pág. 215.

¹³ **Ibid.** Pág. 216.



1.4. Naturaleza jurídica de la empresa mercantil

Villegas Lara, “conceptualiza la naturaleza jurídica de la empresa no simplemente por su esencia, sino que apoyándose en las siguientes teorías.”¹⁴

1.4.1. Teoría atomista

Según ésta teoría la empresa es una reunión de ingredientes particulares carentes de una unidad jurídica, manteniendo su individualidad.

1.4.2. Teoría unitaria

La empresa es una institución que no se puede estudiar por particularidades, como lo son los elementos materiales, valores incorpóreos y el trabajo, sino para analizarla en su totalidad.

1.4.3. Teoría intermedia

Según ésta teoría la empresa es una unidad, pero también puede considerarse por sus elementos. En nuestra legislación, en el Artículo 662 del Código de Comercio, se observa que se identifica la esencia de la empresa como tal, pero si ésta deja de funcionar injustificadamente, sus elementos dejan de estar ligados a una unidad, la cual supone que pueden entrar en relaciones jurídicas en forma singular.

La teoría atomista parece plantear un esquema más congruente con la realidad de las entidades mercantiles. El mundo corporativo de la actualidad se alinea con ésta postura, en tanto la reunión de múltiples partes hace todos unitarios dedicados a las

¹⁴ Ibid.



actividades mercantiles. Tal es el caso de un grupo financiero, o bien un conglomerado aéreo para ir más en línea con el tema de éste estudio, como AA- American Eagle.

Se concluye, que la empresa dentro del ámbito del transporte aéreo, no es más que una entidad que se organiza de manera tal, para lograr con fines de lucro, transportar de manera sistemática vía aérea, a personas, carga y/o correo.

1.5. Elementos de la empresa mercantil

Tanto Villegas Lara, “como el Código de Comercio vigente, presentan como elementos de la empresa mercantil aspectos de diversa índole, materiales e inmateriales.”¹⁵ Pero según el Código de Comercio, los elementos son:

- El establecimiento. Constituye el lugar en donde tiene su asiento, es decir aquel en que habitualmente se ejerce la industria o profesión. Sin embargo un comerciante, según las necesidades de su organización comercial, puede tener un establecimiento principal y otros auxiliares, tanto para la sede como para las sucursales, por lo tanto, éste es el centro de las operaciones mercantiles. El establecimiento en lo aéreo tiene en la actualidad varias manifestaciones, un counter en un aeropuerto o la central en el país de origen de la línea aérea.
- La clientela y la fama mercantil. Se consideran elementos de la empresa y se les califican jurídicamente dentro de tal unidad. La clientela es el conjunto de personas individuales o jurídicas que mantienen relaciones de mercadeo con la empresa. Ésta clientela es más asidua y permanente en la medida en que la empresa funciona bajo las reglas, métodos y sistemas de organización que

¹⁵ *Ibid.* Pág. 217.



permiten dar un servicio adecuado y constante al público. Este elemento se ve reflejado en el ámbito aéreo a través del servicio, la puntualidad y seguridad, porque de ésta manera la industria aérea se nutre de clientela y fama.

- El nombre comercial y los signos distintivos de la empresa y del establecimiento. Por la trascendencia que tienen los signos distintivos, este tema no está regulado dentro de la sistemática del Código de Comercio, sino se encuentra regulado por el convenio centroamericano para la protección de la propiedad industrial, con el objeto de proteger al comerciante y evitar conflicto de intereses que se dan en el tráfico comercial. Este elemento va en línea con el anterior, en lo aéreo debido a que el éxito de una entidad tiene que ver con la difusión de su nombre y éste generalmente se identifica por los signos distintivos de la misma.
- Los contratos de arrendamiento. El propietario de una empresa puede tener bajo la figura jurídica del arrendamiento los inmuebles en los que lleva a cabo sus negociaciones y operaciones, o bien en esa misma calidad usaría otro tipo de bienes que son indispensables para el funcionamiento de la empresa.
- Mobiliario y maquinaria. Son elementos de la empresa que varían de acuerdo a la función a que se dedique la empresa. En este caso los aviones, hangares, entre otros.
- Los contratos de trabajo. Porque en una empresa usualmente se prestan servicios a distintas personas que se ligan al comerciante por un contrato de trabajo.

Éste se considera un elemento esencial de la empresa mercantil de transporte aérea ya que es la persona con conocimientos especiales la que hace efectiva las operaciones en éste ámbito.



1.5.1. La libre competencia

Vásquez Martínez, “expone que la libertad de competencia debe comprenderse como la oportunidad de participar en el comercio y en la lucha por conquistar clientela, sin limitaciones y en igualdad de circunstancias jurídicas.”¹⁶

Rodríguez Rodríguez, J. “considera que la competencia, no es más que el fenómeno en el cual los seres humanos a través de esfuerzos logran una posición favorable en el mercado.”¹⁷

Existen varias ópticas desde las cuales se puede definir la libre de competencia. Una deducción generalizada de múltiples lecturas de carácter mercantil permite entender ésta noción como la facultad de ofrecer bienes y servicios a los consumidores, aunque esa libertad se encuentre tutelada por la ley, con el fin de evitar la llamada competencia desleal.

Se entiende por competencia desleal lo que Guillermo Cabanellas de Torres califica de “abusiva práctica del comercio por quien trata de desviar, en provecho propio, la clientela de otra persona, establecimiento comercial o industrial, empleando para conseguirlo equívocos, fortuitas coincidencias de nombre, falsas alarmas o cualquier medio de propaganda deshonesta”.¹⁸

¹⁶ Vásquez Martínez, **Ob. Cit.** Pág. 226.

¹⁷ Rodríguez Rodríguez, J. **Derecho mercantil.** Pág. 236.

¹⁸ Cabanellas, Guillermo. **Diccionario jurídico elemental.** Pág. 78.



Para traducir al ámbito real a la empresa, el derecho establece normas que rigen su naturaleza jurídica, elementos que la integran, tráfico jurídico a que está sujeta, publicidad, conservación y la forma en que se singulariza ante la existencia indudable de un número vasto de organizaciones empresariales. Ese derecho se integra a partir de la Constitución Política de la República de Guatemala, la cual garantiza la libertad de empresa, obligando inclusive al Estado a estimular y fomentar dicha libertad dentro de una economía de mercado libre, (Artículo 43). Ésta norma se ve desarrollada ampliamente en el Código de Comercio (Decreto Número 2-70 del Congreso de la República de Guatemala).

Asimismo, establece la Constitución Política de la República de Guatemala, en su Artículo 130, la prohibición de monopolios y privilegios para el efecto, el Estado limitará el funcionamiento de las empresas que absorban o tiendan a absorber, en perjuicio de la economía nacional, la producción en uno o más ramos industriales o de una misma actividad comercial o agropecuaria, de la misma manera, el Estado protegerá la economía de mercado e impedirá las asociaciones que tiendan a restringir la libertad de mercado o a perjudicar a los consumidores.

A su vez, el Código de Comercio protege la libre competencia por medio de la prohibición de los monopolios, a cuyo efecto se establece un régimen jurídico que permite la defensa del perjudicado y la sanción del infractor.

Por otro lado Vásquez Martínez, “considera como competencia desleal a todo hecho o acto contrario a la buena fe comercial, o al normal y honrado desenvolvimiento de las

actividades mercantiles, es decir, que la competencia desleal es la realización de hechos y actos que lesiona los derechos de otros comerciantes.”¹⁹



Continua manifestando Vásquez Martínez, “que a título de enumeración y por lo mismo sin que sea excluyente de otros, la ley considera actos de competencia desleal: engañar o confundir al público en general o personas determinadas, mediante falsas indicaciones o noticias respecto de los productos o servicios, que buscan perjudicar directamente a otro comerciante usando indebidamente nombres, marcas, avisos, patentes y otros elementos de otra empresa o propagando noticias falsas que desacrediten a otro comerciante; perjudicar directamente a otro comerciante al utilizar el nombre de quien se ha obligado a no dedicarse a una actividad o empresa determinada y al aprovechar los servicios de quien ha roto su contrato de trabajo a invitación directa del comerciante que le dé nuevo empleo; y realizar cualesquiera actos similares, encaminados directamente o indirectamente a desviar la clientela de otro comerciante, Artículo 363 del Código de Comercio.”²⁰

De conformidad con el citado autor Vásquez Martínez, “aquel comerciante que se sienta perjudicado por la competencia desleal puede acudir a la vía ordinaria, para dilucidar tal controversia.”²¹ De ésta cuenta se da la suspensión de dichos actos y la condena en daños y perjuicios, así como la publicación, en caso de dolo o culpa del infractor, de la sentencia condenatoria, Artículo 365 del Código de Comercio (Decreto Número 2-70 del Congreso de la República de Guatemala).”

¹⁹ Vásquez Martínez. **Ob. Cit.** Pág. 228.

²⁰ **Ibíd.** Pág. 230.

²¹ **Ibíd.** Pág. 232.



1.5.2. Carácter económico de la competencia

Afirma Hilda Samayoa Rivera, “que en un sentido pleno de abstracción y generalización teórica, para que la economía tradicional exista y sea una economía verdaderamente competitiva, necesariamente debe de darse un árbitro, que sería el mercado, que es el que dirige las actividades, decisiones y determinaciones de los consumidores, debido a que de ésta forma el vendedor busca mercados más favorables y los compradores escogen entre variadas fuentes de suministro.”²²

Continúa manifestando Samayoa, “expone que la necesidad de crear una distribución satisfactoria, fomenta la competencia a través de los mercados libres, aspecto que se entiende como la conciliación de intereses personales con el público, ya que los competidores son capaces de escoger entre variadas formas de adquisición y venta de los servicios y productos, por lo que, mientras más numerosas y variadas sean éstas, más convenientes serán para la existencia objetiva de la competencia eficaz.”²³

De ésta manera explica Samayoa, “que es posible que se produzca una competencia que será perfecta, por que serán los consumidores y soberanos del mercado quienes son los que deciden y fijan los precios que han de regir en el mismo. Debido a la anterior situación, un fenómeno de ésta naturaleza resulta altamente improbable en cuanto a la posibilidad de que se susciten en la realidad, siendo más bien por así decirlo, una situación técnica ya que los factores como la intervención del Estado en la nacionalización de empresas, concesiones monopolísticas directas o indirectas, pactos creados por los propios empresarios, pueden controlar o bien fijar la oferta y la

²² Samayoa Rivera, Hilda. **La libertad de competencia y su regulación jurídica en Guatemala.** Pág. 30.

²³ **Ibid.** Pág. 33.



demanda y por ende los precios, etc., no vienen sino a impedir la existencia real de la competencia perfecta, debilitado a la postre la libertad económica.”²⁴

Por ello es que ha surgido la competencia imperfecta, practicable, operativa o suficientemente eficaz, pues ésta admite en ella la existencia de circunstancias como las anteriormente señaladas y es acá donde el derecho tiene su razón de existir, pues mediante normas adecuadas se logrará, si no totalmente, si en parte y sin perjuicio de la libertad de concurrencia, una lucha real para la conquista del mercado.

1.5.3. Carácter jurídico de la competencia

La competencia económicamente hablando, según Samayoa, “es sinónimo de libertad y por eso es posible formar una concepción de la competencia desde el punto de vista económico y jurídico como la situación en la que se encuentran actual o potencialmente dos o más empresarios, que operando en el mismo ámbito del mercado, ofrecen bienes o servicios susceptibles de satisfacer, incluso con medios (bienes o servicios) diferentes, la misma necesidad y que se encuentran en una situación de conflicto de intereses frente a la clientela.”²⁵

La anterior concepción puede complementarse con la idea de que aquélla debe darse dentro de los límites que la ley señala y con ausencia de coerción arbitraria. “Hay por lo tanto, cuatro puntos básicos que presuponen la libertad de competencia, a saber, tal y como la afirma Samayoa.”²⁶

1. Libertad de iniciativa.

²⁴ **Ibid.**

²⁵ Samayoa Rivera. **Ob. Cit.** Pág. 34.

²⁶ **Ibid.**



2. Libertad de determinación para el modo o forma de llevar su actividad
3. Igualdad (ya que la libertad solo puede darse en función de la igualdad) de los industriales o comerciantes ante la ley.
4. Principio de alteridad.

Afirma Samayoa, "que la existencia y razón de ser de la tutela a la libre competencia estriba en que en un marco de competencia imperfecta se trata de eliminar en lo posible obstáculos artificiales al juego de la competencia."²⁷ Estos obstáculos, que en la economía de mercado se presentan, son:

1. Naturales o connaturales al propio sistema, éstos por sí mismos lo crean, es decir, que los posibles competidores deben cumplir con un mínimo de requisitos que la propia competencia impone, de lo contrario, no se puede llegar a nacer en el mercado o bien sucumbe en él.
2. Obstáculos artificiales o patológicos, son aquellos que a la inversa de los obstáculos naturales, no surgen del propio mercado. Éstos existen por la propia voluntad de los competidores con el fin de eliminar o limitar en ello lo posible y con beneficio propio de la competencia. Con ello queda claro que: cuando la doctrina o la ley se refieren al establecimiento de una idílica condición de libertad y de absoluta universal igualdad, superada por la propia naturaleza de las cosas, da como resultado la estructura de la economía moderna.

Por tutela y defensa de la libertad de competencia debemos entender la tendencia dirigida a prevenir, y en su caso, a reprimir y a sancionar los abusos que constituyen los

²⁷ *Ibíd.* Pág. 36.



obstáculos artificiales voluntarios creados por los empresarios (no como los naturales, a normal funcionamiento de la economía), que son perjudiciales para el desarrollo de la competencia practicable o imperfecta en el mercado.

Resulta indudable la conclusión que señala como factor esencial, tanto en lo económico como en lo jurídico, a la igualdad, es decir la presentación de oportunidades fundamentadas en la igualdad. La existencia de condiciones jurídicas de aplicación general tanto para oferentes como consumidores, sólo da la oportunidad de ingreso al mercado y la igualdad jurídica y comercial para competir dentro de él y que determinará el verdadero sentido de la libre competencia, dado que la libertad se da en función de la igualdad.

Consecuentemente, cabe mencionar los factores determinantes para el logro de la competencia, éstos son: la existencia de la oportunidad para que surja un número de productores y consumidores, de manera que ninguno de ellos pueda influir negativamente en el precio y que el Estado no pretenda regular dicha actividad económica.

Así pues, se habla de la necesidad de que los bienes que se ofrecen deben ser homogéneos. Es decir, si hay más oferentes de cierto producto habrá mayor número de consumidores, con lo cual se perfecciona la competencia, o puede llegar a bajar el precio, ya que el consumidor tendrá la oportunidad de escoger lo que desea dentro de una variedad, produciendo un verdadero mercado democrático en el que el precio del producto será fijado de acuerdo a la oferta y demanda real.



Además, debe haber transparencia, quiere decir que tanto oferentes como demandantes conocen los precios y las condiciones de todas las transacciones que se llevan a cabo en el mercado.

También debe sumarse a lo anterior, la libertad total para formar parte de la oferta, para iniciar la producción dentro de una determinada industria, pero ésta libertad no debe limitarse por arbitrarios convenios, ya sean éstos privados o bien disposiciones legales que persiguen el mismo fin.

Dentro de la competencia lícita hemos observado que la legislación guatemalteca en su cuerpo legal denominado Ley de Aviación Civil Artículo primero (Decreto Número 93-2000 del Congreso de la República de Guatemala), tiene como objetivo el regular las actividades de aeronáutica para fomentar la participación de la iniciativa privada en un marco de libre competencia y apoyar el uso racional, eficiente y seguro del espacio aéreo, lo que da un marco jurídico para que la aviación comercial se desarrolle dentro de la libre competencia por mandato legal y no como lo fuera antes, discrecionalmente.

1.5.4. Dimensión ética de la competencia

En su ética de la libertad, Francisco Pérez de Antón, “enuncia elocuentemente que la competencia nace de la escasez, sin existir orden social humano que pueda eludir tal condicionante. Así pues, las diferencias que se suscitan de un orden social a otro, radican exclusivamente en el criterio seguido para hacerle frente. De esta manera, en lo social existen múltiples criterios, abarcando nociones que van desde el parentesco hasta la etnicidad, pasando por lo político, religioso, etc.”²⁸

²⁸ Pérez de Antón, Francisco. **Ética de la libertad**. Pág. 145.

Pérez de Antón, “sin embargo, hace la salvedad que el criterio competitivo seguido por la libre empresa se erige sobre la premisa de la escasez de los bienes, por lo que es necesaria su adecuada administración. De esta cuenta, el sistema crea de manera espontánea, incentivos y premios para quienes mejor puedan llevar a cabo dicha tarea, dentro del marco ético y jurídico correspondiente.”²⁹

Asimismo, la libre competencia es un medio eminentemente objetivo de asignar recompensas en un mundo donde todo es escaso, de ahí que aquellos que respondan a los estímulos usando menos recursos, serán los exitosos.

1.6. Clasificación de la competencia

Una vez comprendidos los alcances de la competencia, es necesario hacer una clasificación de la misma, según Samayoa, “para entender los diferentes aspectos que abarca revelándose que existen en principio dos vertientes de aceptación general en éste marco, siendo éstas la competencia lícita e ilícita.”³⁰ Dentro de la competencia ilícita, se encuentran las siguientes:

1.6.1. Competencia prohibida

Ésta consiste en que se veda la posibilidad a determinadas personas para actuar como empresas dentro del mercado, ya sea que ellos provengan de la ley o por contrato. En los casos anteriores, se está violando una obligación negativa legal o convencional según sea la situación.

²⁹ **Ibíd.** Pág. 146.

³⁰ Samayoa Rivera, **Ob. Cit.** Pág. 34.

1.6.2. Competencia desleal



Al contrario de la anterior, los empresarios tienen todo el derecho para actuar dentro del mercado, pero en todo caso, tal actuación debe ser siempre dentro de la buena fe comercial, circunstancia en donde si la buena fe que se supone debe regir las distintas transacciones comerciales sea burlada, estaríamos entonces en presencia de una situación de competencia desleal.

1.6.3. Usurpación de derecho de propiedad industrial

Ésta se hace presente cuando existiendo una situación de competencia el empresario, indebidamente se apropia de derechos cuya titularidad corresponde a otro. Al incidir el empresario en cualquiera de las tres situaciones antes descritas, cuando explota una actividad económica, está sin duda, realizando una competencia ilícita, por tanto el concepto de licitud es el género y los tres restantes son la especie.

1.7. La estrategia competitiva

Según José Jarrillo, "el concepto de estrategia ha sido usado bastante en los últimos años habiendo múltiples nociones, entre las que se destaca por su simpleza y coherencia, el hecho que es el modo en el que la empresa pretende ganar dinero a plazo determinado, por lo general a largo plazo. Esto puede conseguirse a base de aprovechar las distintas imperfecciones que pueda ofrecer el sector en el que se compete, esquivando el efecto de los competidores presentes o potenciales. Por eso, se considera la estrategia competitiva como el conjunto de acciones que una empresa pone en práctica para asegurarse una ventaja competitiva sostenible."³¹

³¹ Jarrillo, José. **Dirección estratégica**. Pág. 43.

No obstante, el hecho de obtener una ventaja competitiva, expone Jarrillo no suena por definición ser cuestión fácil, ésta asegura la sostenibilidad frente a los competidores presentes o potenciales y éstos están también en la búsqueda de su propia ventaja competitiva."³² A no ser que el sector sea tan favorable que cada competidor caiga de un modo natural en un segmento únicamente para él solo y no permita que nadie más logre introducirse al ámbito, (algo ciertamente improbable), ya que es evidente que el establecimiento de una ventaja competitiva es sumamente difícil y para lograrlo debería dirigir toda la actividad de la empresa, coordinada por su estrategia.

De esta cuenta puede deducirse que ninguna actividad dentro del ámbito de transporte aéreo le espera éxito, sino se hace sobre la base de la organización de los factores que coincidan en un propósito común. Esto produce que se incline a manifestar que la empresa, aun cuando su mayor necesidad y protagonismo se da en el campo del comercio en general, también es necesaria en el sector aéreo, marítimo, agrario, sólo para citar tres ejemplos.

1.8. Las libertades del aire como presupuesto del contrato de transporte aéreo de mercancías

1.8.1. Antecedentes históricos

El contrato de transporte es tan antiguo como el comercio mismo. Primeramente fue empleado por los transportistas terrestres; posteriormente por las empresas navieras y en la actualidad su aplicación extiende a las empresas aéreas: el contrato de transporte aéreo de mercancías.

³² **Ibíd.** Pág. 53.



Posteriormente, a raíz del desarrollo del dirigible, se llevo a cabo el primer congreso de aeronáutica en París en 1889; dos años más tarde Fairchild inició el estudio de los problemas que se podían originar del uso del espacio aéreo

Entre 1900 y 1905 se realizaron diversos congresos internacionales en los que se trataron los problemas que podían derivarse de los aspectos prácticos de la aviación; asimismo, empezó a reglamentarse la actividad aérea aeronáutica internamente en diversos países europeos y estados de la unión americana.

La primera guerra mundial vino a interrumpir el desarrollo de las conferencias internacionales. Pero esta guerra obligó a que las naciones afectadas desarrollaran mejores aeronaves por lo que una vez terminada, la aviación contaba con la tecnología suficiente para tener aplicación comercial. No obstante, dada la evidente capacidad bélica de la aviación militar, se desarrolló el principio de la soberanía sobre el espacio aéreo.

Tal desarrollo de la actividad aérea debía respaldarse jurídicamente. Es así como en 1919 se inician nuevamente las conferencias internacionales, habiéndole tocado el honor de ser sede a París, Francia. Esta convención realizada en París aportó la creación de la CINA o sea la Comisión Internacional Americana de Navegación Aérea. La cual tenía funciones legislativas en materia de reglamentos técnicos.

El régimen jurídico de las aeronaves (nacionalidad y matricula) fue reglamentado por primera vez. Se reglamentó lo relativo a la libertad de paso de aeronaves desde un aspecto objetivo. Se prohibió la adhesión al presente convenio de los países vencidos (Alemania). Este último punto fue el que suscitó críticas por parte de los países europeos que habían permanecido neutralizados durante la primera guerra mundial



(Suiza, países bajos) y que no querían verse obligados, por su adhesión al convenio, a prohibir la circulación sobre su territorio a las aeronaves de los Estados enemigos (Alemania) en tanto no fuera autorizada la adhesión de estos últimos al convenio.

Dicho sea de paso, este convenio no funcionó:

- a) Ya que la libertad de navegación aérea resulta de un sistema de concesiones convencionales acordadas sobre la base de una estricta reciprocidad.
- b) Porque negaba al transporte de carácter comercial el beneficio de la libertad contractual, abandonando su régimen a la suerte de los convenios bilaterales.

Posteriormente la convención realizada en Madrid durante el año 1926, aportaría la creación de la CIANA o sea la Convención Iberoamericana de Navegación Aérea. Una nueva organización internacional fue formada a raíz de la conferencia panamericana verificada en la Habana, Cuba en 1928. Ésta se denominó Comité Internacional de Técnicos y Expertos Jurídicos Aéreos CITEJA, la cual organizó el Convenio de Varsovia y otros de vital importancia en el mundo del derecho aeronáutico.

El Convenio de Varsovia de 1929, reguló la carta de porte, conceptos relacionados con el contrato de transporte aéreo, responsabilidad del transportista, y otros aspectos importantes para el transporte aéreo. Este fue ampliado y reformado parcialmente en algunos aspectos por el convenio de la Haya.

Después de la segunda guerra mundial, se realizaron diversas convenciones. Entre éstas tenemos la de Chicago, en el año de 1944, las negociaciones se iniciaron antes de que hubieran terminado las hostilidades en forma bilateral. Posteriormente se logró la reunión de una conferencia internacional en la cual participaron cincuenta y dos

naciones, tanto neutrales como beligerantes. Lamentablemente no participaron las potencias del eje la URSS.



En esta convención se regulan las relaciones entre los Estados y se forma la OACI, Organización de la Aviación Civil Internacional, con sede en Montreal, encargado de unificar las reglas de la navegación aérea. También se trato lo relativo a las libertades del aire la cuales considero importante mencionar.

1. Libertad de sobrevolar.
2. Libertad de abastecimiento.
3. Libertad de desembarque.
4. Libertad de embarque.
5. Libertad de embarque y desembarque sin tocar el país de origen.

Posteriormente se dieron otras convenciones tales como:

- Convenio de Roma sobre de daños a terceros (1993)
- Convenio de Guadalajara, que contempla la responsabilidad no contractual del transporte aéreo (1961).
- Convenio de Tokio, que trata sobre delitos y otros actos cometidos a bordo de aeronaves (1963)
- Conferencia diplomática de la Haya , sobre la captura de apoderamiento ilegal de naves aéreas (1970)

- 
- Protocolo de Guatemala: se establecieron normas que perfeccionaron el contrato de transporte aéreo internacional (1971)
 - Finalmente tenemos la Declaración de Montreal, en la cual se trato sobre los actos de terrorismo contra las naves aéreas, salvo el caso de secuestro (1971).

1.8.2. Antecedentes históricos en Guatemala y Centro América

Entre los primeros acontecimientos que afectaron directamente el ámbito de la aviación en Centro América está el estudio sobre transporte aéreo que elaboró la OACT para la región. Este fue aprobado por el seminario sobre transporte celebrado en San José de Costa Rica. Entre los puntos que se trataron están los siguientes:

- Aprobación de la ley de aeronáutica civil.
- Protección del tráfico aéreo regional en Centro América.
- Intercambio de derechos comerciales de líneas aéreas.
- En 1958 se forma el comité tarifario centroamericano en el cual se buscó la manera de informar las tarifas de transporte de carga para Centro América.
- En el año de 1960, a raíz del convenio de Tegucigalpa se crea la corporación centroamericana de servicio de navegación aérea COCESNA.

En Guatemala el congreso de la República promulgo la Ley de Aviación Civil el 28 de octubre de 1948. En ella se regula lo relativo al uso del espacio aéreo guatemalteco, la Dirección General de Aeronáutica Civil; aeronaves, su matrícula y régimen jurídico; los

pilotos y demás personal de las aeronaves; servicios aéreos; empresas aéreas extranjeras y los servicios internacionales; responsabilidades civiles; embargos prescripciones, siniestros aeronáuticos. Esta ley, a diferencia de otros códigos de Latinoamérica, no regula lo relativo al contrato de transporte aéreo de mercancías, siendo regulado para aplicación local, por el código de comercio.



El Decreto Ley 439 del Artículo 75 en el sentido que las tarifas, horarios de itinerarios de las empresas extranjeras autorizadas para prestar servicio de transporte aéreo internacional, así como sus modificaciones, deberán ser aprobadas por el ministerio de comunicaciones, y obras públicas, para que puedan ponerse en vigor.

Guatemala aprobó el convenio de Varsovia modificado por el protocolo de la Haya en Decreto Número 17-71 del congreso de la república, de fecha 4 de marzo de 1971 y depositó el instrumento de adhesión y ratificación el 28 de julio del mismo año por lo que al tenor del Artículo XXIII del protocolo de la Haya, somos parte del convenio de Varsovia modificado después por el Protocolo de la Haya desde el 26 de octubre de 1971.

En la actualidad el contrato se maneja basado en convenios internacionales y en regulaciones de la IATA (internacional Aviation Transport Association), y como veremos más adelante. Esperamos que el presente estudio facilite conocer los aspectos más importantes del contrato de transporte aéreo internacional de carga.

1.8.3. Origen de las libertades del aire

Las libertades del aire tienen su origen en la tesis norteamericana de la libertad general, libre competencia o free enterprise, esta tesis a su vez tiene su fundamento en un

principio divino, ya que puesto que dios no ha puesto barreras en el aire para los hombres, hay que permitir que éstos lo utilicen libremente.



Según este punto de vista, todo Estado o toda compañía de navegación aérea puede establecer con plena libertad sus líneas, atravesando cualquier Estado, fijando sus itinerarios y precios. Esta teoría fue desarrollada dada la superioridad aérea de los Estados Unidos a finales de la segunda guerra mundial.

A la anterior, se opone la teoría inglesa de la reglamentación y del control. Esta posición con acierto realista propone poner término a la desordenada competencia que había existido entre aerolíneas hasta antes de 1939, estableciendo un control internacional de las grandes líneas aéreas, fijándoles itinerarios, tarifas. Esta es la teoría que impera en la actualidad combinada con la anterior. Sin embargo, las libertades del aire se desarrollaron influenciadas por la primera teoría.

1.8.4. Las libertades del aire

Las cinco libertades del aire consagradas en la Convención de Chicago de 1944, se dividen en las puramente técnicas y las comerciales. Las dos libertades técnicas son:

- **Derecho de paso inofensivo (innocent pasaje)**

Consiste en la libertad de sobrevolar sin realizar ninguna escala. Las aeronaves militares no gozan de esta libertad, ya que por principio son naves hostiles por lo que generalmente deben solicitar autorización al país que desean sobrevolar. Las líneas aéreas comerciales gozan de esta libertad debiéndose someter a las reglamentaciones respectivas.



➤ **Características**

1. Es una libertad técnica.
 2. Consiste en sobrevolar un territorio, estado sin efectuar escalas en ellos.
 3. No produce consecuencias comerciales a los estados que sobrevuela.
- **Derecho de escala técnica par aprovisionamiento o reparaciones (technical stop)**

El rango de operación de las aeronaves depende de las características de cada una; por mayor alcance que estas tengan, su alcance es limitado. Asimismo, pueden ser objeto a fallas mecánicas, desperfectos, etc. Es por ello que se desarrolló esta libertad que consiste en detenerse en punto determinado o no con el objeto de reabastecerse de combustibles, lubricantes, alimentos, etc., como también para efectuar reparaciones.

➤ **Características**

1. Es una libertad técnica.
 2. Consiste en proveer a la aeronave de combustibles lubricantes o de efectuarle reparaciones.
 3. No da derecho a cargar o descargar persona o mercancías por lo que no tiene ninguna consecuencia comercial.
- **Derecho de desembarcar en el territorio de cualquier estado, pasajeros y mercancías embarcados en el estado cuya nacionalidad goza la aeronave**

Consiste en desembarcar pasajeros o carga con procedencia del país cuya nacionalidad la aeronave posee.



➤ **Característica**

1. Es una libertad comercial.
 2. Generalmente se requiere de autorización del Estado donde se va a desembarcar los pasajeros y/o pasajeros y/o mercancías.
 3. Puede combinarse con la segunda libertad técnica, ya que una vez al desembarcar los pasajeros y/o pasajeros, puede reabastecerse el avión, de combustibles y lubricantes. debemos tener presente que las aeronaves, según los reglamentos no pueden ser reabastecidas teniendo pasajeros en su interior.
 4. Es una libertad limitada únicamente al desembarco de pasajeros o mercancías.
- **Derecho de embarcar pasajeros y mercancías con destino al territorio del Estado a que pertenece la aeronave**

Consiste en embarcar pasajeros y/o carga con destino al país de la nacionalidad de la aeronave. Mientras que la libertad anterior da derecho a desembarcar, esta da derecho únicamente a embarcar mercancías y/o personas

➤ **Características**

1. Es una libertad comercial.
2. Requiere de autorización de los estados ene. Cual se embarcaran los pasajeros y/o mercancías.
3. Puede combinarse con la segunda libertad técnica.



4. Se limita únicamente al embarque de pasajeros y/o mercancías.

- **Derecho de embarque o desembarcar pasajeros y mercancías en un territorio con destino a otro**

Esta es la más amplia de las libertades, ya que combina las dos libertades comerciales anteriores con todas las posibilidades que se pueden dar. Consiste en embarcar o desembarcar pasajeros o carga con cualquier procedencia o destino. Los países a los cuales les interesa esta libertad, son aquellos que se encuentran en cualquiera de las siguientes condiciones:

- a) Tener poco tráfico nacional (los países bajos).
- b) Estar situados en los extremos de las líneas de navegación (países escandinavos).
- c) Poseer una marcada superioridad técnica y económica (Estados Unidos).

Las razones por las cuales se tiende a limitar esta libertad, es fundamentalmente por proteccionismo a líneas aéreas locales (Guatemala) o por razones de seguridad (URSS)

➤ **Características**

1. Es la más amplia de las libertades comerciales ya que faculta a las líneas aéreas a embarcar, desembarcar pasajeros o carga con cualquier procedencia o destino.
2. Requiere de autorización previa del estado para poder gozarla.

3. Puede combinarse con la segunda libertad técnica según gozarla.



Actualmente se estudia en Guatemala la política de los cielos abiertos, la cual consistiría en la aplicación en Guatemala de la quinta libertad del aire sin mayores limitaciones.

- **Las libertades del aire como presupuesto del contrato de transporte aéreo de mercancías**

Si no se permitiera la libertad de sobrevolar otros territorios en principio no se daría el contrato de transporte de mercancías, ya que ni siquiera existiría la aviación comercial internacional; o si se concediera esta libertad únicamente por algunos países, las aeronaves tendrían que estar bordeando territorios que no le concedieran, lo cual haría el precio del transporte de mercancías más oneroso de lo que actualmente es.

Ahora bien, si tampoco se dieran autorizaciones concediendo la 3, 4, 5, libertades del aire, tampoco se daría el contrato de transporte aéreo de mercancías, ya que no se podría descargar, cargar, mercancías, por todo lo anteriormente expuesto, las libertades del aire constituyen un presupuesto fundamental del contrato de transporte aéreo de mercancías.

1.8.5. Concepto de contrato de transporte aéreo de cosas

Luis Tapia Salinas “nos da un concepto específico de contrato de transporte aéreo. Según él es aquel mediante el cual una persona denominada transportista conviene con otra que llamaremos usuario, en el traslado de un lugar a otro en una aeronave y por vía aérea, de una determinada persona o cosa con arreglo a las condiciones estipuladas entre ambas partes.”³³

³³ Tapia Salinas, Luis. **Trabajos de derecho aeronáutico y del espacio.** Pág. 125.



Según Ossorio, Manuel, "contrato de transporte aéreo es aquel por el que una persona física o jurídica, llamada porteador se encarga mediante un pago de conducir por aire de un punto a otro, o bien a personas, con o sin equipaje registrado, o bien objetos o mercancías recibidas de un expedidor."³⁴

Esta definición, conceptúa al porteador tanto como persona física como jurídica. En realidad, el porteador generalmente es una persona jurídica, ya que son las sociedades las que permiten un mayor desarrollo económico. A diferencia del anterior concepto éste emplea el término porteador; porteador y transportista son sinónimos.

El Reglamento de Aeronáutica Civil de Panamá en su Artículo 119, establece que se entiende por contrato de transporte aéreo el celebrado por una persona natural o jurídica llamada transportista, que se obliga, mediante remuneración, a conducir o llevar de un lugar a otro, por la vía aérea, pasajeros con o sin equipaje facturado, o carga entregada por un cargador para ser remitida a un consignatario a quien vaya dirigida.

Este concepto al igual que el de Ossorio, Manuel, "admite la conducción de un lugar a otro, por vía aérea, de pasajeros con o sin equipaje registrado o cosas. El contrato de transporte de equipaje como veremos más adelante, es un contrato accesorio al contrato de personas que es principal. Este concepto emplea los tres elementos subjetivos del contrato de transporte: cargador, transportista, consignatario. Más adelante desarrollare cada uno."³⁵

El Artículo 84 de la Ley de Aeronáutica Civil del Perú, establece que el contrato de transporte aéreo es el convenio por el cual el transportador se obliga por cierto precio,

³⁴ Ossorio, Manuel. **Diccionario de las ciencias jurídicas, políticas y sociales.** Pág. 423.

³⁵ **Ibid.**

alquiler o flete a conducir o llevar de un lugar a otro, por vía aérea personas, animales o cosas.



Este concepto contempla la conducción de un lugar a otro por vía aérea, además de personas o cosas, animales. Como estudiaremos más adelante, hay transporte aéreo de mercancías especiales en la que entre otros, se contempla el transporte de animales.

El proyecto de código aeronáutico latino americano, tiene por objeto uniformare las regulaciones de navegación aérea de acerca latina. Este Código en su Artículo 86 establece que habrá contrato de transporte aéreo cuando una parte se obligue a trasladar de un lugar a otro, en una aeronave, a personas o cosas, de acuerdo con lo estipulado, y la otra a pagar por ello un precio.

Este concepto contiene los elementos fundamentales. Sin embargo, creo que debió haber desarrollado más aspectos como el equipaje registrado, objetos especiales, el hecho que el transportista pueda ser una persona individual o jurídica o individual, etc. En un afán de dar un concepto de contrato de transporte aéreo de cosas propio podemos definirlo como el contrato mediante el cual una persona individual o jurídica denominada transportista, se obliga por un precio a conducir de un lugar a otro por vía aérea personas con o sin equipaje registrado, mercancías y/u objetos especiales ajenos que ha recibido de una persona denominada cargador, expedidor, usuario, consignante, para ser entregada a otra denominada consignatario, destinatario, en el plazo y demás condiciones estipuladas.

Diferencia entre contrato de transporte aéreo de mercancías y contrato de pool aéreo.

Contrato de pool aéreo es el que se celebra entre dos transportistas mediante el cual

convienen en explotar una ruta en común y dividirse las ganancias en partes iguales.

Como podemos notar, salta a la vista la diferencia entre este contrato y el contrato de transporte aéreo de mercancía. Hago esta distinción ya que en la práctica confunden ambos contratos.



CAPÍTULO II



2. Historia de la aviación civil

2.1. Historia antigua

“Desde la antigüedad se realizaron varios estudios y experimentos para lograr el primer vuelo con éxito. En el siglo V se diseñó el primer aparato volador: la cometa o papalote. En el siglo XIII el monje inglés Roger Bacon tras años de estudio, llegó a la conclusión de que el aire podría soportar un ingenio de la misma manera que el agua soporta un barco. A comienzos del siglo XVI Leonardo da Vinci analizó el vuelo de los pájaros y anticipó varios diseños que después resultaron realizables. Entre sus importantes contribuciones al desarrollo de la aviación se encuentra el tornillo aéreo o hélice y el paracaídas. Concibió tres tipos diferentes de ingenios más pesados que el aire: el ornitóptero, el helicóptero y el planeador.”³⁶

2.1.1. El siglo XIX

“El desarrollo práctico de la aviación siguió varios caminos durante el siglo XIX. Uno de los personajes más reconocidos en esta época a quien por sus méritos lo nombraron el padre de la Aviación fue el ingeniero aeronáutico e inventor británico George Cayley, quien comprobó sus ideas experimentando con cometas y planeadores capaces de transportar un ser humano. Numerosos experimentos realizados con cometas durante esta época, consiguieron mejorar de forma notable los conocimientos sobre aerodinámico y estabilidad del vuelo. Entre 1890 y 1901 se realizaron numerosos experimentos con prototipos provistos de motor. El más importante fue el de Langley, el

³⁶ Cocca, Aldo A. **Teoría del derecho interplanetario**. Pág. 56.

cual le llamó Aeródromo y fue la primera aeronave más pesada que el aire propulsada por un motor de gasolina que consiguió volar. Este vuelo se realizó sin piloto.³⁷



“Los logros conseguidos a lo largo del siglo XIX aportaron los fundamentos necesarios para el éxito de los hermanos Wright, pero los mayores avances se debieron a los esfuerzos de Chanute, Lilienthal y Langley a partir de 1885. El día 17 de diciembre de 1903, cerca de Kitty Hawk, en el estado de Carolina del Norte, los hermanos estadounidenses Wilbur y Orville Wright realizaron el primer vuelo pilotado de una aeronave más pesada que el aire propulsado por motor. El avión fue diseñado, construido y volado por ambos hermanos.”³⁸

El transporte aéreo de correo “se aprobó oficialmente en Estados Unidos en el año 1911 y se realizó el primer vuelo el 23 de septiembre de 1911. En 1911 se completó el primer vuelo transcontinental en Estados Unidos, desde la ciudad de Nueva York hasta Long Beach en California. Salió el 17 de septiembre, al mando de un aeroplano Wright, y aterrizó en su destino el 10 de diciembre, 84 días más tarde. El tiempo real de vuelo fue de 3 días, 10 horas y 14 minutos.”³⁹

2.1.2. Primera guerra mundial y posguerra

“Durante la I Guerra Mundial se usaron como armas tanto los aeroplanos como las aeronaves más ligeras que el aire. Las urgentes necesidades de la guerra estimularon a los diseñadores para construir modelos especiales para reconocimiento, ataque y bombardeo.”⁴⁰

³⁷ **Ibid.**

³⁸ **Ibid.** Pág. 36.

³⁹ Gay de Montella, Rafael. **Principios de derecho aeronáutico.** Pág. 58.

⁴⁰ Cocca, Aldo A. **Ob. Cit.** Pág. 58.

“Entre el 20 y el 21 de mayo de 1927 se completó el primer vuelo cruzando el océano Atlántico. Lo llevó a cabo el aviador estadounidense Charles A. Lindbergh desde la ciudad de Nueva York hasta París. Lindbergh se convirtió con esta hazaña en uno de los pilotos más famosos de la historia de la aviación.”⁴¹



“En el año 1920 se crearon las primeras líneas aéreas para correo y pasajeros entre Key West, Florida, y La Habana, Cuba, así como entre Seattle, Washington (Estados Unidos) y Vancouver, British Columbia (Canadá). En 1921 se estableció el servicio transcontinental regular de correo entre las ciudades de Nueva York y San Francisco, inaugurado por el departamento del Servicio Postal. Ya en 1926 se inauguraron catorce líneas aéreas nacionales y se establecieron enlaces entre Estados Unidos, América Central, América del Sur y Canadá. Entre 1930 y 1940 el transporte aéreo creció rápidamente y se realizaron frecuentes vuelos transoceánicos y de larga distancia.”⁴²

2.1.3. Segunda guerra mundial

La más grande de las compañías internacionales que operaban en el momento de comenzar la guerra era Pan American Airways. Junto con sus empresas subsidiarias y afiliadas llegaban a 47 países y colonias en todos los continentes.

“Las exigencias de la guerra aceleraron el desarrollo de los aviones y se consiguieron importantes avances. De esta forma y por primera vez en la historia, la aviación se convirtió en el factor más decisivo en el desarrollo de la guerra. Hacia el final de la guerra las batallas aéreas crecieron en intensidad y extensión y la producción de

⁴¹ **Ibid.**

⁴² Juárez Rodas, Fernando. **El derecho aéreo guatemalteco en el derecho internacional.** Pág. 32.

aviones alcanzó un máximo. Las líneas aéreas también establecieron nuevas plusmarcas tanto en el transporte de pasaje como de carga.”⁴³



2.1.4. Después de la segunda guerra mundial

“En el año 1945 la producción de aeroplanos militares en Estados Unidos se redujo drásticamente, pero los pedidos de aviones civiles se incrementaron considerablemente. Las líneas aéreas rompieron las plusmarcas anteriores en todos los tipos de tráfico y consiguieron sustanciales mejoras. Se redujeron las tarifas tanto de pasaje como de carga y volvieron a operar todos los servicios comerciales internacionales. La experiencia obtenida en la fabricación de aviones militares durante la guerra fue utilizada en la construcción de aviones civiles. Se mejoraron los aeropuertos, los pronósticos meteorológicos y las ayudas a la navegación fueron más eficientes y aumentó la demanda pública de transporte aéreo de pasaje y carga.”⁴⁴

Con el desarrollo de la aviación se empezaron a originar algunos problemas entre diferentes Estados. Por lo que desde 1889 se efectuaron varias conferencias para resolver los problemas internacionales originados por la aviación, pero hasta 1947 no se creó el primer organismo adecuado: la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), adscrita a la ONU, con sede en Montreal (Canadá).

“El gran desarrollo de la aviación a escala mundial ha obligado a todos los países a establecer leyes y regulaciones que permitan un eficiente y seguro tráfico aéreo y a firmar convenios y protocolos internacionales. En la actualidad existen en la mayor parte de las naciones leyes sobre la navegación aérea que junto con otras medidas han

⁴³ **Ibíd.**

⁴⁴ Vásquez Sánchez, Miguel. **Derecho aeronáutico**. Pág. 41.

llevado a este medio de transporte a convertirse en uno de los más eficientes.”⁴⁵



2.2. Historia de aviación civil en Guatemala

“La aviación civil en Guatemala tuvo su origen a principios del siglo XX siendo uno de los iniciadores de esta materia el señor Dante Nannini. En 1911, se fundó lo que se llamó Academia de Aviación, siendo su director Don Luis Ferro, de cuyo claustro formo parte el señor Dante Nannini. La Academia de Aviación se instaló al este de la ciudad de Guatemala, en el Campo de Marte.”⁴⁶

“El 11 de septiembre de 1929 se creó la Dirección General de Aeronáutica Civil como una dependencia del Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas.”⁴⁷

“En ese mismo año también se iniciaron los vuelos regulares, autorizando a la Compañía Pickwick Airways Inc. para realizar estas operaciones entre Guatemala, México y Estados Unidos. Hacía tres vuelos semanales transportando tanto pasajeros como correo. Después este servicio se extendió a San Salvador con vuelos diarios. En el mismo año la Compañía Pan American (que operaba en Guatemala como Compañía Mexicana de Aviación) inició sus vuelos con rutas entre Guatemala y Brownsville, Texas.”⁴⁸

Las necesidades aeroportuarias de la ciudad de Guatemala, motivaron la construcción del aeropuerto la Aurora, cuyas primeras actividades datan del año 1923, desplazando así al campo de marte, donde hasta esa fecha se habían llevado a cabo los primeros

⁴⁵ **Ibíd.** Pág. 43.

⁴⁶ Vásquez Rocha, Ernesto. **La aviación civil internacional y el derecho aeronáutico hacia el siglo XXI.** Pág. 78.

⁴⁷ **Ibíd.**

⁴⁸ **Ibíd.** Pág. 82.

experimentos aeronáuticos con los que se inició nuestro país. Entonces el aeropuerto la Aurora estaba construido con una pista de grama que si bien era suficiente para satisfacer las necesidades de la década de los años 30.



“La Segunda Guerra Mundial motivó el asentamiento de una base aérea en La Aurora y con ello la necesidad de construir una pista pavimentada para permitir la operación de las naves aéreas basadas en el país, habiéndose construido en 1942 la primera pista pavimentada con longitud de 2,000 metros, en 1959 se extendió la misma en 500 metros a cada extremo. El primer avión Jet comercial que aterrizó en la Aurora fue un DC-8 de Panavias en 1959. El 30 de junio de 1966, se concluyeron los trabajos de construcción para la nueva terminal de pasajeros con un área de 77,200 metros cuadrados y en 1968 se finalizó la construcción del edificio para la terminal aérea de pasajeros, la que sirve hasta la fecha.”⁴⁹

“En 1948, se promulgó la primera Ley de Aviación Civil de Guatemala, la cual estuvo en vigencia hasta diciembre de 1997, al ser sustituida por el Decreto Número 100-97. Luego esta ley fue sustituida por el Decreto 93-2000, Ley de Aviación Civil, la cual entró en vigencia el 2 de marzo de 2001.”⁵⁰

2.3. Historia del derecho aeronáutico

“El Derecho aeronáutico es una de las pocas ramas de la ciencia jurídica que alcanzó un amplio desarrollo en tan poco tiempo. La historia del Derecho Aeronáutico tiene su origen desde la aparición de la aviación y ha avanzado con la misma velocidad que el avión.”⁵¹

⁴⁹ Hamilton, Eduardo. **Manual de derecho aeronáutico**. Pág. 87.

⁵⁰ **Ibid.**

⁵¹ Molina Barrera, Manuel. **Las libertades del aire**. Pág. 98.



“El primer antecedente jurídico aéreo se dio en 1784 con la ordenanza del general de París Lenoir, que prohibió las ascensiones en globo sin autorización previa para proteger a los bienes de terceros en la superficie.”⁵²

“En 1889, se efectuó en París, el primer Congreso Internacional de Aeronáutica, en el cual trataron cuestiones del Derecho Aéreo, entre los que destacaban el compromiso de los gobiernos a instituir normas sobre los aeronautas civiles.”⁵³

“En 1901 Paul Fauchille publicó su trabajo titulado “El dominio aéreo y el régimen jurídico de los aeróstatos”, el cual se constituyó el primer texto doctrinario. En este texto sostuvo el principio de la libertad del espacio aéreo.”⁵⁴

“La actividad aeronáutica fue adquiriendo mayor crecimiento y desarrollo, por lo cual en 1909 se formó en París el comité jurídico internacional de la aviación, su finalidad era elaborar una legislación a nivel internacional. Para lograr su propósito se organizaron tres congresos en los que se aprobaron varios Artículos para un Código del Aire internacional. Cabe mencionar que él, el Instituto de Derecho Internacional de Ginebra y la Internacional Law Association efectuaron estudios sobre temas referentes al Derecho Aeronáutico, y varios países comenzaron a dictar las primeras reglamentaciones orgánicas sobre la materia y varios Estados iniciaron a suscribir los primeros acuerdos internacionales.”⁵⁵

Durante la Primera Guerra Mundial la aviación es usada como una arma bélica, el avión era utilizado como un arma de guerra y esto solo ocasionó un paro en los estudios del derecho aeronáutico. “Al finalizar la Primera Guerra Mundial se firmó en

⁵² **Ibid.**

⁵³ **Ibid.** Pág. 102.

⁵⁴ Palacin Fernández, Julián. **Curso de postgrado en derecho aéreo y espacial.** Pág. 125.

⁵⁵ **Ibid.**



París en octubre de 1919 el convenio para la reglamentación de la navegación aérea, siendo ratificado por varios Estados, el cual se considera el primer convenio internacional que reguló la aviación civil internacional.”⁵⁶

“El convenio de París fue remplazado por el convenio de aviación civil internacional firmado en Chicago en 1944, el cual se encuentra aún vigente. Con la firma de este convenio se creó la organización de la aviación civil internacional (OACI), entidad considerada la más importante en la aviación, la cual está integrada por un comité jurídico que tiene a su cargo la preparación de Proyectos de Convenios de Derechos Internacionales.”⁵⁷

La Convención de Chicago de 1944 se considera la verdadera carta magna de la aviación civil internacional y que constituye la base normativa de los principales temas que regulan esta actividad.

“Esta breve reseña histórica nos muestra el rápido y constante desarrollo del derecho aeronáutico, rama del derecho que está formada por el conjunto de principios y normas, de derecho público y privado, de orden interno e internacional, que rigen instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica o modificadas por ella.”⁵⁸

2.4. Formación histórica del derecho aéreo

Afirma Julián Palacin Fernández, “que el derecho aeronáutico es de las pocas ramas de la ciencia jurídica que se ha desarrollado en tan poco tiempo. El derecho aéreo tiene su origen desde la aparición misma de la aviación, y la primera ascensión aerostática se produjo en 1783 por Pilatre de Rozier y el Márquez de Arlandes, en un globo fabricado

⁵⁶ **Ibid.** Pág. 132.

⁵⁷ Lanza Borja, Carlos Edgar. **Fundamentos de derecho aeronáutico.** Pág. 184.

⁵⁸ **Ibid.** Pág. 195.

por los hermanos Montgolfier. Sin embargo, el primer antecedente jurídico aéreo propiamente hablando, es la Ordenanza del Prefecto General de París  que prohibía las ascensiones sin autorización previa para proteger los bienes de terceros en la superficie.”⁵⁹

Según Erick Ovalle Martínez, “las normas relativas al espacio aéreo superstante al territorio del Estado son nuevas, porque sólo a partir de la Primera Guerra Mundial (1914-1918), existió la necesidad de regular esa zona, en tanto que a partir de éste conflicto, aparecería la figura de una forma de armamento nuevo en particular, cuya contribución a la sistematización de la guerra sería trascendental para la historia de la humanidad de ese momento en adelante: el avión”⁶⁰

Hasta entonces, en las contadas ocasiones que ésta materia fue tratada, se sostenía que el espacio aéreo era libre. Pero la guerra puso de manifiesto la necesidad de que el Estado afirmase su soberanía territorial sobre esa porción, para fines de defensa y de control. Al terminar esa contienda armada habían desaparecido las dudas acerca de si el Estado podía ejercer tal soberanía, o si la misma sólo consistía en el derecho otorgado para el tránsito de aeronaves de otros países como una concesión del Estado cuyo cielo cruzaban.

Afirma Jorge Viñals Barachina, “que la Convención para la Reglamentación de la Navegación Aérea de París de octubre de 1919, representa el primer acuerdo de tipo general sobre éstas cuestiones. Fue entonces cuando se reconoció el grado de completa exclusividad de la soberanía del Estado sobre el espacio aéreo colocado por encima de su territorio y aguas marginales, pero cada Estado se comprometía a

⁵⁹ Palacin Fernández. **Ob. Cit.** Pág. 135.

⁶⁰ Ovalle Martínez, Erick. **Derecho internacional público.** Pág. 161.

conceder en tiempo de paz, libertad de tránsito inocente a las aeronaves privadas de otros países.”⁶¹



Ésta Convención crea la Comisión Internacional de la Navegación Aérea C.I.N.A, bajo la autoridad de la sociedad de naciones, o conocida como la liga de las naciones, con funciones de estudio para reformar la convención y para coleccionar y diseminar la información sobre navegación aérea.

Posteriormente, señala Palacin, “surgieron los lineamientos de otro convenio, éste se llamó el convenio panamericano sobre aviación comercial, que si bien reconoce la soberanía exclusiva de los Estados contratantes sobre el espacio aéreo, establece que los mismos deben subordinarse a su previa autorización para al funcionamiento de líneas aéreas comerciales internacionales regulares de otros Estados contratantes, siempre que se cumplan con los requisitos legales del país sobre el cual vuela.”⁶²

Al finalizar la Segunda Guerra Mundial, el citado autor expone que se lleva a cabo la Conferencia de Chicago de 1944, en la cual se firma el convenio de aviación civil internacional, como un instrumento destinado a crear un organismo que manifestara la personalidad jurídica en el campo del derecho aéreo, que fuera permanente e imprescindible para las satisfacciones de una exitosa actividad aérea, la O.A.C.I., siglas que significan la Organización de Aviación Civil Internacional.

Se afirma que con todos éstos documentos dejaban de igual forma, sin resolver numerosos problemas jurídicos creados por la necesidad de comunicación aérea internacional. Por eso no deja de extrañar que a pesar de las diferencias de estos instrumentos, la necesidad era grande de tener una reglamentación internacional

⁶¹ Viñals Barachina, Jorge. **Derecho aéreo público**. Pág. 56.

⁶² Palacin Fernández. **Ob. Cit.** Pág. 175.



adecuada a la aviación civil, que tomara en cuenta el justo equilibrio y reciprocidad bien proporcionada. La conferencia sobre aviación civil internacional, realizada en Chicago en el año 1944, no tomó en cuenta estas circunstancias, sino que dedicó a analizar las llamadas libertades del aire, que actualmente son reconocidas por la mayoría de los Estados del mundo, que regula el tráfico aéreo civil. Por lo que la convención que de ahí resultó reprodujo en gran parte los lineamientos de la convención del año de 1919.

2.5. Concepto de derecho aeronáutico

Un concepto muy claro del derecho aeronáutico lo da el autor Lena Paz, Juan “como el conjunto de normas legales y principios jurídicos que rigen lo concerniente a la navegación aérea y las relaciones que nacen de la misma. Se atiende por navegación aérea, la circulación que se lleva a cabo en el espacio atmosférico a través de vehículos que necesitan del aire como elemento de sustentación y propulsión.”⁶³

La actividad aérea, afirma Hamilton Eduardo, “ha dado origen a una rama separada y especializada del derecho, cuya independencia ha exigido tal vez, con más imperio que otras materias de la actividad mercantil o de la industria humana.”⁶⁴

2.6. Características del derecho aeronáutico

“Las principales características del derecho aeronáutico, según Lena, son las siguientes:”⁶⁵

- Internacionalidad.
- Politicidad.

⁶³ Lena Paz, Juan A. **Compendio de derecho aeronáutico**. Pág. 11.

⁶⁴ Hamilton, Eduardo, **Ob. Cit.** Pág. 135.

⁶⁵ Lena Paz, **Ob. Cit.** Pág. 12.

- Dinamismo.
- Plenitud.



El citado autor expone sobre cada una de estas características, resaltándose lo más relevante:

2.6.1. Internacionalidad

El avión, es por excelencia un medio ideal de transporte a larga distancia y con excepción de algunos países de gran extensión territorial como la Unión Soviética, los Estados Unidos de América y Brasil, la superficie de los Estados es en general, demasiado pequeña para aprovechar debidamente las posibilidades que ofrece su utilización. Tal circunstancia ha llevado a los Estados a adoptar por vía de acuerdos multilaterales, normas uniformes tendientes a regular la navegación aérea y las relaciones jurídicas que de la misma pudieran derivar, “como afirma el citado autor Lena, a eliminar los conflictos de leyes que podrían surgir de la legislación de los diversos países atravesados por la aeronave. En la actualidad la navegación aérea internacional se rige por principios de Derecho Público contenidos en el Convenio de Chicago de 1944, que en razón de haber sido ratificado por la mayoría de Estados, asume el carácter de un verdadero estatuto mundial de la aviación.”⁶⁶

2.6.2. Politicidad

Los factores de orden político ejercen preponderante influencia en el proceso de elaboración de las normas que integran la disciplina, especialmente en lo que respecta al Derecho Público Aeronáutico. Ciertos principios de este último, como el de la política de los Estados acerca del espacio aéreo que cubre su territorio, se fundan en último

⁶⁶ Lena Paz, **Ob. Cit.** Pág. 12.

término en los riesgos que la aviación representa para la seguridad de los intereses de los Estados.



2.6.3. Dinamismo

También puede señalarse como característica del derecho aeronáutico la rapidez de su formación y la necesidad de su constante actualización. El desarrollo interrumpido de la navegación aérea en todos sus órdenes y las transformaciones, que sin cesar experimenta en sus aspectos técnicos, exigen una continua revisión de las normas que la rigen a fin de adaptarlas a las nuevas situaciones que se van produciendo. Al respecto podemos destacar a título de ejemplo, la importancia adquirida en los últimos tiempos por algunas modalidades de los contratos de utilización de aeronaves.

2.6.4. Plenitud

Las diversas normas de Derecho Público y Privado, de carácter nacional e internacional, que integran el Derecho Aeronáutico, concurren a una misma finalidad: lograr un justo equilibrio entre los múltiples intereses afectados por las navegaciones aéreas o comprometidas con ella.

El autor Gay de Montellá, "coincide con las primeras características ya descritas del Derecho Aeronáutico, pero agrega como características importantes, la comercialidad y particularismo de ésta rama. La comercialidad gira principalmente sobre los hechos y operaciones inherentes a la ejecución de la navegación que imprime dicha característica, ya que es la ley comercial la que preside la normatividad de las relaciones jurídicas que nacen y giran en torno a la actividad aeronáutica. Y el



particularismo, por la naturaleza especial del medio (aire) y del vehículo (aeronaute) que coadyuvan a determinar su importancia y autonomía.”⁶⁷

Según Ignacio Arroyo Martínez, “la internacionalidad del tráfico aéreo determina la insuficiencia de las medidas exclusivamente nacionales y la necesidad de mecanismos de coordinación que conviertan la navegación aérea en una operación segura y eficaz.”⁶⁸

Por lo que se concluye que debido a la manifiesta especialidad de las instituciones que componen el derecho aeronáutico, éste se ha configurado con estructuras y principios propios que expuestos tímidamente primero, han ido luego afirmándose en la contingencia espacio temporal, para constituir un conjunto indiscutible de elementos antológicamente originales constituidos por un sistema jurídico completo y a lo que el futuro tiene reservado sin duda, un mayor desarrollo y profundización con motivo del desenvolvimiento del progreso técnico del Mundo.

2.7. La denominación de la disciplina

Según el autor Lanza Borja, Carlos el “derecho aéreo, tiene su origen en Francia, seguida por Henry Couannier dando origen al primer organismo jurídico sobre la materia, a la primera escuela oficial francesa y a la primera revista internacional de la especialidad”.⁶⁹ Con ésta denominación habrían de alzarse aquellos que encontraban en el aire otros fenómenos, tales como las ondas radioeléctricas, los rayos cósmicos, energía, etc., que no debían caer bajo esa denominación por el sólo hecho de desenvolverse en el aire o a través de él.

⁶⁷ Gay de Montella, Rafael. **Principios de derecho aeronáutico**. Pág. 15.

⁶⁸ Uría Rodrigo y Menéndez Aurelio. **Cursos de derecho mercantil**. Pág. 106.

⁶⁹ Lanza Borja, **Ob. Cit.** Pág. 25.



Asimismo Lanza expone, que el derecho aeronáutico es la “denominación que adopté el ilustre tratadista italiano Ambrossini en 1923 y que ha alcanzado la más amplia aceptación por parte de la doctrina y la legislación en numerosos países y como manifiesta el profesor Tapia Salinas, es de formación moderna y que el emplear el calificativo de aeronáutico está limitando la actividad con la eliminación de los factores anteriores. Aeronáutico viene de aeronauta y éste es el que practica la ciencia y arte de navegar por el espacio, puesto que no cabe duda que desde el principio poco interesó el aspecto estático de los elementos de la aviación, sino más bien los dinámicos de movimiento propio que permitían verdaderamente lo que habría de ser la navegación auténtica.”⁷⁰

2.8. Fuentes internacionales

De conformidad con lo que plantea Ovalle, “en su tratado de derecho internacional público, las fuentes que permitieron el surgimiento del derecho aeronáutico y su evolución a través del tiempo”.⁷¹ Se clasifican en conferencias y convenios celebrados en el ámbito internacional, entre las más importantes, se encuentran:

1. Conferencia de la Haya (29 de julio 1899 - 4 Septiembre 1905), cuyo texto establece que las potencias contratantes convienen, por un período de cinco años, la prohibición de lanzar proyectiles y explosivos desde lo alto, desde globos o por otros medios análogos nuevos.
2. Conferencia naval del Londres. Realizada en Febrero de 1909, ésta es una declaración relativa al derecho marítimo, sin embargo incluye en su Artículo 24,

⁷⁰ Ibid.

⁷¹ Ovalle Martínez, Ob. Cit. Pág. 163.

los objetos como los aeróstatos y aparatos de aviación susceptibles de ser útiles para servir a la aviación y no ser considerados como instrumentos de guerra.



3. Conferencia internacional de navegación aérea de París del 18 de mayo de 1910. Los permisos para vuelo, división de los aeróstatos, inscripción de las máquinas aéreas, aptitudes del personal aeronáutico, documentación de los aviones, aduanas, aterrizaje y asistencia a las máquinas, fueron tratados por vez primera en ésta conferencia.
4. Convención de París de 1919. Una vez firmados los tratados de paz que sellaron la Primera Guerra Mundial, surgió el prototipo de los convenios internacionales, siendo ésta convención para la reglamentación de la Navegación Aérea del 13 de octubre de 1919, la primera en recopilar 42 Artículos que establecían el principio de soberanía de los Estados con relación al cielo que cubre el territorio de los Estados participantes, el derecho al paso inofensivo de máquinas aéreas por el espacio atmosférico, igualdad en el tratamiento de los aviones y las medidas a tomar en caso de guerra.
5. Convención Iberoamericana de 1926. Debido a que la mayoría de los países sudamericanos no habían ratificado la Convención de París, España convocó a un congreso iberoamericano de navegación aérea en octubre de 1926. Los resultados fueron la modificación al Artículo 5 de la Convención de París de 1919, en la cual los Estados quedaban con libertad de prohibir o autorizar la circulación aérea sobre sus territorios a aeronaves que no pertenecieran a ninguno de los países contratantes. También se realizaron cambios al Artículo 34 con la creación de la Comisión Iberoamericana de Navegación Aérea

(C.I.A.N.A.), ésta convención fue ratificada por España, Costa Rica, Paraguay y Santo Domingo.



6. Convención de la Habana de 1928. Por iniciativa de los Estados Unidos que no ratificó la convención de París de 1919, se celebró en la Habana Cuba en 1928 la sexta conferencia panamericana, en la que participaron 21 países, los cuales adoptaron el principio acerca de la soberanía exclusiva de cada nación sobre la totalidad de su territorio, asegurando en su Artículo 32, la uniformidad de las leyes aeronáuticas y de los reglamentos de navegación aérea.
7. Convenio de Varsovia de 1929. Por iniciativa de Polonia, se convocó a la Segunda Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo en Varsovia el 4 de Octubre de 1920 con la participación de 30 Estados. Sin embargo, la cantidad de diferencias y enmiendas formuladas a los proyectos originales hizo necesaria la designación de un comité que redactó el texto definitivo, el cual fue aprobado y firmado sólo por 13 Estados. La ratificación quedó abierta hasta el 31 de enero de 1930 y se denominó convención para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional. Los principios de este convenio son la responsabilidad contractual del transportador aéreo, la limitación de la responsabilidad y la nulidad de las cláusulas que eximen de responsabilidad al transportador.
8. Convención de Chicago de 1944. Las contiendas aéreas no previstas en las convenciones anteriores y que afectaron al mundo entero entre los años 1939 y 1945, dieron paso a una revisión dirigida por los Estados Unidos, sobre los principios contenidos en la Convención de París de 1919. Del 1 de noviembre al



7 de diciembre de 1944, 52 países participaron en varias resoluciones, recomendaciones y cuatro convenios, que tenían como prioridad la defensa de la libertad total de tráfico aéreo, del derecho de las naciones de autorizar el establecimiento de líneas aéreas internacionales sobre su territorio y el principio de la libertad de actividad de la aviación comercial libre. Los Estados también se comprometieron a reconocer los derechos de volar sin aterrizar por el espacio atmosférico de otro Estado, aterrizar con propósitos no comerciales, desembarcar pasajeros y carga recibidos en el país de nacionalidad del avión, el embarque de pasajeros, carga y correo destinados al Estado cuya nacionalidad tiene la aeronave, así como de tomar pasajeros, correo y carga con destino al territorio de otro país contratante.

9. La Conferencia de Lima de 1973. Una vez más por indicación de los Estados Unidos se reunió la comisión americana permanente de Aeronáutica (C.A.P.A), en la ciudad de Lima, Perú. El principal propósito fue la unificación y la codificación gradual y progresiva del derecho aeronáutico internacional público y privado, la implantación de líneas aéreas interamericanas y la coordinación de los servicios aéreos locales e internacionales.

2.9. Contenido del derecho aeronáutico

Está determinado según el autor Luis Tapia Salinas, "por su finalidad, que su contenido trata de someter a una adecuada regulación jurídica las relaciones y situaciones surgidas del ejercicio de la navegación aérea con el objeto de lograr, dentro de su propio ámbito, el propósito fundamental del ordenamiento jurídico que genera el hecho de establecerlo partiendo del ideal de justicia, un equilibrio entre los intereses en



conflicto con vistas a asegurar el orden esencial para el mantenimiento y progreso de la sociedad humana.”⁷²

Gay de Montella, “explica que la amplitud del contenido de la disciplina se refleja en la variedad de las normas que la integran, y es así que el derecho aeronáutico incluye en su vasto dominio, disposiciones de derecho aeronáutico público, como se observan normas dentro del ámbito administrativo, internacional, penal, procesal y financiero; y del derecho aeronáutico privado, ya que comprende el conjunto de normas que regulan las actividades de los ciudadanos que hacen de la navegación aérea el centro de sus relaciones comerciales.”⁷³

Por lo que se concluye que el contenido del derecho aeronáutico se observan una variedad de normas que lo integran, y es así que el mismo incluye disposiciones de derecho internacional, derecho interno, de derecho público, de derecho privado, de derecho sustantivo y de derecho formal, que contemplan relaciones y situaciones de distinto carácter.

Dado que todas esas relaciones y situaciones jurídicas derivadas de la navegación aérea reconocen un común denominador que es el hecho técnico de la misma, las normas destinadas a su regulación tienden a agruparse en un todo orgánico. De ésta manera se constituye un sistema de normas legales calificadas por la especialidad de la materia que regula, lo cual configura uno de los factores determinantes de la autonomía del derecho aeronáutico.

⁷² Tapia Salinas, Luis. **Trabajos de derecho aeronáutico y del espacio.** Pág. 134.

⁷³ Gay de Montella, **Ob. Cit.** Pág. 15.



2.10. Autonomía del derecho aeronáutico

Una abrumadora mayoría de opiniones doctrinarias, tal y como lo afirma Federico Videla Escalada, “coinciden en sostener la autonomía del derecho aeronáutico. Ésta nueva rama del derecho, se nos presenta con un profundo sentido de integridad, derivada de las necesidades de comprender los problemas que trae aparejados la aeronavegación, como así también sus correspondientes soluciones en todo órgano de textura propia y específica a la presente materia.”⁷⁴

Continúa manifestando Videla Escalada, “que muchas veces se pretende involucrar al derecho aeronáutico como un aspecto más amplio del derecho de navegación. Así podemos mencionar el hecho técnico, en cuanto presenta un internacionalismo nunca aparecido antes y por demás peculiar, pues los aviones actuales pueden recorrer enormes distancias, en pocas horas de un continente a otro, atravesando en su ruta muchos países, de lo que devienen complejos y especiales problemas que necesitan de una regulación adecuada.”⁷⁵

Lanza Borja afirma que, “ardientes y encontradas discusiones se han suscitado sobre la autonomía del derecho aeronáutico siendo uno de sus más acérrimos partidarios Ambrossinni, para quien la autonomía se basa en la diferencia de unos caracteres diferenciales en los campos científicos, legislativos y didácticos, teoría que han seguido numerosos autores con posterioridad, si bien algunos añaden o sustituyen algunos de los anteriores por la existencia a su juicio, de cierta independencia de tipo jurisdiccional”.⁷⁶

⁷⁴ Videla Escala, Federico. **Derecho aeronáutico**. Pág. 337.

⁷⁵ **Ibíd.**

⁷⁶ Lanza Borja Escalada, **Ob. Cit.** Pág. 35.



Por lo tanto, el derecho aeronáutico es autónomo por su funcionamiento independiente frente a la estructura de otras ramas de las ciencias jurídicas, por su novedad, por aspectos especiales en materia de responsabilidad entre otros, pero no en cuanto a los principios generales del derecho.

2.11. Condición jurídica del espacio aéreo

El aire, afirma Viñals, “como elemento físico, se considera que es una capa gaseosa que envuelve a nuestro globo terráqueo, y como tal es inapropiable, es una cosa común. Sin embargo el espacio aéreo es una cosa fija, inalterable, susceptible de propiedad y de ser poseída por el propietario del suelo.”⁷⁷

La soberanía del Estado según Ovalle, “abarca tierra, mar y aire, lo que se podría decir que se llama técnicamente el dominio espacial de los Estados, esto independientemente del tamaño y poder político que tenga un Estado.”⁷⁸

La Constitución Política de la República de Guatemala, regula en su Artículo 142, que el Estado ejerce plena soberanía sobre: El territorio nacional, integrado por su suelo, subsuelo, aguas interiores, el mar territorial en la extensión que fija la ley y el espacio aéreo que se extiende sobre los mismos.

La Ley de Aviación Civil (Decreto Número 93-2000 del Congreso de la República de Guatemala) establece en el Artículo número 3, que 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

⁷⁷ Viñals Barachina, **Ob. Cit.** Pág. 30.

⁷⁸ Ovalle Martínez, **Ob. Cit.** Pág. 162.

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 la ley anteriormente citada, sus reglamentos y disposiciones complementarias.

La soberanía del espacio aéreo, es ejercitada por los países subyacentes. Cada país ejerce en la actualidad soberanía plena y exclusiva sobre su propio espacio aéreo, principio contemplado en la Conferencia de Chicago de 1944, y que ha sido refrendado y admitido en nuestro país.

Uría afirma que “el ejercicio de la actividad de transporte aéreo exige la autorización del Estado implicado; su Administración se encarga de comprobar que el empresario de navegación aérea reúne los requisitos exigidos por la regulación, como son la solvencia técnica y económica, los planes de ruta, la disposición del personal suficiente y el cumplimiento de las condiciones de seguridad exigidas.”⁷⁹

⁷⁹ Uría Rodrigo y Menéndez Aurelio. **Ob. Cit.** Pág. 108.

CAPÍTULO III



3. Instituciones internacionales y nacionales

3.1. Organización Internacional de la Aviación Civil (OACI)

La organización de la aviación civil internacional es la más importante manifestación de la personalidad jurídica en el campo del derecho aeronáutico y se considera elemento esencial en el desenvolvimiento de la aviación internacional.

Se consideran como los más importantes y próximos antecedentes a la actual organización internacional de la aviación civil, la Convención de París de 1919, la panamericana de La Habana de 1928 y la iberoamericana de Madrid de 1926 la organización internacional de la aviación civil, fue creada en 1944 durante la conferencia de aviación civil internacional en Chicago. Su creación respondió a la necesidad de contar con un organismo permanente, imprescindible para la satisfacción de las exigencias de una ordenada actividad aérea.

Presumiendo que transcurriría mucho tiempo antes de que pudiera completarse el número de ratificaciones necesarias (veintiséis) para la entrada en vigor del convenio y el establecimiento de la organización de la aviación civil internacional, se formó una entidad provisional con el nombre de organización provisional de la aviación civil internacional, (OPACI), la cual tendría las características análogas a la definitiva y serviría como interina y cumpliría las funciones técnicas y de asesoramiento necesarias.

En mayo de 1946 celebró su primera y única asamblea en su sede, Montreal. Entre tanto las ratificaciones del convenio seguían progresando y así la ratificación número

veintiséis fue depositada el 5 de marzo de 1947, con lo cual la existencia jurídica de la (OACI) inició el 4 de abril de 1947.



El inicio de los trabajos de la organización provisional de la aviación civil internacional, significó la transición del régimen de la Convención de París al instaurado por el Convenio de Chicago, cuya sanción significaba, para quienes lo ratificaron, la denuncia del acuerdo de 1919 y del de la Habana de 1928.

Su fin específico es el desarrollo de la aviación civil internacional, especialmente la referida al transporte, y la investigación de los medios más aptos para lograrlo, en lo económico, técnico y jurídico. “Los fines y objetivos de la organización son desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional para:

- a. lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo;
- b. fomentar las técnicas de diseño y manejo de aeronaves para fines pacíficos;
- c. estimular el desarrollo de aerovías, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea para la aviación civil internacional;
- d. satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico;
- e. evitar el despilfarro económico producido por una competencia excesiva;

- 
- f. asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional;
- g. evitar discriminación entre Estados contratantes;
- h. promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional.
- i. promover, en general, el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos.”⁸⁰

3.2. Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA)

La asociación internacional de transporte aéreo internacional, conocida como IATA por sus siglas en inglés, se fundó en la Habana, Cuba en abril de 1945; está integrada por empresas dedicadas a la prestación de servicios de transporte aéreo.

“Su finalidad fundamental es favorecer el desarrollo del tráfico aéreo. IATA es el instrumento para la cooperación entre aerolíneas, promoviendo la seguridad, fiabilidad, confianza y economía en el transporte aéreo en beneficio de los consumidores de todo el mundo. Una de sus funciones más conocidas es la determinación de las tarifas que han de aplicarse en los servicios internaciones, las cuales se establecen sobre bases comerciales.”⁸¹

⁸⁰ Tapia Salinas, Ob. Cit. Pág. 101.

⁸¹ Asociación Internacional de Transporte aéreo. Pág. 45.

3.3. Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA)



La asociación latino americana de derecho aeronáutico y espacial se fundó en la ciudad de Buenos Aires el 18 de noviembre de 1960 en las primeras jornadas latino americanas de derecho aeronáutico.

Asociación latino americana de derecho aeronáutico y espacial, ALADA es la asociación no gubernamental y académica líder en el mundo aerocomercial latinoamericano y con una proyección internacional. Es una asociación civil, de carácter privado e internacional, con patrimonio propio, de duración indeterminada, con domicilio legal en la ciudad de Buenos Aires, República Argentina; pudiendo establecer secciones nacionales en cualquier país de América Latina. Entre los objetivos principales de ALADA encontramos los siguientes:

- “Realizar los estudios científicos tendientes a lograr la unificación y uniformidad de la legislación aeronáutica en el campo internacional, especialmente entre los países latinoamericanos.
- Promover el desarrollo y mejoramiento de la actividad aeronáutica, en especial a través del perfeccionamiento de las normas jurídicas.
- Colaborar con otras organizaciones y entidades estatales o privadas, nacionales o internacionales, en el estudio y solución de los problemas generados por la actividad aeronáutica.”⁸²

⁸² Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutica y Espacial. Pág. 35.



3.4. Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)

La dirección general de aeronáutica civil, es un ente del Estado de Guatemala, dependencia del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.

“Es el órgano encargado de normar, supervisar, vigilar y regular con base en lo prescrito en la Ley de Aviación Civil, reglamentos, regulaciones y disposiciones complementarias, los servicios de apoyo a la navegación aérea, los servicios de transporte aéreo, de telecomunicaciones y en general todas las actividades de aviación civil en el territorio y espacio aéreo de Guatemala, velando en todo momento por la defensa de los intereses nacionales.”⁸³

3.5. Asociación Guatemalteca de Líneas Aéreas

Asociación que funciona como portavoz de las diversas líneas aéreas. Tiene como finalidad ser el canal para tratar diversos temas que atañen a las aerolíneas para lograr el desarrollo de las mismas dentro de la industria.

3.6. Espacio aéreo

Es importante que se tenga claro lo que es el espacio aéreo ya que es el ámbito en el cual se desarrolla la actividad aeronáutica. Así mismo, se debe de tener claro la diferencia entre el espacio aéreo y el aire.

El espacio aéreo es el ámbito que rodea a la tierra y que se extiende sobre ella, tanto sobre la tierra firme como sobre los espacios acuáticos.⁸⁴ Al hablar del espacio aéreo

⁸³ **La Dirección General de Aeronatita Civil.** Pág. 45.

⁸⁴ **Enciclopedia Jurídica Omeba.** Pág. 1125.



como concepto jurídico se hace referencia a un ámbito susceptible de apropiación. puede ser delimitado y sobre el cual el hombre y los Estados pueden ejercer derechos.

“El aire es una masa gaseosa que por su carácter fluido, renovable y movable no es susceptible de apropiación ni de delimitación. El aire es el contenido del espacio aéreo.”⁸⁵ “El espacio aéreo sigue la condición del espacio terrestre y marítimo, por consiguiente forma parte del territorio del Estado y se encuentra sometido a su soberanía suprayacente al territorio terrestre, a las aguas interiores y al mar territorial del Estado.”⁸⁶

Se han determinado los límites de la anchura del espacio aéreo sometido a la soberanía del Estado, limitándolo a las fronteras terrestres y marítimas, pero respecto al límite vertical aún no está regulado. El Convenio de Chicago de 1944 el cual regula el espacio aéreo y el Tratado del Espacio, 1967, el cual regula el espacio ultraterrestre no determinan este límite, lo único que establecen es que donde termina el espacio aéreo del Estado, se inicia el espacio ultraterrestre, el cual es considerado patrimonio común de la Humanidad.

“La extensión del Espacio Aéreo, por ser un punto difícil de determinar, se ha llegado al consenso de que el espacio aéreo termina y se extiende hasta donde las aeronaves comerciales pueden volar; este punto, en teoría, determina donde comienza el espacio “espacial o extra-atmosférico”. Esta extensión, de conformidad con la posibilidades modernas es a 55,000 pies, más o menos el vuelo de un Concorde.”⁸⁷

Según Lycklama Nijeholt “espacio aéreo es el *coelum* o espacio en sí mismo, en su magnitud infinita; integrado por la suma de las fronteras nacionales y por las zonas

⁸⁵ Brotons, Antonio Remiro y otros. **Derecho internacional**. Pág. 578.

⁸⁶ Juárez Rodas, Fernando. **El derecho aéreo guatemalteco en el derecho internacional**. Pág. 85.

⁸⁷ Larios Ochaíta, Carlos. **Derecho internacional público**. Pág. 165.

libres de toda soberanía, como el alta mar, las zonas polares, libres de toda soberanía jurídica.”⁸⁸



El espacio aéreo de Guatemala, está regulado en la Constitución de la República de Guatemala, en el Artículo 121, el cual establece lo siguiente:

Artículo 121 Bienes del estado

Son bienes del Estado: ... d) La zona marítimo terrestre, la plataforma continental y el espacio aéreo, en la extensión y forma que determinen las leyes o los tratados internacionales ratificados por Guatemala;...

3.6.1. Soberanía del espacio aéreo

Desde los comienzos de la actividad aeronáutica surge la inquietud de determinar cuál va a ser el régimen jurídico a que se someta el espacio aéreo. Surgen dos teorías totalmente opuestas, primero surge la teoría de la libertad absoluta del espacio aéreo y posteriormente surge la doctrina de la soberanía sobre el espacio aéreo.

- **Teoría de la libertad del espacio aéreo**

La teoría de la libertad del espacio aéreo sostiene que los Estados no pueden ejercer su soberanía ni hacer valer su autoridad sobre el espacio aéreo, por cuanto este no es susceptible de apropiación. Se proclama el principio de que el aire es libre y abierto a todos.

⁸⁸ Enciclopedia jurídica **Ob. Cit.** Pág. 1226.



Su expositor principal es Paul Fauchille en 1901 publicó su trabajo titulado "El dominio aéreo y el régimen jurídico de los aeróstatos", en el cual sostuvo el principio de la libertad del espacio aéreo.

Lena Paz, "basa su postura en consideración a que el aire por su inmensidad y fluidez, no puede ser objeto de apropiación y menos de soberanía, ya que esto implica posesión, lo que materialmente resulta imposible a un Estado tener la atmósfera bajo su poder y disposición, por lo que no puede ser sometida a su autoridad continúa. Concluye que el espacio no es susceptible de soberanía y se inclina por sostener la libertad sobre dicho espacio."⁸⁹

Otros autores llegaron a la misma conclusión que Fauchille, algunos señalaban la similitud entre alta mar y el espacio aéreo, otros se basaban en la doctrina romana de "*res communis*", es decir que por naturaleza pertenece a todos, por lo que puede ser usado y disfrutado por todos, sin que pueda ser susceptible de posesión.

Posteriormente, Fauchille, cedió su posición de la libertad absoluta del espacio, y reconoce a los Estados, en tiempo de paz y de guerra, los derechos inherentes y necesarios a su propia conservación. Es así como frente a una libertad absoluta aparece una teoría intermedia llamada la libertad limitada. Después de este cambio en la teoría absolutista de Fauchille, a una libertad limitada, el Instituto de Derecho Internacional, en su reunión de gante de 1906 admite los principios sostenidos por Fauchille, los que quedan formulados en los siguientes términos: "El aire es libre, los Estados no tienen sobre él, en tiempo de paz, otros derechos que los necesarios para su conservación".

⁸⁹ Lena Paz, **Ob. Cit.** Pág. 68.



Asimismo el Instituto de Derecho Internacional en la sesión de Madrid de 1919 que: “La circulación aérea es libre, con la salvedad de que el Estado tiene el derecho de proteger el territorio, la seguridad y la propiedad de sus habitantes”.⁹⁰

Una de las críticas que se le hizo a Fauchille, es que en su teoría confundió el aire, (contenido) el cual como se explicó anteriormente no es susceptible de apropiación, con el espacio aéreo, (continente) el cual es el ámbito en el cual un Estado puede ejercer sus derechos de soberanía.

- **Doctrina de la soberanía sobre el espacio aéreo**

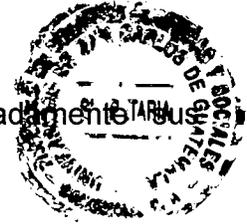
En oposición a la teoría de la libertad del aire se afirma la soberanía en el espacio aéreo. Esta doctrina sostiene que la soberanía del Estado sobre su territorio se extiende al espacio aéreo que lo cubre, pues que dicho espacio es un accesorio necesario del suelo sobre el cual los Estados ejercen su soberanía.

Esta teoría fue consagrada internacionalmente al ser adoptada por el Convenio de Paris de 1919, y actualmente es regulada por el Convenio de Chicago de 1944. La reafirmación de la soberanía sobre el espacio aéreo se debió a los siguientes factores:

- “Se presenta como la extensión y proyección vertical del mismo derecho ejercido por el Estado sobre su territorio.
- Los Estados en pos de la seguridad buscan medios para construir y proteger su territorio y sus líneas aéreas comerciales.

⁹⁰ González de Mansilla, Aura. **Implicaciones jurídicas sobre el espacio aéreo y exterior.** Pág. 32.

- El factor económico; permitiendo al Estado proteger adecuadamente sus intereses y explotar sus actividades aeronáuticas.⁹¹



A pesar del carácter absoluto que los convenios internacionales le dieron a los Estados sobre la soberanía del espacio aéreo lo limitaron de cierta manera al reconocer y regular el “derecho de pasaje inofensivo”.⁹² Esto se da debido a que los Estados no pueden estar aislados, sino integrados como comunidad y las normas se deben de crear para favorecer y facilitar las relaciones y la convivencia entre los Estados en la comunidad internacional.

El derecho de soberanía de los Estados sobre su espacio aéreo faculta a éste para ejercer actividades concretas de reglamentación, policía, ordenar la circulación, fijar zonas reservadas, adoptar medidas de conservación y defensa, en el espacio aéreo que les corresponde.

3.6.2. Regulación legal

La doctrina de la soberanía de los Estados sobre el espacio aéreo fue regulada desde 1919 en el Convenio de Paris y posteriormente en la Convención de Chicago de 1944.

El Artículo 1 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional establece: “Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio”.⁹³ La soberanía es regulada en la legislación Guatemalteca por la Constitución Política de la República de Guatemala estableciendo lo siguiente:

⁹¹ *Ibíd.* Pág. 39.

⁹² *Ibíd.* Pág. 45.

⁹³ Lena Paz, *Ob. Cit.* Pág. 68.



Artículo 141. Soberanía. La soberanía radica en el pueblo quien la delega, para su ejercicio, en los organismos Legislativo, Ejecutivo y Judicial. La subordinación entre los mismos es prohibida.

Artículo 142. De la soberanía y el territorio. El Estado ejerce plena soberanía, sobre:

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

Asimismo la Ley de Aviación Civil, Decreto Número 93-2000 regula

Artículo 3. Soberanía del espacio aéreo. “La República de Guatemala ejerce soberanía plena y exclusiva sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio y a sus aguas territoriales. El uso, aprovechamiento y explotación del espacio aéreo con fines aeronáuticos de carácter civil se realizará de conformidad con lo estipulado en la Constitución Política de 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.”⁹⁴

3.7. Código compartido

3.7.1. Antecedentes

“En septiembre de 1992 los países bajos y los Estados Unidos de América firman un acuerdo de auténticos cielos abiertos. El numeral 5 del memorando de acuerdo autoriza expresamente la celebración de acuerdos cooperativos de parte de las

⁹⁴ Ley de Aviación Civil, Decreto Número 93-2000 del Congreso de la República de Guatemala.

compañías designadas, tales como de espacio bloqueado, de arrendamiento
fletamento de aeronaves y de código compartido.”⁹⁵



Según Hadrovic, “esta práctica se inició en 1960 en los Estados Unidos de América cuando Allegheny Airlines (Us Air) comenzó a reemplazar muchos servicios internos de carácter regional (conmuters) no económicos y a crear un sistema de “huband-spoke”, para que tales servicios fueran presentados por pequeñas compañías con equipos de poca capacidad. Mediante el cobro de una franquicia por el uso de su razón social, Allegheny obtuvo que esas compañías usaran sus propios números de vuelo. El mismo sistema fue usado por American y su filial American Tagle y especialmente en los vuelos de la primera al caribe y a las antillas menores.”⁹⁶

“Hoy en día esa práctica es enormemente generalizada en los Estados Unidos de América y muchas compañías de transporte secundario usan los Códigos y números de vuelo de las grandes empresas para llevar a los pasajeros desde pequeñas ciudades hasta los grandes hubs. Esta es una combinación comercial o instrumento de mercado que permite a las compañías grandes explotar y tener presencia, sin costos muy grandes, en mercados de menor dimensión.”⁹⁷

3.7.2. Concepto

Un acuerdo de Código Compartido es un convenio comercial, mediante el cual un transportista puede vender asientos en los vuelos de otras aerolíneas para poder expandir su esquema de rutas y satisfacer la demanda de mercado.

⁹⁵ Vázquez Rocha, **Ob. Cit.** Pág. 125.

⁹⁶ **Ibíd.**

⁹⁷ **Ibíd.** Pág. 129.

3.7.3. Regulación legal



El convenio sobre aviación civil Internacional, en el Artículo 77 regula las Organizaciones de explotación conjunta autorizadas, el cual establece:

“Ninguna disposición del presente convenio impide que dos o más Estados contratantes constituyan organizaciones de explotación conjunta del transporte aéreo ni organismos internacionales de explotación, ni que mancomunen sus servicios aéreos en cualquier ruta o región, pero tales organizaciones u organismos y tales servicios mancomunados estarán sujetos a todas las disposiciones del presente convenio, incluso las relativas al registro de acuerdos en el consejo.

Este determinara la forma en que las disposiciones del presente convenio sobre nacionalidad de aeronaves se aplicaran a las utilizadas por organismos internacionales de explotación.”⁹⁸

El Decreto Número 93-2000, Ley de Aviación Civil de Guatemala en el Artículo 84, 85 y 86 regula el Código Compartido, formalidades y calidad y responsabilidad.

Artículo 84. Código compartido

El acuerdo de Código Compartido es aquel mediante el cual dos o más transportistas aéreos comercializan uno o más vuelos que son operados por uno solo de ellos en las rutas autorizadas, utilizando conjuntamente sus códigos internacionales de designación e individualización.

⁹⁸ Convenio sobre aviación civil internacional. Pág. 35.

Artículo 85. Formalidades



Los acuerdos de cooperación comercial, cualquiera que sea su modalidad de Código Compartido deben constar por escrito y ser remitido y registrado en la dirección general de aeronáutica civil, antes de su ejecución.

La dirección general de aeronáutica civil, mantendrá la confidencialidad que surja de los acuerdos, de conformidad con la ley. Los requisitos de aprobación se determinan en el reglamento respectivo.

Artículo 86. Calidad y responsabilidad

“La calidad de explotador de la aeronave en los acuerdos de Código Compartido la tiene, la parte que realiza efectivamente los vuelos de que se trate. Las partes responden indivisible y solidariamente frente a los pasajeros y carga transportados, sin perjuicio de las obligaciones establecidas en el respectivo contrato.”⁹⁹

En la práctica, el trámite resulta sencillo. Se hace la presentación de un memorial en el que se indica cómo se va a operar el Código Compartido, en el que se especifican todos los detalles del mismo. Luego de presentado el memorial la dirección general de aeronáutica civil, lo traslada al departamento de transporte. Con el dictamen de este último, se autoriza el Código Compartido.

Es claro que existe una estrecha vinculación entre el Código Compartido y la política sobre el otorgamiento de los derechos de tráfico, ya que los derechos de tráfico son básicamente el privilegio de transportar tráfico comercial de un lugar a otro en

⁹⁹ Ley de Aviación Civil, Decreto Número 93-2000 del Congreso de la República de Guatemala.

aeronaves propias, mediante el Código Compartido se obtiene la explotación de un mercado determinado a través de un acuerdo con otro transportador.



“El hecho de que la doctrina moderna vincule el concepto de derecho de tráfico a la prestación de un servicio aéreo en aeronaves propias impide considerar esta figura como un nuevo derecho, (como una nueva libertad del aire), pero es evidente que el código compartido es una modalidad del ejercicio de las libertades del aire.”¹⁰⁰

Recordemos que como norma general, el Código Compartido exige que las compañías participantes tengan derechos de tráfico en la ruta sometida al acuerdo.

Para concluir el tema de Código Compartido, desde el punto de vista aeropolítico no debe considerarse como una nueva libertad del aire, sino como un acuerdo comercial que debe desarrollarse dentro del contexto de los acuerdos sobre derechos de tráfico.

¹⁰⁰ Vázquez Rocha, Ob. Cit. Pág.135.



CAPÍTULO IV



4. Política de cielos abiertos en Guatemala

En el presente capítulo se describirá brevemente la política del transporte aéreo de los países de Centro América, México y Panamá, los cuales de acuerdo a su legislación poseen una política basada en contratos bilaterales y bajo el principio de reciprocidad.

Según Tapia, “el constante y rápido desarrollo de la aviación comercial, plantea a los Estados una serie de inconvenientes que afecta su política y economía, que deben resolverse de acuerdo a posturas más o menos liberales y que naturalmente repercuten en la política interna de los mismos.”¹⁰¹

El Doctor Mapelli López “al respecto establece, que las políticas de cielos abiertos es el conjunto de acciones públicas y privadas tendientes a la eliminación de los límites a la oferta de capacidad en el ámbito internacional, supeditando los aspectos regulatorios a las fuerzas del mercado.”¹⁰²

Por lo tanto se trata de jugar la soberanía de un Estado con las con las exigencias del tráfico internacional aéreo. Si quisiéramos resumir todo el problema actual de la política de los trasportes aéreos, podríamos decir que se trata de la aplicación con mayor o menor rigor de las famosas “libertades del aire.

Se concluye, que la política de cielos abiertos, es un término considerado por los especialistas del derecho aeronáutico como uno de los factores que integran la

¹⁰¹ Tapia Salinas, **Ob. Cit.** Pág. 111.

¹⁰² Mapelli, Enrique. **Trabajo de derecho aeronáutico y del espacio.** Pág. 231.

naturaleza de dicha rama jurídica debido al intervencionismo de los Estados de manera constante y eficaz en el desarrollo del transporte aéreo.



La política de cielos abiertos en Guatemala data de 1997, cuando fue aprobada la Ley de Aviación Civil, Decreto número 100-97, la cual sustituyó a la primera Ley de Aviación Civil, Decreto Número 563 del Congreso de la República que prevalecía desde 1963.

El Decreto Número 100-97 Ley de Aviación Civil, regulaba que cualquier interesado podía prestar servicios de transporte aéreo, regular o no con destino a Guatemala; y la posibilidad de que cualquier persona podía prestar servicios locales de transporte aéreo comercial. El Gobierno de Guatemala otorgaba irrestrictamente a todos los países la libertad de realizar vuelos a Guatemala y ampliar los derechos que en ese entonces estaban vigentes mediante convenios bilaterales.

El 2 de marzo de 2001 entró en vigencia la nueva Ley de Aviación Civil, Decreto Número 93-2000; en su Artículo número 66 reconoce la política de "**Cielos Abiertos**", la cual otorga a todos los países, con respecto a los servicios aéreos comerciales internacionales, regulares y no regulares, las terceras, cuartas y quintas libertades del aire, reconocidas de acuerdo a lo preceptuado en el Convenio de Chicago de 1944. Sin embargo, en el Artículo número 68, literal "g" regula el tema de la reciprocidad, el cual restringe estas libertades.

"La política de cielos abiertos es una política tendiente a la eliminación de los límites a la oferta de capacidad en el ámbito internacional, supeditando los aspectos regulatorios

a las fuerzas del mercado la cual ayuda a promover el desarrollo y economía de Guatemala.¹⁰³



Actualmente Guatemala tiene una política de cielos abiertos con concesiones recíprocas.

Es importante resaltar que Guatemala fue el primer país de Centro América en tener una política de cielos abiertos. De acuerdo a los archivos del Ministerio de Relaciones Exteriores Guatemala ha suscrito los siguientes convenios:

- Acuerdo sobre servicios internacionales regulares de transporte aéreo entre Bélgica y Guatemala.
- Convenio sobre servicios internacionales regulares de transporte aéreo entre España y Guatemala.
- Acuerdo de transporte aéreo entre Canadá y Guatemala.
- Acuerdo de transporte aéreo entre Estados Unidos y Guatemala.
- Convenio sobre servicios internacionales regulares de transporte aéreo entre Francia y Guatemala.
- Acuerdo entre Guatemala y la Confederación Suiza relativo a los transportes aéreos regulares internacionales.
- Convenio sobre transporte aéreo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y Guatemala.

¹⁰³ **Ibid.**



- Acuerdo sobre servicios internacionales regulares de transporte aéreo entre Guatemala y Ecuador.
- Acuerdo entre la República de Panamá y Guatemala sobre servicios aéreos entre sus respectivos territorios y mas allá de los mismos.
- Convenio de transporte aéreo entre Guatemala y el Gobierno de Chile.
- Convenio sobre servicios internacionales regulares de transporte aéreo entre Guatemala y la República Federal y Alemania.
- Acuerdo entre Guatemala y el Reino de los Países Bajos por servicios aéreos entre sus respectivos territorios y más allá de ellos.

4.1. Política de transporte aéreo internacional en Centro América

4.1.1. El Salvador

La ley orgánica de Aviación Civil, Decreto Número 582, en su Artículo 89 regula la política de transporte aéreo internacional, la cual establece lo siguiente:

Artículo 89. Política de transporte aéreo internacional

Los derechos de tráfico para servicio de transporte aéreo internacional se concederían sobre una base de igualdad de oportunidades y bajo condiciones de reciprocidad, de manera que el servicio se realice de modo sano y económico, evitando prácticas de competencia desleal, duplicaciones innecesarias y servicios antieconómicos, siguiendo los procedimientos establecidos en la presente ley, sus reglamentos, tratados y convenios.

Los derechos de tráfico son bienes propiedad del Estado, que comprenden tanto los que se originan en su territorio como los que concluyen en el mismo, y constituyen la base del intercambio de los derechos aerocomerciales entre el Salvador y cualquier otro Estado.



Los derechos de tráfico a que se refiere el inciso anterior, serán concedidos de conformidad con la presente ley. Tales derechos o libertades del aire son las siguientes:

1. Primera libertad

Es el derecho conferido a las aeronaves de un Estado para poder sobrevolar el territorio del Estado que confiere dicho derecho;

2. Segunda libertad

Es el derecho conferido por un Estado para que una aeronave pueda aterrizar en el Estado que confiere el derecho para fines no comerciales;

3. Tercera libertad

Es el derecho conferido para que las aeronaves de un Estado desembarquen pasajeros, carga y correo en el Estado que confiere el derecho, cuando estos pasajeros, carga o correo sean originados en el territorio al cual pertenece la aeronave;

4. Cuarta libertad

Es el derecho conferido por un Estado para tomar pasajeros, carga y correo en el Estado que confiere el derecho, destinados al Estado de nacionalidad de la aeronave;

5. Quinta libertad



Es el derecho que confiere un Estado para embarcar pasajeros, carga y correo en el país concedente del derecho, con destino a cualquier otro Estado, distinto del que concede el derecho, y el de desembarcar pasajeros, carga y correo en el Estado que confiere el derecho, proveniente de cualquier otro país. Podrán otorgarse diferentes modalidades o combinación de los mismos, sin perjuicio de lo que establezcan los convenios o tratados internacionales suscritos válidamente por El Salvador.

La no utilización de la reciprocidad por las empresas de transporte aéreo nacionales, en parte o completamente, no será causal de rechazo del permiso de operación solicitado, o bien de su modificación o cancelación si ya hubiese sido conferido, siempre que la empresa solicitante cumpla con todos los requisitos legales, de seguros y técnicos, que esta ley establece para el otorgamiento de los mismos.

“El permiso de operación a entregarse en esa condición, deberá corresponder con el grado de libertad del aire o derecho de tráfico que se haya solicitado. En esos casos, la autoridad aeronáutica podrá establecer restricciones al permiso de operación, únicamente si el operador extranjero desea operar ruta o tramo de ruta que estén restringidos para las transportadoras aéreas nacionales por un tercer país, así como cuando las autoridades del país origen del transportador extranjero aplique restricciones a los transportadores nacionales. Así mismo, la autoridad aeronáutica impondrá las sanciones que correspondan, cuando existan situaciones comprobadas que atenten contra la sana competencia.”¹⁰⁴

¹⁰⁴ Ley Orgánica de Aviación Civil, Decreto número 582 de la Asamblea Legislativa de la República de El Salvador.

El Salvador actualmente tiene una política de apertura a través de tratados bilaterales con concesiones recíprocas.



“De acuerdo a la comisión latinoamericana de aviación civil, el Salvador tiene suscritos los siguientes acuerdos de transporte aéreo:

- Acuerdo de transporte aéreo entre España y el Salvador.
- Acuerdo de transporte aéreo entre Estados Unidos de América y el Salvador.”¹⁰⁵

4.1.2. Honduras

En el año 2000, se creó el Decreto Número 23-2000, Ley de política de cielos abiertos, con la cual el Estado de Honduras otorgaba irrestrictamente a todos los países en materia de servicios aéreos comerciales, internacionales regulares y no regulares las tercera, cuarta y quinta libertades del aire, establecidas en la Convención de Chicago de 1944, limitadas únicamente en los aspectos de seguridad y responsabilidad estipulados en la ley.

Con la llegada a la ceiba del jet Boeing 737 de la aerolínea Cayman Airway procedente de la Isla del Gran Cayman se dio un gran paso en la historia de la aeronavegación hondureña por ser este el primer vuelo comercial enmarcado en la Ley de Cielos Abiertos, vigente desde el 24 de junio del 2000.

El 20 de mayo de 2004 entró en vigor la nueva ley de aeronáutica civil de Honduras, Decreto Número 55-2004, la cual ratifica la política de cielos abiertos y regula lo siguiente:

¹⁰⁵ Comisión Latinoamericana de Aviación Civil. Pág. 65.



Artículo 4. Honduras adopta la política aérea de los cielos abiertos y de acuerdo a la misma otorga irrestrictamente a todos los países, con respecto a los servicios aéreos comerciales internacionales, regulares y no regulares, las cinco (5) libertades del aire, de la primera a la quinta reconocidas en la convención de aviación civil internacional y sus protocolos, limitadas únicamente a los aspectos de seguridad y responsabilidad señalados en la presente ley.

Las cinco (5) libertades del aire referidas en el párrafo que antecede se entenderán que son:

1) Primera libertad

El derecho de sobrevolar el territorio nacional sin aterrizar;

2) Segunda libertad

El derecho de aterrizar en el territorio nacional por motivos técnicos pero no comerciales;

3) Tercera libertad

El derecho de desembarcar pasajeros, correo y mercancías procedentes del Estado de nacionalidad de la aeronave en el territorio nacional;

4) Cuarta libertad

El derecho de embarcar pasajeros, correo y mercancías en territorio nacional con destino al Estado de nacionalidad de la aeronave; y,

5) Quinta libertad

El derecho concedido al Estado de nacionalidad de la aeronave de embarcar o desembarcar pasajeros, correo y mercancías procedentes o con destino a un tercer Estado.¹⁰⁶



Asimismo este Decreto en el tercer considerando establece lo siguiente: “Que el Estado de Honduras, ratifica los principios de la política de cielos abiertos, con el propósito de atraer capital extranjero, otorgando las cinco (5) libertades del aire, creando un ambiente propicio para asegurar y fortalecer la existencia de la propiedad privada con su más amplio concepto sin más limitaciones que aquellas que por motivo de necesidad o de interés público establezca la ley.”¹⁰⁷

A pesar de ratificar en este Decreto los principios de la política de cielos abiertos, en el primer considerando se establece el principio de reciprocidad y en el artículo 116 regulan lo siguiente:

Artículo 116

“Los Certificados de Explotación otorgados a empresas extranjeras se cancelarán o restringirán, de oficio o a petición de parte, cuando el Estado cuya nacionalidad ostente la empresa se niegue a otorgar iguales derechos a las empresas hondureñas, siempre que estas lo soliciten.”¹⁰⁸ De acuerdo a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, Honduras actualmente tiene los siguientes acuerdos suscritos:

- Acuerdo para servicios Aéreos entre Ecuador y Honduras.

¹⁰⁶ Ley de Aeronáutica Civil, Decreto Número 55-2004 del Congreso Nacional de la República de Honduras.

¹⁰⁷ *Ibid.*

¹⁰⁸ *Ibid.* Pág. 7.

- Convenio relativo al Transporte Aéreo entre Ecuador y Honduras.
- Acuerdo para Servicios Aéreos entre Perú y Honduras.



4.1.3. Nicaragua

El Código de Aviación Civil de Nicaragua, Decreto Número 176 data desde 1957, actualmente se encuentra en revisión un proyecto de reformas a este Código, ya que el actual no se adapta a las reglas actuales de aéreo-navegación moderna y con estas reformas se espera establecer las bases de su política de transporte aéreo. Actualmente posee una política a través de mecanismos bilaterales con la condicional de reciprocidad. Esto esta regulado en el título II, sección segunda, de los certificados de explotación y en la sección quinta del transporte aéreo internacional.

Artículo 85

Si fuere una empresa extranjera la que solicitare un certificado de explotación, además de cumplir con los requisitos aplicables del artículo anterior, acreditará: ...b) Que su Gobierno otorga o está dispuesto a otorgar reciprocidad a las empresas de transporte aéreo nicaragüense,...

Artículo 92

No se otorgaran certificados de explotación para servicios de transporte aéreo, en los siguientes casos: ...Cuando se trate de empresa extranjera:

l) Si el Estado cuya nacionalidad tenga la solicitante no otorga reciprocidad a las empresas nicaragüenses;...

Artículo 108

Los certificados que el poder ejecutivo expida para la explotación de los servicios internacionales de transporte aéreo, además de ajustarse a las prescripciones de este Código, se otorgaran con sujeción a los tratados o convenios de aviación civil que hayan sido suscritos y ratificados validamente por el gobierno de Nicaragua.

“A falta de tratados o convenios, el otorgamiento de dichos certificados se ajustara al principio de equitativa reciprocidad.”¹⁰⁹

En el nuevo proyecto del Código de Aeronáutica Civil de Nicaragua, el cual se encuentra en revisión, en el capítulo III, transporte aéreo comercial, título VII del servicio público de transporte aéreo establece lo siguiente:

Arto. 129. Políticas de cielos abiertos

La república de Nicaragua aprueba las políticas de cielos abiertos sobre la base de concesiones recíprocas bilaterales. De acuerdo a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, Nicaragua tiene los siguientes acuerdos suscritos:

- Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre Perú y Nicaragua.
- Convenio sobre Transporte Aéreo entre Cuba y Nicaragua.
- Convenio sobre Transporte Aéreo entre Rusia y Nicaragua.

¹⁰⁹ Código de Aviación Civil, Decreto número 176 de la Cámara de Diputados y la Cámara del Senado de la República de Nicaragua.

4.1.4. Costa Rica

La ley general de aviación civil, número 5150 de la asamblea legislativa de la república de Costa Rica en el capítulo VIII referente a los certificados de explotación establece lo siguiente:



Artículo 149

Los certificados que se expidan para la explotación de servicios internacionales de transporte aéreo además de ajustarse a las prescripciones de esta ley, se otorgarán con sujeción a los tratados o convenios sobre aviación civil que hayan sido suscritos y ratificados por el Gobierno de Costa Rica.

A falta de tratados o convenios, el otorgamiento de dichos certificados se ajustará al principio de equitativa reciprocidad a las disposiciones de esta ley y del reglamento respectivo.

Artículo 150

Si fuere una empresa extranjera la que solicitare el certificado de explotación, para transporte aéreo, además de cumplir con los requisitos de los Artículos 147 y 148, acreditará: ...b) Que su Gobierno otorga o está dispuesto a otorgar reciprocidad a las empresas de transporte aéreo costarricense...

Artículo 156

No se otorgarán certificados de explotación para servicios públicos aéreos si no se comprueba entre otros que el solicitante se encuentra completamente al día en el pago de impuestos, y en los siguientes casos: ...4) Cuando se trate de empresa extranjera:

a) Si el Estado cuya nacionalidad tenga el solicitante no le ha otorgado la autorización respectiva para que efectúe el servicio internacional propuesto, o no le brinda reciprocidad a empresas costarricenses.



Artículo 172

Los certificados que el consejo técnico de aviación civil extienda para la explotación de servicios internacionales de transporte aéreo, además de ajustarse a las disposiciones de esta ley y sus reglamentos, se otorgaran con sujeción a los tratados o convenios que sobre aviación civil hayan sido suscritos y ratificados por el gobierno de Costa Rica. “El otorgamiento de dichos certificados se ajustara al principio de equitativa reciprocidad y a las disposiciones del reglamento respectivo.”¹¹⁰

Actualmente Costa Rica tiene suscritos los siguientes acuerdos de transporte aéreo:

- Acuerdo de Transporte Aéreo entre Estados Unidos y Costa Rica.
- Convenio sobre Transporte Aéreo entre España y Costa Rica.
- Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre México y Costa Rica.
- Convenio sobre Transporte Aéreo entre Venezuela y Costa Rica.
- Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre Reino de los Países Bajos y Costa Rica.
- Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre China y Costa Rica.
- Convenio de Transporte Aéreo entre Chile y Costa Rica.

¹¹⁰ Ley General de Aviación Civil, número 5150 de la Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica.

4.1.5. Panamá

La Ley de Aviación Civil, Ley No. 21 del 29 de enero de 2003, en el Artículo 83 regula el transporte aéreo internacional, el cual establece lo siguiente:



Artículo 83. Transporte aéreo internacional

Los explotadores nacionales tendrán acceso al transporte aéreo internacional con arreglo a los acuerdos internacionales con los demás Estados y en la medida en que ofrezcan garantías suficientes de capacidad administrativa, técnica y financiera para prestar tales servicios.

A falta de convenios o acuerdos internacionales, el acceso se ajustara al principio de equitativa reciprocidad y de acuerdo con lo establecido en el Artículo 70 de la presente ley.

La autoridad aeronáutica civil no concederá derechos aerocomerciales a empresas extranjeras si no está garantizada la debida reciprocidad por parte del gobierno respectivo.

Artículo 84. Explotadores extranjeros

“Los explotadores extranjeros tendrán acceso a derechos de tráfico otorgados por Panamá, según lo dispongan los acuerdos internacionales o, en su caso defecto, con fundamento en el principio de la reciprocidad.”¹¹¹

¹¹¹ Ley de Aviación Civil, Ley Número 21 de la Asamblea Legislativa de la República de Panamá.

Panamá mantiene relaciones aerocomerciales con los países de Centro América de acuerdo a diferentes tratados.



Guatemala

Entre Panamá y Guatemala existe un acuerdo sobre servicios aéreos entre sus respectivos territorios y más allá de los mismos, firmados en la ciudad de Guatemala el 26 de noviembre de 1998. Ratificado mediante ley número 30 del 19 de junio de 2002.

El Salvador

Entre estos dos países las relaciones se fundamentan bajo el principio de reciprocidad real y efectiva, no existe ningún documento escrito.

Honduras

Acta de entendimiento administrativo entre las autoridades aeronáuticas de la república de Honduras y la república de Panamá, firmada en la ciudad de Panamá el 15 de octubre de 1987.

Nicaragua

Acuerdo entre estas dos repúblicas sobre transporte aéreo, firmado en Montelimar, Nicaragua el 8 de enero de 1998. Ratificado mediante Ley No. 72 de 5 de noviembre de 1998.

Costa Rica

Actualmente se aplica el principio de reciprocidad ya que se ha superado lo dispuesto entre ambos Estados en el memorando de entendimiento entre las autoridades

aeronáuticas de la república de Panamá y Costa Rica, firmado en San José, Costa Rica,
el 16 de octubre de 1981.¹¹²



Panamá tiene los siguientes acuerdos de transporte suscritos:

- Convenio sobre Transporte Aéreo entre Perú y Panamá.
- Convenio sobre Aviación entre Perú, Estados Unidos de América y Panamá.
- Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre Colombia y Panamá.
- Convenio de Transporte aéreo entre España y Panamá.
- Convenio de Transporte Aéreo entre Canadá y Panamá.
- Convenio sobre Transporte Aéreos entre México y Panamá.
- Convenio sobre Transporte Aéreo entre Cuba y Panamá.
- Acuerdo de entendimiento sobre Transporte Aéreo entre Brasil y Panamá.
- Memorando de entendimiento entre Costa Rica y Panamá.
- Acuerdo de entendimiento sobre Transporte Aéreo entre Panamá y República Dominicana.
- Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre Bolivia y Panamá.
- Acta de entendimiento entre Honduras y Panamá.
- Acuerdo de transporte aéreo ente China y Panamá.

¹¹² Dirección de Transporte Aéreo, Departamento de Asuntos Internacionales. Pág. 25.

- Acuerdo de transporte aéreo entre Estados Unidos de América y Panamá.
- Acta de entendimiento y Proyecto de Convenio Bilateral entre Chile y Panamá.



4.1.6. México

“México ha enfocado su apertura en la suscripción de acuerdos bilaterales de corte liberal, especialmente con los Estados Unidos. El primero de ellos en 1988 fue un hito en el proceso de liberalización mundial. El segundo del año 1991 ha sido interpretado como un paso hacia delante en la apertura. A pesar de ello, las compañías mexicanas han mantenido con éxito una buena cuota de tráfico. México se mantiene de primero en América Latina en llegadas de turistas internacionales.”¹¹³

La ley de aviación civil de los Estados Unidos Mexicanos en el Capítulo IV del servicio de transporte aéreo establece lo siguiente:

Artículo 21

“Las sociedades extranjeras requerirán de permiso de la secretaria para prestar el servicio de transporte aéreo internacional regular hacia y desde territorio mexicano. Al efecto, la secretaria otorgará tales permisos conforme a los tratados celebrados con los Estados respectivos.”¹¹⁴

México además de la ley de aviación civil creó un acuerdo específico en el cual establece la política aeronáutica, la cual regula las actividades del Estado, de los concesionarios, permisionarios y operadores del transporte aéreo, del personal técnico aeronáutico, de los aeropuertos y de los prestadores de los servicios aeroportuarios,

¹¹³ Umaña, Mario. INCAE. **Cielos Abiertos para la competitividad de Centroamérica**. Pág. 98.

¹¹⁴ Ley de Aviación Civil de los Estados Unidos Mexicanos. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

complementarios y comerciales, así como de los demás interesados en el robustecimiento de la industria. En el Artículo segundo, inciso III.7 regula lo relacionado con los convenios internacionales, el cual establece lo siguiente:



4.2. Política general

Negociar los acuerdos internacionales en materia de transporte aéreo, bajo criterios de reciprocidad efectiva y mercados equivalentes, promoviendo la equidad, el respeto y la búsqueda de medidas de beneficio mutuo entre los países, para así fortalecer a las aerolíneas nacionales, tomando en cuenta, responsable y gradualmente, las tendencias internacionales de la industria.

4.3. Política específica

“Mantener las negociaciones de los convenios de transporte aéreo sobre una base bilateral, conforme a lo establecido en la Convención de Chicago (OACI) de la que México es parte fundadora, y solo en esquemas multilaterales cuando así convenga a los intereses del país y tomando en cuenta la evolución de las tendencias internacionales y de la propia OACI.”¹¹⁵

De acuerdo a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, México suscribió los siguientes acuerdos:

- Acuerdo sobre Transporte Aéreo Civil entre Portugal y México.
- Convenio sobre Transportes Aéreos entre Francia y México.
- Acuerdo sobre Transporte Aéreo Civil entre Filipinas y México.

¹¹⁵ Acuerdo de la política aeronáutica de México. Secretaría de comunicaciones y transportes.



- Convenio sobre Transportes Aéreos entre Estados Unidos y México.
- Convenio sobre Transportes Aéreos entre Canadá y México.
- Convenio sobre Transportes Aéreos entre Italia y México.
- Convenio sobre Transportes Aéreos entre Suiza y México.
- Convenio sobre Transportes Aéreos entre Brasil y México.
- Convenio sobre Transportes Aéreos entre República de Alemania y México.
- Acuerdo sobre Transportes Aéreos entre Argentina y México.
- Convenio sobre Transportes Aéreos entre Cuba y México.
- Convenio sobre Transportes Aéreos entre Los Países Bajos y México.
- Convenio sobre Transportes Aéreos entre Japón y México.
- Convenio sobre Transportes Aéreos entre Panamá y México.
- Convenio sobre Transportes Aéreos entre Colombia y México.
- Convenio sobre Transportes Aéreos entre Rusia y México.
- Convenio sobre Transporte Aéreo entre la República Checa, Eslovaca y México.
- Convenio sobre Transporte Aéreo entre Tailandia y México.
- Convenio sobre Transporte Aéreo entre Venezuela y México.



- Convenio sobre Transporte Aéreo entre Guatemala y México.
- Convenio sobre Transporte Aéreo entre España y México.
- Convenio sobre Transporte Aéreo entre Bolivia y México.
- Convenio sobre Transporte Aéreo entre Malasia y México.
- Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre Francia y México.
- Convenio sobre Transporte Aéreo entre República Dominicana y México.
- Convenio sobre Transporte Aéreo entre Austria y México.
- Convenio sobre Transporte Aéreo entre Ecuador y México.
- Convenio sobre Transporte Aéreo entre Panamá y México.
- Convenio sobre Transporte Aéreo entre Luxemburgo y México.
- Convenio sobre Transporte Aéreo entre Chile y México.
- Convenio sobre Transporte Aéreo entre Bélgica y México.
- Convenio sobre Transporte Aéreo entre Nueva Zelanda y México.

4.4. Libertades del aire

4.4.1. Antecedentes

Los importantes avances tecnológicos de la aviación, posteriores a la realización de la conferencia internacional de navegación aérea efectuada en Paris en 1919, tuvo como

consecuencia la modificación de conceptos políticos y jurídicos básicos en materia de transporte aéreo.



El desarrollo del transporte aéreo como acto comercial eminentemente internacional y la posición contraria de la Convención de París respecto a los nuevos problemas en la aviación, inculcó en los Estados Unidos, luego de la terminación de la segunda guerra mundial, la conciencia de la necesidad de una nueva convención más perfeccionada y completa, para tratar íntegramente los problemas relacionados con el tráfico aéreo internacional.

Fue así que el gobierno de Estados Unidos tuvo la iniciativa e idea de efectuar una Conferencia mundial para resolver todos los aspectos vinculados con el transporte aerocomercial. Esta Convención se realizó con la presencia de representantes de 56 países.

En la reunión de Chicago se trataron 3 problemas fundamentales:

- a. "La adaptación de las normas jurídicas vigentes en materia de aeronavegación comercial a las nuevas situaciones planteadas: en relación a esta problemática, como resultado exitosamente se celebró el Convenio de Chicago.
- b. La creación de un organismo que velara por el desarrollo del transporte aéreo internacional y por el cumplimiento de las normas que lo rijan: se creó el organismo denominado "Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

c. Los derechos aerocomerciales en el tráfico internacional: en relación a este punto no se llegó a un acuerdo y se dieron dos tendencias totalmente opuestas.¹¹⁶



Por un lado Estado Unidos proponía un esquema abierto de libre competencia, sostenía el principio de la libertad del tráfico aéreo.

Y por otro lado Gran Bretaña abogaba por un estricto control sobre las rutas y la capacidad. Defendían el derecho de los Estados de subordinar a su previa autorización, el funcionamiento de líneas aéreas internacionales regulares en o sobre sus territorios.

Se podría decir que existía una posición de “cielo abierto” contra “cielo cerrado”. La discusión entre estas dos tendencias opuestas, de gran repercusión sobre el establecimiento de las libertades del aire, estuvo a punto de hacer fracasar la Conferencia de Chicago. Pero con la intervención conciliadora de Canadá, se llegó a la resolución y conclusión de establecer una serie de derechos denominados “Libertades del Aire” que los países se reconocerían recíprocamente de acuerdo con sus conveniencias y necesidades.

Así mismo sirvió de apoyo la propuesta de Australia y Nueva Zelanda, partidarias de la explotación en conjunto de líneas aerocomerciales pertenecientes a diversos países. Como resultado de estas dos oposiciones se firmaron en Chicago dos instrumentos de suma importancia, los cuales regulan las “Libertades del Aire”.

¹¹⁶ Bauza Araujo, Álvaro. **Trabajos de derecho aeronáutico y del espacio.** Pág. 63.



a) El acuerdo de tránsito de los servicios aéreos internacionales, denominada también “de las dos libertades del aire” y (Apéndice III de la Conferencia de Chicago.)..

b) El acuerdo de transporte aéreo internacional, o de “las cinco libertades del aire” (Apéndice IV de la Conferencia de Chicago.)

Con estos dos acuerdos los Estados quedaron facultados a otorgar solamente los derechos o libertades técnicas, es decir la primera y segunda libertad del aire, establecidos en el acuerdo de tránsito de los servicios aéreos internacionales, o también los derechos o libertades comerciales, tercera, cuarta y quinta libertad, establecidas en el acuerdo de transporte aéreo internacional, esto según las conveniencias y necesidades de cada Estado. Estos rigen sólo para los Estados miembros de la organización internacional de aviación civil que lo firman y aceptan.

Estos acuerdos declaran el reconocimiento, por parte de cada uno de los Estados contratantes, de las libertades del aire, respecto de servicios aéreos internacionales sujetos a itinerario fijo.

Asimismo para evitar el fracaso de la conferencia y no demorar la sanción del nuevo régimen de la aviación civil internacional, además de celebrarse los dos acuerdos complementarios, al aprobarse el Convenio de Chicago se incluyó en este una norma que somete a la previa autorización de los Estados la presentación de servicios internacionales regulares y al mismo tiempo se dejó abierto el camino para el establecimiento de un régimen más liberal para tales servicios. Esto está regulado en los Artículos 5 y 6 del Convenio de Chicago.

Debemos de tener claro que atendiendo a la frecuencia los vuelos pueden ser regulares y no regulares y atendiendo a su ámbito territorial, nacional o internacional. El transporte aéreo regular: es normalmente el que puede ser utilizado por el público que se realiza ajustándose a un horario publicado o mediante vuelos regulares o frecuentes como para construir una serie que puede reconocerse fácilmente como sistemático.



Transporte aéreo no regular

Es todo aquel que se realiza en condiciones que no sean las del transporte aéreo regular.

Transporte aéreo nacional

Es el servicio aéreo explotado exclusivamente dentro del territorio guatemalteco.

Transporte aéreo internacional

“Es el realizado entre el territorio guatemalteco y el de un Estado extranjero o entre dos puntos del territorio guatemalteco cuando exista una o más escalas intermedias en el territorio de un Estado extranjero”.¹¹⁷ El Convenio de Chicago en el Capítulo II titulado Vuelo sobre territorio de Estados Contratantes, regula el derecho de vuelo en servicios no regulares y servicios aéreos regulares.

Artículo 5. Derecho de vuelo en servicios no regulares

Cada Estado contratante conviene en que todas las aeronaves de los demás Estados contratantes que no se utilicen en servicios internacionales regulares tendrán derecho, de acuerdo con lo estipulado en el presente convenio, a penetrar sobre su territorio o

¹¹⁷ Ley de Aviación Civil, Decreto Número 93-2000 del Congreso de la República de Guatemala.

sobrevolarlo sin escalas, y a hacer escalas en el con fines no comerciales, SIN necesidad de obtener permiso previo, y a reserva del derecho del Estado sobrevolado de exigir aterrizaje.



Sin embargo, cada Estado contratante se reserva, por razones de seguridad de vuelo, el derecho de exigir que las aeronaves que deseen volar sobre regiones inaccesibles o que no cuenten con instalaciones y servicios adecuados para la navegación aérea, sigan las rutas prescritas u obtengan permisos especiales.

“Si dichas aeronaves se utilizan en servicios distintos de los aéreos internacionales regulares, en el transporte de pasajeros, correo o carga por remuneración o alquiler, tendrán también el privilegio, con sujeción a las disposiciones del Artículo 7, de embarcar o desembarcar pasajeros, carga o correo, sin perjuicio del derecho del Estado donde tenga lugar el embarque o desembarque a imponer las reglamentaciones, condiciones o restricciones que considere convenientes.”¹¹⁸

Este Artículo aplica las llamadas primera, segunda, tercera y cuarta libertades del aire para vuelos destinados a servicios aéreos internacionales no regulares, aunque reservándose el estado sobrevolando el derecho de exigir el aterrizaje; que los vuelos se cumplan por rutas determinadas de los mismos por razones de seguridad, así como a imponer los reglamentos, condiciones y limitaciones que considere de lugar. “Con esta norma, el Convenio hace aplicable a los servicios no regulares, en forma directa, los derechos aerocomerciales considerados básicos y principales.”¹¹⁹

¹¹⁸ Mapelli, Enrique. **Segundas jornadas académicas de transporte aéreo y derecho académico.** Pág. 95.

¹¹⁹ Folchi, Mario. **Derecho aeronáutico y transporte aéreo.** Pág. 85.

Artículo 6. Servicios aéreos regulares



Ningún servicio aéreo internacional regular podrá explotarse en el territorio o sobre el territorio de un Estado contratante, excepto con el permiso especial u otra autorización de dicho Estado y de conformidad con las condiciones de dicho permiso o autorización.

“Este Artículo viene a complementar al anterior, ya que otorga a cada Estado el derecho a no autorizar servicios aéreos internacionales regulares y en consecuencia, que la autorización a los mismos se establezca a través de permisos especiales. Esta es la base para la negociación bilateral y de su consecuencia la firma de los acuerdos respectivos.”¹²⁰

4.4.2. Concepto

“Las libertades del Aire son los derechos que otorgan los Estados a los titulares o responsables de ó, con respecto a las aeronaves para que circulen (sobrevuelo o escala técnica) embarquen o desembarquen pasajeros, correo o carga (3era., 4ta., 5ta. libertad) sobre el espacio aéreo situado sobre su territorio y que permite el funcionamiento de los servicios de transporte aéreo internacional.”¹²¹

4.4.3. Libertades del aire desde la perspectiva legal

El acuerdo de tránsito de los servicios aéreos internacionales regula la primera y segunda libertad del aire, llamada libertades del aire técnicas.

¹²⁰ Folchi, **Ob. Cit.** Pág. 2.

¹²¹ Palacin Fernández. **Ob. Cit.** Pág. 336.

- **Primera libertad**

El derecho de volar sobre el territorio de otro Estado sin aterrizar.



La primera libertad del aire consiste en el privilegio conferido a las aeronaves de un Estado, de poder sobrevolar el territorio del Estado que confiere dicho derecho. Este derecho de sobrevuelo ayuda a las líneas aéreas que operen vuelos directos y más rápidos. Se considera un privilegio imprescindible para la aviación.

Por ejemplo sería el caso del permiso conferido por las autoridades guatemaltecas a un avión comercial mexicano, para sobrevolar el territorio guatemalteco en una ruta entre México, D.F. y Costa Rica.

“Ésta primera libertad no es más que el privilegio de volar sobre su territorio sin aterrizar, expone Palacin.”¹²² La primera libertad es de imprescindible necesidad para la aviación, pues si un aparato hubiere de descender en cada Estado que atraviesa, sobre todo como sucede con frecuencia, se desvirtuaría al carácter de la aviación.

Si un Estado se negase a hacer ésta concesión, habría que evitar el vuelo sobre su territorio, es decir que, de ninguna manera podría volar por encima de dicho territorio, lo que daría lugar a grandes viajes para no pasar sobre el mismo o viajes imposibles de realizar debido a la situación geográfica de muchos países, sobre todo, los que se encuentran en el centro de grandes continentes. La desviación no siempre es posible por razones meteorológicas y económicas, por lo que la explotación resultaría seriamente amenazada..

¹²² **Ibíd.**



Los vuelos directos dejarían de ser posibles y el medio de comunicación en el que se cumpliría ciertamente sus fines ni rendiría el beneficio esperado, con el que se desvirtuaría. Además, como se reconoce en el Convenio de Chicago el derecho de imponer tasas, tarifas y compensaciones por el uso de los aeropuertos y sus instalaciones, haría que el transporte aéreo resultará gravado innecesariamente.

- **Segunda libertad**

El derecho de aterrizar en el territorio de otro Estado por razones técnicas. Este derecho o privilegio de aterrizar se da solamente para fines no comerciales. Esta libertad técnica se daría en el caso en que a una línea aérea mexicana se le autorizara descender en territorio guatemalteco para abastecerse de combustible o realizar alguna reparación de emergencia.

La primera y segunda libertad, se encuentran reguladas en el acuerdo de tránsito, el cual obtuvo plena vigencia, constituyendo el apéndice II de acta final del 7 de diciembre de 1944. Estas dos libertades se pueden sintetizar en derecho de paso inofensivo” y derecho de hacer escalas técnicas.

Es importante recordar que estas dos libertades no serán aplicables a los aeropuertos que se utilizan con fines militares y de los cuales se excluye todo servicio aéreo internacional sujeto a itinerario fijo.

“Los Estados que lo firmaron y ratificaron acordaron estos derechos y así mismo pueden exigirlos de los demás Estados firmantes. Actualmente 122 países han ratificado

el acuerdo de tránsito de los servicios aéreos internacionales. Guatemala

28 de abril de 1947.”¹²³



El acuerdo de tránsito regula que estas dos libertades deben ser exigidas dentro del respeto por las normas de la Convención de Chicago, confiriendo a los Estados afectados el derecho de establecer ciertas restricciones en tiempo de guerra, de designar las rutas a seguir y los aeródromos a utilizar, de imponer tasas justas y razonables, sistemas de ayudas a la navegación aérea, etc.

“Confiere a los Estados un derecho de control sobre las empresas beneficiadas y la posibilidad de denegar o revocar el permiso, cuando el Estado concedente no estuviere convencido de que una parte substancial de la propiedad y el control efectivo de la empresa beneficiada se encuentre en manos de ciudadanos del Estado, contratante o cuando la empresa no se conforme a las leyes del Estado sobrevolado o no llene las condiciones que imponga el Acuerdo.”¹²⁴

El acuerdo de transporte aéreo reitera las dos primeras libertades del aire y además agrega tres más, las cuales son conocidas como libertades comerciales. Estas también se dan con respecto a servicios aéreos internacionales sujetos a itinerario fijo. Dicho sea de paso establecer que estos privilegios no serán aplicables a los aeropuertos que se utilicen con fines militares, de los cuales se excluye todo servicio aéreo internacional sujeto a itinerario fijo.

Ésta constituye el privilegio de aterrizar para fines no comerciales, afirma Palacin, es decir, de realizar las denominadas escalas técnicas de abastecimiento, reparaciones, entre otras.

¹²³ **Ibid.**

¹²⁴ Bauza Araujo, **Ob. Cit.** Pág. 67.

Esta libertad de escala técnica o privilegio de aterrizar para fines no comerciales constituye una necesidad vital para la aviación. Se trata de los aterrizajes necesarios para reparar los desperfectos que pudieran ocasionarse en las aeronaves y reabastecerse de combustible y lubricantes.



Si por ejemplo, un vuelo de larga distancia un Estado está situado justamente en el límite de utilidad de combustible y lubricantes y éste se negase a autorizar el descenso de la aeronave, el aparato se perdería, lo que traería como consecuencia, accidentes y grandes tragedias por no prestar el auxilio técnico a dicha aeronave. Igual situación se presentaría en un vuelo transoceánico y el aeropuerto de reabastecimiento se halla ubicado en una isla en el límite de rendimiento del combustible. El principio consagrado por la segunda libertad es sin duda justo, y así lo han reconocido todos los Estados.

- **Tercera libertad**

El derecho de desembarcar pasajeros, correo y carga tomados en el territorio del país cuya nacionalidad posee la aeronave.

Esta libertad se da en el caso en que el Estado de Guatemala autoriza a una empresa norteamericana de desembarcar en Guatemala, pasajeros, correo y carga provenientes de Estados Unidos. Podría ser el caso del derecho conferido por Guatemala a una aerolínea norteamericana de desembarcar en Guatemala, pasajeros, correo y carga, provenientes de Estados Unidos de América, en una hipotética ruta Los Ángeles – Guatemala (una sola vía).

Para Palacin “la tercera libertad es la facultad de aterrizar para dejar pasajeros, correo y carga, tomados en el territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave,



- **Cuarta libertad**

El derecho de tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio del país cuya nacionalidad posee la aeronave.

La cuarta libertad se da en el caso en que el Estado de Guatemala autoriza a una empresa norteamericana de embarcar en Guatemala, pasajeros, correo y carga con destino a Estados Unidos de América. Podría ser el caso del derecho conferido por Guatemala a una aerolínea norteamericana de embarcar en Guatemala, pasajeros, correo y carga, con destino a Estados Unidos de América, en una hipotética ruta Guatemala - Los Ángeles (una sola vía).

Afirma Palacin, “que esta libertad consiste en el derecho o el privilegio de tomar pasajeros, correo y carga con destino al territorio del Estado cuya nacionalidad posee la Aeronave.”¹²⁵

La tercera y cuarta libertad como tienen en cuenta la nacionalidad de las aeronaves, interesan en especial a los países de emigración, por haberse esparcido sus nacionales y sus intereses en otras regiones del globo.

- **Quinta libertad**

El derecho de embarcar y de desembarcar pasajeros, correo y carga con destino o procedente de terceros Estados. Esta libertad se da en el caso en que el Estado de

¹²⁵ Palacin Fernández. *Ob. Cit.* Pág. 338.

¹²⁶ *Ibid.* Pág. 342.

Guatemala autoriza a una empresa norteamericana de embarcar y desembarcar en Guatemala, pasajeros, correo y carga con destino a un tercer Estado, por ejemplo Costa Rica. Se da en el caso de United Airlines en la ruta diaria de Los Angeles Guatemala Costa Rica Guatemala Los Ángeles.



La quinta libertad se ejerce en ambos sentidos con destino o proveniente de él, es una ruta bidireccional. La tercera y cuarta libertad son únicamente en una dirección, es decir unidireccionales.

Expone Bauza Araujo, "que es el privilegio de tomar pasajeros, correo y carga con destino al territorio de cualquiera de los Estados contratantes y el privilegio de desembarcar pasajeros, correo y carga procedente de cualquiera de dichos territorios."¹²⁷

La quinta libertad es la libertad total de comerciar entre Estados contratantes. Aquí no se tiene en cuenta la nacionalidad de la aeronave. Se trata del derecho de tomar y desembarcar pasajeros, materia postal o carga destinadas o procedentes de cualquier otro Estado contratante.

La quinta libertad, en la forma amplia en que se le concretó, significa que su aplicación hace desaparecer las limitaciones contenidas en la tercera y cuarta libertad, o sea que con la aplicación pura y simple de la quinta, quedan autorizadas todas las operaciones de tráfico de pasaje, correo y mercancías. Continúa manifestando Bauzá Araujo, "también menciona las otras libertades del aire, la sexta, séptima y octava."¹²⁸

¹²⁷ Bauza Araujo, **Ob. Cit.** Pág. 67.

¹²⁸ **Ibid.**

La sexta libertad implicaría para una empresa de cierto país el derecho de transportar pasajeros, correo y carga desde una nación extranjera a otra pasando sobre el territorio del Estado al cual pertenece la empresa transportadora, y haciendo escala en él



Bauza, expone que “la séptima libertad del aire sería para una empresa de cierto Estado el derecho de trabajar entre terceros países sin hacer escala en el de la nacionalidad de la aeronave.”¹²⁹ La octava libertad del aire, es el derecho concedido por un país a las aeronaves de otro, de hacer cabotaje aéreo.

Bauzá define al cabotaje aéreo “como el transporte realizado por una aeronave, mediante remuneración, de pasajeros, carga y/o correo embarcadas en un punto del territorio de un Estado y desembarcados en otro punto del territorio del mismo Estado.”¹³⁰

El intercambio de derechos aerocomerciales, expone Mario Folchi, “se ha realizado sobre la base de reciprocidad, incluyendo varios países de Latinoamérica, pero esta reciprocidad, cabe mencionar debe ser complementaria al principio de igualdad de oportunidades para lograr un desarrollo sano y económico.”¹³¹

4.4.4. Libertades del aire doctrinariamente

Posteriormente surgen otras libertades del aire, pero estas son reconocidas únicamente por la doctrina del Derecho Aeronáutico, las cuales son más complejas y en algunos casos son combinaciones entre las conocidas “cinco libertades del aire”.

¹²⁹ **Ibíd.** Pág. 77.

¹³⁰ **Ibíd.**

¹³¹ Folchi, **Ob. Cit.** Pág. 8.

- **Primera libertad**

El derecho a que el operador aéreo de un Estado transporte tráfico comercial entre otros dos Estados vía su propio Estado.



Esta libertad es una combinación de las libertades tercera y cuarta y consiste en que un Estado situado entre una ruta que une a otros dos Estados, utilice su posición geográfica para el transporte entre aquellos, escudándose en su tráfico de tercera y cuarta.

Por ejemplo sería el derecho conferido por Guatemala a una empresa mexicana transportar pasajeros de Guatemala a Los Ángeles con escala en México.

- **Segunda libertad**

El derecho a que el operador aéreo de un Estado transporte tráfico comercial exclusivamente fuera de su territorio. Es decir una línea aérea transporta internacionalmente pasajeros, correo y carga exclusivamente fuera del Estado de su nacionalidad.

En esta libertad se da un tráfico de tercera y cuarta libertad, y esto podría crear problemas en el caso cuando estos Estados cuyo tráfico es de tercera y cuarta libertad tienen sus propias empresas de aviación, pues pierden un tráfico de pasajeros, correo y carga que se canaliza por la línea aérea extranjera.

Sería el caso de una empresa guatemalteca explotando comercialmente una ruta entre El Salvador, San Salvador – San José, Costa Rica, sin operar en Guatemala.



- **Tercera libertad**

El derecho a que el operador aéreo de un Estado transporte tráfico comercial dentro del territorio de otro Estado. Esta libertad se le conoce como *Cabotaje*. Podría ser el caso del derecho conferido por Guatemala a una aerolínea norteamericana de transportar pasajeros, correo y carga, en una hipotética ruta Flores, Peten – ciudad de Guatemala.

- **Cuarta libertad**

Es la libertad de volar sobre la alta mar. Esta libertad está regulada en la convención de alta mar de Ginebra del 29 de abril de 1958, Artículo 2. Algunos autores opinan que esta libertad debería de haberse establecido mejor en el Convenio de Chicago.

“Existen ciertas reglamentaciones de los vuelos sobre alta mar, establecidas unilateralmente por algunos Estados, las cuales han suscitado controversias. Por ejemplo el establecimiento en alta mar de zonas prohibidas, reglamentadas o peligrosas; y el de zonas en alta mar a lo largo de las costas y en las que se exige que cualquier aeronave al entrar a estas zonas, de a conocer su identidad.”¹³²

Las libertades del aire, unos sin contenido comercial y otros con este, nos muestra los complejos problemas a que da lugar el tráfico aéreo, en su aspecto jurídico-político. Además que estas libertades pueden dar lugar a variantes y nuevas subclasificaciones según las diferentes formas y diversos acontecimientos que influyan.

4.4.5. El cabotaje

El cabotaje es el derecho que un operador aéreo de un Estado transporte tráfico comercial dentro del territorio de otro Estado.

¹³² Francoz Rigalt, Antonio. **Principios de derecho aéreo**. Pág. 82.

El Cabotaje está regulado en el Artículo 7 del convenio sobre aviación civil internacional, el cual reconoce a cada Estado la facultad de negar a las aeronaves de los otros Estados el derecho de realizar cabotaje aéreo, siempre que no se otorgue este derecho en exclusividad a otro Estado o a una línea aérea del mismo, comprometiéndose también a no obtener de otro Estado un privilegio exclusivo, en dicho sentido.



El origen del derecho de reserva de cabotaje para las aeronaves nacionales se encuentra generalmente en la legislación interna de la mayor parte de los países, con el respaldo del Artículo 7 de la Convención de Chicago. El fundamento del derecho es principalmente de carácter económico y de protección de las empresas nacionales, a quienes se reserva este privilegio.

En la legislación guatemalteca lo encontramos en el Artículo 71 de la Ley de Aviación Civil, el cual establece lo siguiente:

Artículo 71. Aviación comercial nacional

La Aviación comercial nacional se encuentra reservada a personas individuales o jurídicas guatemaltecas y deberá entenderse como todo transporte aéreo realizado por aeronave de transporte público de pasajeros, correo o carga, por remuneración o alquiler...

El derecho de hacer cabotaje aéreo conferido por un país a las aeronaves del otro, renunciando por tanto a la facultad de negarlo conferida por el Artículo 7 de la Convención de Chicago, constituye la denominada octava libertad del aire.

4.4.6. Acuerdos bilaterales

Lamentablemente existió mucha controversia entre diferentes Estados,  el cual dio como resultado el fracaso del acuerdo de transporte aéreo internacional, debido a que no contó con el número de ratificaciones requeridas. Incluso Estados Unidos el país promotor de las cinco libertades del aire lo denunció.

Después del Convenio de Chicago y la no vigencia del acuerdo de transporte, de 1944 se determinó que era necesario volver al sistema de la regulación de los servicios regulares de transporte internacional mediante el sistema de los acuerdos bilaterales, es decir se han concedido los derechos aerocomerciales en un régimen de bilateralidad. Incluso en la Conferencia de Chicago en su acta final se incluyó una forma estándar de convenio bilateral, el cual fue recomendado para uso de los Estados. A pesar del tiempo transcurrido, la situación no ha cambiado y actualmente el transporte regular internacional está regido por acuerdos bilaterales. Los acuerdos bilaterales tienen por objeto esencial la determinación de los derechos de tráfico, en las rutas aerocomerciales y de las empresas autorizadas para explotarlos.

Lo primero implica la fijación de los itinerarios en los que se acuerdan los derechos contemplados en las libertades del aire. Las escalas y las rutas, se fijan por regla general en los anexos a dichos convenios, los que establecen a menudo la capacidad de ofrecer por ambos países; punto considerado como uno de los más delicados y que ha dado lugar al caso de muchos acuerdos bilaterales.

Estos acuerdos constituyen en su conjunto una especie de reglamentación internacional, cuyas disposiciones tienen su origen en las normas del convenio de Chicago y de los acuerdos de tránsito y de transporte aéreo, en la fórmula tipo de

convenio bilateral aprobado también en Chicago y en los principios del convenio de Bermudas.



Estos acuerdos bilaterales incluyen disposiciones generales (definiciones, reglas sobre navegación aérea, normas impositivas, etc.) disposiciones sobre autoridades intervinientes y designación de empresas por los países, normas sobre otorgamientos de derechos técnicos y comerciales, disposiciones sobre el alcance de los derechos conferidos, sobre capacidad, puesta en vigor y denuncia del convenio, anexos, cuadros de rutas, etc.

Cuando uno o ambos Estados contratantes son parte del Convenio de Chicago, lo que constituye la regla general, el acuerdo se simplifica haciéndolo mención a las normas del Convenio. "En los anexos y cuadros de rutas se incluye, por lo general, la determinación de la ruta comercial a seguir por las empresas designadas por ambos países para usufructuar las libertades del aire, o derechos, que se confieren en virtud de dicho instrumento bilateral."¹³³

Como resultado del fracaso del acuerdo de transporte aéreo internacional, Estados Unidos de Norte América e Inglaterra firmaron un tratado llamado de Bermudas I, el 11 de febrero de 1946 el cual es sustituido en 1977 al entrar en vigencia otro acuerdo denominado Bermudas II, los cuales son también utilizados como ejemplos para otros Estados. Estos tratados consisten en un conjunto de principios conforme a los cuales las dos primeras libertades del aire son derechos de transporte, y la tercera, cuarta y quinta libertad son privilegios comerciales que deben estar sujetos a negociaciones bilaterales.

¹³³ Videla Escala, **Ob. Cit.** Pág. 667.

CAPÍTULO V

5. Análisis comparativo de los Decretos Números 100-97 y 93-2000



5.1. Decreto Número 100-97, Ley de Aviación Civil

La política de cielos abiertos, anteriormente estaba regulada en el Artículo 43 de este Decreto, el cual establecía lo siguiente:

Artículo 43. Política de cielos abiertos

El Gobierno de Guatemala, de acuerdo a la política de “cielos abiertos”, otorga irrestrictamente a todos los países, con respecto a los servicios aéreos comerciales internacionales, regulares y no regulares, las terceras, cuartas y quintas libertades del aire, reconocidas de acuerdo a lo preceptuado en el Artículo 1 del apéndice IV del convenio de Chicago de 1944. Podrá solicitarse a la dirección, transportar pasajeros y/o carga desde un punto en el exterior hacia cualquier punto en Guatemala, y de ahí volar hacia otro punto dentro del territorio nacional y viceversa. Lo preceptuado en este Artículo debe limitarse únicamente a los aspectos de seguridad y de responsabilidad señalados en esta ley.

De existir convenios que especifiquen limitaciones referentes al número de líneas aéreas designadas, tipo de aeronaves y frecuencias, Guatemala, en forma unilateral, amplía los derechos del país signatario a los expresados en la presente ley. El Decreto Número 100-97 es la primera Ley de Aviación Civil de la República de Guatemala en regular la política de cielos abiertos.

Esta ley otorgaba el derecho unilateralmente a cualquier Estado interesado a prestar servicios de transporte aéreo regular o no, con destino a Guatemala, es decir, otorgaba irrestrictamente las tres libertades comerciales. Así mismo, estipulaba la ampliación de los derechos que en ese momento estaban vigentes mediante convenios bilaterales.

Adicionalmente, cuando se daba alguna limitación en los convenios existentes, referente al número de líneas aéreas designadas, tipo de aeronave y frecuencias, Guatemala en forma unilateral ampliaba los derechos del país signatario.

Es decir que en cualquier momento que alguna línea aérea extranjera quisiera modificar o ampliar los derechos otorgados, no tenía ningún problema, ya que Guatemala en forma unilateral ampliaba los derechos otorgados, sin exigir algún derecho de reciprocidad.

Con esta ley no existía ninguna limitación a otros Estados que querían prestar servicios de transporte aéreo en Guatemala, lo cual genera más competencia y opciones para los consumidores. Así mismo al tener la opción las compañías aéreas de otros Estados de iniciar operaciones en Guatemala con mayor facilidad, es decir sin ninguna restricción, más que cumplir con los requisitos de ley y con los aspectos de seguridad y responsabilidad, ayudando a que se incremente el turismo en Guatemala y esto ayuda a la economía de nuestro país. Se podría decir que si era una ley de cielos abiertos.

5.2. Decreto Número 93-2000, Ley de Aviación Civil

Actualmente la política de cielos abiertos está regulado en el Decreto Número 93-2000, el cual entró en vigencia el 2 de marzo de 2001.



Artículo 66. Política de cielos abiertos

El Gobierno de Guatemala, otorga a todos los países, con respecto a los servicios aéreos comerciales internacionales, regulares y no regulares, la tercera, cuarta y quinta libertades del aire, reconocidas de acuerdo a lo preceptuado en el Artículo 1 del apéndice IV del Convenio de Chicago y con apego a lo establecido en las normas constitucionales. Podrá solicitarse a la dirección general de aeronáutica civil, transportar pasajeros, carga y/o correo, desde un punto en el exterior hacia cualquier punto en Guatemala o viceversa.

De existir convenios que especifiquen limitaciones referente al número de líneas aéreas designadas, tipo de aeronaves y frecuencias, Guatemala propondrá la modificación bilateral del convenio a efecto de que ambos países amplíen los derechos de explotación eliminando las limitaciones existentes.

Artículo 68. Suspensión y revocación

Las autorizaciones que la dirección emita al tenor de lo preceptuado en este título, finalizan por el vencimiento del plazo establecido en ellos.

La dirección General de aeronáutica civil, en cualquier momento, podrá suspender o revocar total o parcialmente la autorización cuando: ... g) Se verifique la falta de reciprocidad por parte de otro Estado par a la concesión de similares derechos aerocomerciales a los otorgados por Guatemala.

El 2 de marzo de 2001 entró en vigencia esta nueva ley, Decreto Número 93-2000, ley que causó muchas controversias y problemáticas entre los diferentes sectores de la aviación y sectores afectados.



El Artículo 66 de la ley de aviación civil, Decreto Número 93-2000 regula la política de los cielos abiertos; y a igual que el Decreto 100-97 otorga a todos los países con respecto a los servicios aéreos comerciales internacionales, regulares y no regulares, la tercera, cuarta y quinta libertades del aire, es decir las libertades comerciales.

Sin embargo en el Artículo 68, literal g restringe estas libertades comerciales a la reciprocidad de parte de los otros Estados interesados para conceder estos derechos. Es decir otorga las libertades comerciales siempre y cuando a Guatemala se le den los mismos derechos. En caso un Estado no le conceda los derechos a una línea aérea guatemalteca que desee iniciar operaciones en dicho Estado, el Estado de Guatemala podría suspender y revocar los derechos concedidos y restringirle el ingreso a las compañías aéreas de la nacionalidad de este Estado.

Al suspender o revocar los derechos concedidos a cierta línea aérea se le estaría haciendo un daño a Guatemala, ya que no estamos en la capacidad económica y no tenemos las posibilidades de generar nuestros propios servicios de transporte aéreo. Además que Guatemala no cuenta con un aeropuerto de categoría 1 lo cual es un gran impedimento para el desarrollo de la aviación en un país.

La reciprocidad se puede ver como una medida contraria a la libre competencia y la clara protección a los intereses de los empresarios locales de transporte aéreo y puede ser contraproducente para el desarrollo y economía de Guatemala, ya que lamentablemente no tenemos una línea aérea guatemalteca con la capacidad económica para competir y prestar servicios de transporte aéreo internacional. Con la restricción de la reciprocidad no se puede decir que Guatemala tiene una política de cielos abiertos, más bien es una política de cielos parcialmente abiertos.



Ahora que el Decreto Número 93-2000 está en vigor, y tiene carácter recíproco respecto a los derechos comerciales otorgados por Guatemala a otros Estados, esta restricción se debe de usar únicamente como una medida de negociación con otros Estados, pero no se debe de utilizar como un medio de obstaculización para otros Estados, ya que este sería un retroceso en la aviación de Guatemala y lo que se debe de pretender es un avance para mejorar la economía de Guatemala.

Con respecto a los convenios existentes que especifiquen limitaciones referentes al número de líneas aéreas designadas, tipo de aeronave y frecuencias, Guatemala propondrá la modificación bilateral del convenio existente, de esta manera se benefician ambos Estados. Este cambio realmente no es técnico ni es un interés real, ya que Guatemala no tiene "varias" líneas aéreas y las pequeñas líneas aéreas que tiene, no poseen la capacidad económica para competir con las líneas aéreas internacionales. Por ejemplo en el caso que Estados Unidos de América proponga el aumento de líneas aéreas a Guatemala o una línea aérea específica pida la autorización de aumento de frecuencias o cambio de tipo de aeronave, Guatemala no puede exigir los mismos derechos, ya que nunca los aplicaría por no tener líneas aéreas con capacidad de competencia y recursos económicos.

En el caso que el Estado le negare la ampliación de servicios a otro Estado signatario, estaría limitando la competencia y opciones para los consumidores guatemaltecos y el desarrollo de la economía de Guatemala. Esta ley aunque tenga el enunciado de cielos abiertos, por su carácter recíproco, se podría decir que es una ley de "cielos parcialmente abiertos."



Se debe de tener claro que esta ley no es retroactiva; los derechos otorgados en los convenios existentes de servicios de transporte aéreo, continuarán en el plebiscito del mismo hasta su vencimiento o antes del vencimiento si se solicitara alguna modificación de las condiciones existentes.

Ahora bien, respecto a los convenios internacionales, por ser una ley internacional tienen supremacía jerárquica sobre las leyes ordinarias, es decir el derecho interno. Una ley ordinaria en ningún momento podría dejar sin efecto un convenio internacional, si existiere algún conflicto se debería de proseguir conforme a derecho, es decir con el procedimiento de denuncia o modificación del convenio en conflicto. Ninguna norma de derecho interno puede cambiar el derecho internacional.

El Decreto Número 93-2000 en general, es una ley más completa y mejor estructurada que el Decreto Número 100-97. Se podría concluir que el Decreto Número 93-2000, con excepción de la reciprocidad por parte de otros Estados para la concesión de derechos aerocomerciales a los otorgados por Guatemala, es un progreso en la legislación aeronáutica de Guatemala.

5.3. Análisis final de los resultados de investigación

Para determinar si el cambio en la ley de aviación civil, Decreto Número 93-2000, en relación a la política de cielos abiertos respecto a la reciprocidad ha influido, ha tenido cambios en la aviación civil y cuáles han sido las ventajas o desventajas para Guatemala, se realizaron entrevistas a gerentes de líneas aéreas, gerentes de agencias de viajes, miembros de diferentes entidades, por ejemplo, el instituto guatemalteco de turismo, cámara de comercio guatemalteco americana, asociación guatemalteca de

líneas aéreas, dirección general de aeronáutica civil y asesores legales de líneas aéreas.



La muestra tomada para el análisis de los resultados finales fue de 16 entrevistas, debido al número limitado de líneas aéreas en Guatemala y entidades privadas y públicas interesadas y con conocimiento en el tema de la política de cielos abiertos. Al realizar las entrevistas se permitió conocer los diferentes puntos de vista que tienen las personas que están en el medio de la aviación civil y que son afectadas directamente por la política de cielos abiertos.

De acuerdo con las preguntas de las entrevistas las que fueron realizadas con la finalidad de conocer si en realidad la aviación en Guatemala ha sido afectada con el cambio de ley con respecto a la reciprocidad con otros países en la política de cielos abiertos, se hace el siguiente análisis y discusión de resultados. El objetivo de este trabajo es conocer los aspectos positivos y negativos de la política de cielos abiertos, el cual por medio del trabajo de campo se lograron establecer los aspectos positivos y negativos y conocer como ha influido la política de cielos abiertos en Guatemala.

Con respecto a la primera pregunta, la cual es si las personas conocen la política de cielos abiertos y la fecha de entrada en vigor en Guatemala el 87% de las personas entrevistadas contestaron que si la conocen y únicamente el 13% contestó que no tienen un conocimiento profundo de esta ley, pero que si tienen un leve conocimiento.

La mayoría de las personas en el medio de la aviación civil tienen conocimiento de esta ley, y uno de los motivos por el cual muchos de ellos se interesó en conocer del tema, fue precisamente por todas las contradicciones y las críticas que se dieron en el año 2000 antes de la entrada en vigor de la ley. Es importante que las personas

involucradas en la aviación tengan conocimiento de las leyes y reglamentos que los rigen.



La segunda pregunta, es una de las más importantes, ya que es relacionada con la reciprocidad, lo cual es la gran diferencia entre la ley anterior y la actual. Se preguntó que si consideraban que la política de cielos abiertos debería ser condicionada a la reciprocidad de otros países. El 44% considera que sí debe de estar condicionada a la reciprocidad, mientras que el 56% considera que no.

La diferencia es poca, sin embargo la mayoría opina que no debería de estar condicionada la política de cielos abiertos a la reciprocidad de otros países.

Las personas que no están de acuerdo con la reciprocidad en este tema, opinan que esta condicionante es obsoleta, que es un retroceso al progreso y desarrollo que ha tenido la aviación en Guatemala. Muchas personas tuvieron como punto de vista que Guatemala no tiene una línea aérea nacional con capacidad económica, y pues esto es una desventaja para Guatemala, ya que es casi imposible iniciar y extender operaciones con empresas guatemaltecas, en otros países como por ejemplo en Europa o Asia. Y sería retrógrado que se vete el derecho de ingreso a líneas aéreas extranjeras con la condición de la reciprocidad, ya que el ingreso de nuevas líneas aéreas en Guatemala representa desarrollo económico, comercial y turístico para Guatemala.

Las personas que opinaron que sí debe de existir la reciprocidad, tienen como punto, que ésta debe de existir, ya que se puede utilizar como un medio de negociación en defensa de los intereses nacionales. Así mismo creen que se debe de dar una protección y apoyo a las empresas nacionales, pues todo país posee soberanía sobre

su espacio aéreo y se deben de defender este espacio así como los derechos e intereses de los ciudadanos y es una manera de defender a las empresas guatemaltecas en su momento dado.



Antes de que entrara en vigencia la ley actual, la cual rige la reciprocidad, se dieron muchas críticas y se miraba esta condicionante como contraproducente para el desarrollo y economía de Guatemala. Mapelli, Enrique en el Artículo de prensa titulado ley de aviación en retroceso señala algunas de las opiniones que se hicieron ver al ejecutivo por miembros del sector privado. Álvaro Castellanos, vicepresidente de la cámara de comercio guatemalteco-americana, señaló que la parte que rechazan se refiere a la reciprocidad en derechos aerocomerciales a países cuyas aerolíneas operan en Guatemala.

Explicó que "tal discrecionalidad no aporta reglas claras para que vengan nuevas compañías áreas y como consecuencia, los costos en pasajes transporte de carga aérea disminuyan, por medio de competencia."¹³⁴ En términos similares se pronunció Fanny de Estrada, de la asociación gremial de exportadores, quien advirtió que "los costos en el transporte aéreo deben bajar por medio de la libre competencia entre los prestadores de servicios. Juan Luis Florido, presidente de la cámara de turismo de Guatemala, insiste que esta nueva legislación no es acorde con principios internacionales establecidos, especialmente la política de cielos abiertos.

"De acuerdo con la opinión de Manfredo Chocano la restricción que se propone a la competencia en las actividades de transporte aéreo local, es muy clara. En cambio, en el caso de la política de cielos abiertos, está oculta, pues, a pesar de que se mantiene

¹³⁴ Mapelli, Ob. Cit. Pág. 45.



el enunciado respectivo, se desea condicionar dicha política a la reciprocidad, lo cual aunque parece un cambio muy pequeño es trascendental. Chocano, señala que este cambio “implica pasar de una norma que busca favorecer a los usuarios del transporte aéreo a otra que se centra en proteger los intereses de los empresarios locales del transporte aéreo”.¹³⁵

“Por otra parte, Mayra Rossana Ciraiz Rivera señala que la política de cielos abiertos no propicia la competencia en Guatemala, por ser un Estado que no tiene capacidad de competir en aviación civil internacional, las únicas dos líneas aéreas guatemaltecas con vuelos internacionales son Racsa y Tikal Jets, Aviateca es prácticamente parte de grupo taca que lejos de representar intereses nacionales, represente intereses extranjeros.”¹³⁶

Después de 4 años que entro en vigencia esta ley, la mayoría sigue opinando que la reciprocidad es un retroceso para la aviación de Guatemala. Sin embargo, si le buscamos el lado positivo a la reciprocidad, en cualquier momento que sea necesario Guatemala podría utilizar la reciprocidad como un medio de negociación, en caso otro Estado le este negando el derecho a Guatemala de iniciar operaciones en su Estado.

Referente a la tercera pregunta, el 87% opina que la política de cielos abiertos si otorga beneficios y únicamente el 13% opina que no otorga beneficios.

Entre los beneficios que otorga la política de cielos abiertos esta la incorporación de nuevas empresas de aviación, expansión de destinos, incremento de vuelos, se da una libre competencia, mejores tarifas, más opciones para el usuario, se destruyen

¹³⁵ Chocano, Manfredo. **A punto de estrellarnos**. Pág. 21.

¹³⁶ Ciraiz Rivera, Mayra Rossana. **Aspectos legales de la aviación civil en Guatemala**. Pág. 12.

monopolios, incremento de turismo, desarrollo en el volumen de exportaciones e importaciones. Todo esto ayuda al desarrollo de Guatemala y a mejorar la economía.



Entre el 13% que opina que no otorga beneficios, se encuentran las pequeñas empresas de transporte aéreo; para ellas es un daño, ya que lamentablemente el usuario utiliza empresas extranjeras y muchas veces sólo por imagen y no toman en cuenta a las empresas guatemaltecas, más que cuando no tienen otra opción, y definitivamente el único beneficiado es el usuario, no empresas pequeñas. Así mismo opinan que los cambios positivos que se han dado han sido por otros factores, como el mercado y la demanda, no por la política de cielos abiertos.

La política de cielos abiertos significa desarrollo para la economía de un país, ya que cuando se tienen cielos abiertos, es una oportunidad para que las empresas extranjeras operen en Guatemala y se den más fuentes de trabajo, exista más competencia entre los prestadores de los servicios aéreos beneficiando a los usuarios y creando un influjo de turismo. Lamentablemente Guatemala no tiene una línea aérea con capacidad económica para competir internacionalmente y Guatemala necesita mejorar su economía y desarrollar la aviación, permitiendo que empresas extranjeras que estén interesadas en iniciar operaciones en Guatemala vengan y lo hagan, sin complicaciones y los guatemaltecos tengan más opciones de vuelos y destinos.

La cuarta pregunta, referente a los perjuicios que causa la política de cielos abiertos, el 81% opina que no se ha dado ningún perjuicio desde la entrada en vigor de la nueva ley y únicamente el 19% opina que eventualmente se podrían dar perjuicios.

Entre los perjuicios que eventualmente se podrían dar es el dejar en situación de desventaja a las líneas aéreas guatemaltecas para prestar servicios de transporte aéreo



hacia otros países. Otra persona opinó que no existe un perjuicio directamente al no contar con una línea aérea guatemalteca con capacidad económica y en condiciones de cubrir mercados internacionales recíprocamente. Otro perjuicio podría ser que en caso no se dé la reciprocidad, que se dé un monopolio cuando una línea aérea de cierto país tenga más vuelos de los autorizados.

Con la respuesta de esta pregunta se verifica que la política de cielos abiertos trae únicamente beneficios a Guatemala ya que es progreso en el desarrollo de la aviación y la legislación guatemalteca, así mismo ayuda a mejorar la economía de Guatemala. El 81% de las personas entrevistadas no ha sufrido ningún perjuicio hasta este momento, a pesar del cambio en la ley referente a la reciprocidad con otros países. Sin embargo ninguna de las pequeñas empresas guatemaltecas ha sufrido ningún perjuicio hasta el momento pero si están en desventaja al no contar con el capital necesario para competir con las grandes empresas extranjeras y extender sus servicios.

La quinta pregunta se relaciona nuevamente a los beneficios, pero esta es directamente a los beneficios que otorga la política de cielos abiertos a las compañías de transporte aéreo que operan en Guatemala. El 81% opina que sí otorga beneficios a sus empresas y el 19% opina que no tienen ningún beneficio directamente.

Nuevamente la mayoría opina que las empresas de transporte aéreo que operan en Guatemala obtienen beneficios con la política de cielos abiertos. Guatemala se considera como un destino atractivo al tener una política de cielos abiertos en su legislación aérea, se da la libre competencia entre las líneas aéreas, se puede ampliar las rutas ya existentes e incrementar frecuencias de vuelo y vender Guatemala como destino.

Entre el 19% se encuentran nuevamente a las pequeñas empresas guatemaltecas para estas empresas es dañino ya que por no contar con la capacidad económica para competir con las grandes empresas, se encuentran en desventaja y no consideran beneficiarse con la política de cielos abiertos.



Las empresas extranjeras de transporte aéreo se benefician con la política de cielos abiertos y al mismo tiempo benefician a los usuarios ya que tienen más opciones y a Guatemala, ya que al operar vuelos hacia nuestro país se está incrementando y ayudando a la economía y desarrollo de la aviación guatemalteca. Lamentablemente a las pequeñas empresas guatemaltecas no les trae ningún beneficio pero podría ser en un futuro que una de estas haga una alianza con una empresa extranjera y así poder aumentar su capital y poder competir contra las grandes empresas y mejorar sus equipos y servicios.

La sexta pregunta es directamente a las empresas de transporte aéreo y agencias de viajes para conocer si han tenido aumento o disminución en las rutas que operan. El 70% no han tenido ningún cambio, ya sea aumento o disminución en sus rutas y el 30% si ha tenido aumento en sus rutas.

Entre este 30% se encuentra US Airways, una nueva línea aérea norteamericana que inició operación en Guatemala desde 13 de febrero de 2005. Otra línea aérea que ha tenido incremento en sus rutas es Copa, aunque no consideran que este cambio sea por la política de cielos abiertos, si no por otros factores. Por primera vez en la historia del país se tiene un vuelo directo a Petén desde Estados Unidos, el cual es operado por Continental Airlines en frecuencia de dos veces por semana. Las agencias de viajes si consideran que ahora tienen más opciones para venderles a los usuarios y se puede

ofrecer mejores tarifas e incluso negociar con las líneas aéreas para conseguir un mejor precio y vender su producto.



El incremento de rutas, aunque represente únicamente un porcentaje menor, es un gran beneficio para Guatemala, por ejemplo con el inicio de operaciones de nuevas líneas aéreas, se dan más fuentes de trabajo, más opciones de vuelos para los usuarios, incremento de turismo y todo esto definitivamente mejora la economía de Guatemala. Existe la posibilidad de que Air Canadá y China Air inicie operaciones en Guatemala, y aunque el mercado es un factor importante, el hecho de que la legislación aérea guatemalteca regule la política de cielos abiertos y otorgue los derechos de las libertades comerciales es un atractivo para las líneas aéreas de otros países.

La reciprocidad no ha tenido ningún impacto, hasta el momento, ya sea positivo o negativo respecto al aumento o disminución en las rutas de las compañías aéreas, las líneas aéreas que han tenido aumento de rutas o las nuevas líneas aéreas que iniciaron operaciones en Guatemala después de que entró en vigor el Decreto Número 93-2000, no ha sido por tener una política de cielos abiertos o porque se ha otorgado un derecho recíproco. La reciprocidad no es un interés real, ya que lamentablemente Guatemala no tiene una línea aérea con capacidad económica para competir internacionalmente, y exigir reciprocidad de otros Estados, si no se tiene capacidad para competir. Lo que Guatemala necesita es mejorar su economía y desarrollo, permitiendo que líneas aéreas que estén interesadas en iniciar operaciones en Guatemala, ya sea de pasajeros o carga, se les permita hacerlo sin complicaciones ni restricciones, así Guatemala y los guatemaltecos serán los beneficiados.



La séptima y octava pregunta fue dirigida únicamente a asesores legales de líneas aéreas, se les preguntó si debería de hacerse alguna reforma a la ley de aviación civil referente al Artículo que regula la política de cielos abiertos con respecto a la reciprocidad y si era de su conocimiento alguna propuesta para reformar esta ley, específicamente el Artículo que trata de la reciprocidad.

En ambas preguntas el 100% contestó que no es necesaria ninguna reforma. No es conveniente hacer más reformas a esta política de las ya realizadas en el Decreto Número 93- 2000. El riesgo de hacer más reformas en el sentido de restringir o condicionar dicha política podría considerarse como la creación de barreras ya antes desmanteladas para la prestación de servicios de transporte aéreo hacia Guatemala, lo que podría implicar algún riesgo en foros comerciales internacionales en los que se incluye el tema de servicios de transporte en general.

También opinan que no se debe de hacer ningún cambio a la ley, sino que dar a conocer la ley y aplicarla. La reciprocidad se debe de dejar como un medio de negociación para cualquier momento dado que el Estado de Guatemala lo necesite, “que sea como una carta bajo la manga. Estas fueron los criterios por lo cual opinan que no se deben de realizar ninguna reforma al actual Decreto Número 93-2000. Respecto a propuestas para reformar esta ley ninguno conoce ninguna propuesta.

La última pregunta: ¿Cual es su opinión acerca de la política de cielos abiertos? El 63% opina que es una política buena, el 31% que se deberían de hacer algunos cambios y mejorarla y el 6% opina que es una política mala. La mayoría opina que es una política buena y que es beneficiosa para Guatemala. Estas son algunas de las opiniones al respecto:



“La política de cielos abiertos, puede traer beneficios para el país en el intercambio de bienes y un mayor flujo de personas que puedan venir a Guatemala por diversos motivos dado que si los transportistas aéreos consideran a Guatemala como un destino importante esta política definitivamente co-ayuda en ese sentido.

Definitivamente Guatemala ha sido muy agresiva en el sector de transporte aéreo, al adoptar esta política de una u otra manera. Pretender cerrar” los cielos en Guatemala o hacerlos más difíciles para el ejercicio de las libertades del aire en todo caso se vería como un retroceso y no como un avance.

Es una acertada decisión que se haya implementado en la ley desde 1997, ya que se puede tener una visión clara de atraer más turismo a Guatemala. La política de cielos abiertos otorga facilidades para el tráfico aéreo. Es una posición política vanguardista a nivel latinoamericano digna de imitar y su aplicación trae beneficios al desarrollo aéreo comercial. Es una política buena que trae beneficios para Guatemala. Enfocada y aplicada desde una visión positiva para Guatemala puede generar cambios en beneficio al país.

Es un paso para adelante en materia aeronáutica y sin duda el país se ha beneficiado al abrir las puertas a las líneas aéreas extranjeras y permitir que puedan valorar y apreciar los beneficios de Guatemala y de esa forma promover la competencia. La política de cielos abiertos es positiva, esta política es respaldada y apoyada.

Se cree en la libre competencia, sin proteccionismos en beneficio del público consumidor. Es beneficiosa tanto para las líneas aéreas como para los usuarios. Los usuarios tienen más opciones y permite la competencia entre las líneas aéreas.



Es buena pues permite la competencia y destruye monopolios. De acuerdo al 34% de los entrevistados se deberían de hacer algunos cambios para mejorar esta política. Consideran que para que esta política sea eficaz debe ser totalmente imparcial, y no política considera que es una política de cielos parcialmente abiertos, debido a la condicional de reciprocidad.

Se deberían hacer cambios para proteger más a las empresas guatemaltecas, se debería de promover y dar a conocer más la ley, dar a conocer en otros países que Guatemala tiene una política de cielos abiertos, y debería de traducirse a otros idiomas, por lo menos al idioma inglés, por ser el idioma internacional para que otros países conozcan de esta ley y envíen sus líneas aéreas.

Se debe de tener claro que aunque un Estado tenga política de cielos abiertos y se dé a conocer a otros Estados, las líneas aéreas, consideran varios factores para iniciar operaciones en un país o aumentar sus rutas, por ejemplo, infraestructura, seguridad, estabilidad política, el potencial del mercado, la competencia, disponibilidad de aviones que tiene la línea aérea, itinerarios, tipo de mercado, es decir si es un mercado vacacional o de negocios, falta de servicio o exceso de servicio en una misma ruta, rentabilidad de la ruta y por supuesto las restricciones legales y el derechos de volar la ruta.

En el caso de Guatemala, es importante tomar en cuenta la categoría del aeropuerto, antes se debe de mejorar la infraestructura del aeropuerto en Guatemala. Así para que la política de cielos abiertos funcione debe de existir un desarrollo de la industria en general, como por ejemplo el turismo. En el turismo se compite con destinos con iguales o mejores atractivos de desarrollo industrial y comercial, primero se debe de

mejorar la infraestructura en general de Guatemala para atraer el turismo, política no alcanza por si sola desarrollar estos atractivos y factores.



El 6 % considera que es una política mala, ya que es una política caprichosa, el tiempo ha dado la razón, no por tener una política de cielos abiertos han venido más líneas aéreas, si no por el mercado, es esta la razón por la cual las líneas aéreas van a considerar iniciar operaciones en un país. Además que lo que se debería de mejorar es la infraestructura del aeropuerto, así otras líneas aéreas si podrían iniciar operaciones en Guatemala.

De acuerdo con estos resultados se verifica que la política de cielos abiertos es de beneficio para la aviación en Guatemala, al abrir las puertas a las líneas aéreas extranjeras se promueve la libre competencia, existen mejores precios para el usuario quien al final es quién se beneficia ya que tiene opciones para elegir la que mejor le convenga. Existe mayor influjo de turistas y ayuda a mejorar la economía.

Es cierto que uno de los factores que las líneas aéreas toman en cuenta para iniciar operaciones en un país es el mercado, pero cada día el número de pasajeros crece en Guatemala al igual que las importaciones y exportaciones de diferentes productos y al tener cielos abiertos, se le facilita a las líneas aéreas iniciar sus operaciones este país.

Con este trabajo de investigación y el trabajo de campo, se alcanzó el objetivo de esta investigación, se dieron a conocer las ventajas y desventajas de la política de cielos abiertos, como es afectada la aviación en Guatemala y quiénes son los beneficiados de esta política. Se determinó que la política de cielos abiertos es una política positiva para Guatemala, ya que contribuye al desarrollo y economía del país, lo cual es de beneficio.



El tener cielos abiertos significa desarrollo para la economía de Guatemala, una oportunidad para que empresas extranjeras inicien operaciones en Guatemala, lo cual trae como consecuencias fuentes de trabajo, se da una libre competencia entre las empresas de transporte aéreo, se destruyen monopolios, se da influjo de turismo, se incrementa el volumen de exportaciones e importaciones, se da la expansión de destinos y los usuarios tienen más opciones de vuelos y tarifas.

La política de cielos abiertos es un progreso en materia aeronáutica pues promueve la libre competencia entre las empresas de transporte aéreo y el desarrollo de Guatemala.

Asimismo, se determinó que a pesar del cambio en el Decreto Número 93-2000, respecto a la reciprocidad, no han existido cambios negativos. La reciprocidad debería de utilizarse como un medio de negociación en defensa de los intereses nacionales, en caso otro Estado le negare a una empresa guatemalteca iniciar operaciones en su Estado. A la reciprocidad debe de buscársele el lado positivo, la reciprocidad no se debe de utilizar como medio de suspensión o revocación a derechos concedidos a otras empresas de transporte aéreo.

Antes de que el Decreto Número 93-2000 entrara en vigor se dieron muchas críticas, casi a diario, los periódicos tenían publicaciones acerca de opiniones de personas involucradas en la aviación, una de estas opiniones era que la reciprocidad era contraproducente para el desarrollo y economía de Guatemala. Sin embargo, al realizar las entrevistas de personas involucradas en la aviación, algunas de las opiniones referentes a la reciprocidad, fueron que ya, que entro en vigor el Decreto Número 93-2000, la reciprocidad se debe de utilizar como un medio de negociación y no obstaculización.



La desventaja que tiene Guatemala es que no existe una línea aérea con capacidad económica para iniciar operaciones a otros países y competir con las líneas aéreas extranjeras. Y la ventaja es que Guatemala tiene un aeropuerto de categoría 1 con mejor infraestructura y otros factores, significa que se debe de reunir y cumplir con todos los requisitos de seguridad aeroportuario, infraestructura, comodidad, servicios y en general todos los requisitos que exigen los estándares de la OACI.

La política de cielos abiertos significa desarrollo para la economía de un país, ya que cuando se tienen cielos abiertos, es una oportunidad para que las empresas extranjeras operen en Guatemala. Esto tienen como resultado más fuentes de trabajo, existe más competencia, más turismo, más opciones para los usuarios. Los ciudadanos guatemaltecos, como usuarios y como empleados de empresas de transporte aéreo son los beneficiados con esta política.

CONCLUSIONES



1. La Dirección General de Aeronáutica Civil, tiene la facultad de revisar total o parcialmente los derechos otorgados a otros Estados al verificar la falta de reciprocidad para la concesión de derechos aerocomerciales otorgados por Guatemala. Debido a esta condicional se podría decir que tenemos cielos parcialmente abiertos, en lugar de cielos abiertos.
2. Las empresas guatemaltecas de transporte aéreo se encuentran en desventaja por no contar con el capital necesario para competir internacionalmente y extender sus servicios. Estas empresas no se benefician con la Política de Cielos Abiertos. Una probable solución a este problema puede ser que las empresas nacionales hagan una alianza con las empresas extranjeras.
3. La política de cielos abiertos es en la actualidad, muy importante para el desarrollo del comercio internacional, pues brinda muchas facilidades entre las cuales sobresalen la rapidez, la seguridad y la confiabilidad, para el intercambio de bienes y servicios entre varios Estados a la vez. Por lo tanto la mayoría de los países está adoptando normas dentro de su derecho interno con el fin de no quedarse rezagados frente al proceso de globalización.
4. Para llegar a tener una política de cielos abiertos, debe existir un factor que incida sobre manera en esta política y es que debe tenerse un aeropuerto internacional que cumpla con los requisitos necesarios para que sea considerado como una terminal aérea completamente segura y eficiente para el despegue y aterrizaje de los diferentes tipos de aeronaves que actualmente existen,

proyectándose al futuro para hacerse eficiente también en modelos que más adelante se inventen.



5. En Guatemala no existe una política de cielos abiertos ya que es importante que Guatemala contemple la política de cielos abiertos dentro del ámbito de su comercio exterior y así lograr insertarse de la mejor forma posible al comercio mundial, debido a que mientras más amplia sea la política de cielos abiertos, mayor beneficio trae a los particulares y las oportunidades de obtener un transporte favorable, no sólo en lo económico.

RECOMENDACIONES



1. La Dirección General de Aeronáutica Civil y el sector aéreo deben asumir responsabilidad compartida para la difusión y capacitación para las aerolíneas aéreas para que tengan un mejor conocimiento y manejo de la Ley de Aviación Civil (Decreto 93-2000 del Congreso de la República de Guatemala).
2. El Estado de Guatemala debe tener una línea aérea estatal, con capacidad económica para competir internacionalmente y cubrir mercados recíprocamente, por lo cual la reciprocidad no se debe de utilizar como un medio de protección para éstas o de obstaculización para empresas extranjeras, ya que se necesita mejorar la economía nacional y desarrollarse la aviación internacional. esto permite que empresas extranjeras inicien operaciones en Guatemala sin mayores complicaciones y los usuarios tengan más opciones de vuelos y destinos.
3. El Organismo Ejecutivo a través del ministerio de comunicaciones infraestructura y vivienda debe implementar la política de cielos abiertos, sin restricciones, para el libre flujo de las aeronaves y lograr así una libre competencia en materia de aerotransporte comercial. Por lo anterior, sería conveniente modificar la Ley de aeronáutica civil, eliminando los artículos señalados en el cuerpo de este trabajo ya que nuestro país no puede darse el lujo de pedir reciprocidad a todos aquellos países que tienen grandes flotes aéreas.
4. Los guatemaltecos deben de tener una capacitación de política de cielos abiertos ya que ello significa desarrollo para la economía de un país y una oportunidad para que las empresas extranjeras operen en Guatemala, con esto se genera

más fuentes de trabajo, existe más competencia, turismo y opciones para los usuarios; logrando así que los guatemaltecos, como usuarios y como empleados de empresas de transporte aéreo sean los beneficiados con esta política.



5. La Dirección General de Aeronáutica Civil debe trabajar conjuntamente con otras entidades , ya sean públicas o privadas, para el mejoramiento de infraestructura, seguridad aeroportuaria, comodidad, servicios y que cumpla con todos los requisitos que exigen la organización de aviación civil internacional para lograr que Guatemala sea elevada a categoría uno

BIBLIOGRAFÍA



- Asociación Internacional de Transporte Aéreo.** Consultado el 27 de diciembre 2007. <http://www.iata.org/about/history.htm>.
- Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial.** Consultado el 27 de diciembre de 2007. <http://www.alada.org/alada-objetivos.html>
- BAUZA ARAUJO, Álvaro. **Trabajos de derecho aeronáutico y del espacio.** Uruguay, Colección de Estudios Jurídicos, Instituto Iberoamericano de Derecho, 1981.
- BROHNJTONS, Antonio Remiro y otros. **Derecho internacional.** Madrid, Ed. McGraw-Hill, 1997.
- CABANELLAS, Guillermo. **Diccionario jurídico elemental,** Argentina, Ed. Heliasta, 1997.
- CIRAIZ RIVERA, Mayra Rossana. **Aspectos legales de la aviación civil en Guatemala.** Instituto de Investigaciones Jurídicas, Marzo de 2001.
- CHOCANO, Manfredo. **A punto de estrellarnos.** El periódico, Guatemala, 20 de septiembre 2007.
- COCCA, Aldo A. **Teoría del derecho interplanetario.** Ed. bibliográfica Argentina, Buenos aires, 19997.
- CODERA MARTÍN, José María. **Diccionario de derecho mercantil.** Ed. universidad del pacifico, Lima, 1994. Pág. 32.
- Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.** Consultado el 15 de octubre de 2007. <http://clacsec.lima.icao.int>
- Dirección de transporte aéreo, departamento de asuntos Internacionales.** Consultado el 20 de noviembre 2007. <http://www.aeronautica.gob.pa>
- Dirección General de Aeronáutica Civil de Guatemala.** Consultada el 26 de noviembre de 2007. www.dgacguate.com
- Enciclopedia jurídica omeba,** Buenos Aires Argentina, 1998, Tomo XVIII.
- FOLCHI, Mario. **Derecho aeronáutico y transporte aéreo,** Buenos Aires, Argentina, Editorial Astrea de Alfredo y Ricardo Palma, 1997.

FRANCOZ RIGALT, Antonio. **Principios de derecho aéreo.** San Luis Potosí, México, 1939.



GAY DE MONTELLA, Rafael. **Principios de derecho aeronáutico.** Ed. de Palma, Argentina, Buenos aires, 1990.

GONZÁLEZ DE MANSILLA, Aura. **Implicaciones jurídicas sobre el espacio aéreo y exterior.** Doctorado en Derecho, Universidad de Carabob, Venezuela, Valencia, 1998.

HAMILTON, Eduardo. **Manual de derecho aeronáutico.** Chile, Ed. Jurídica de Chile, 1970.

JARRILLO, José. **Dirección estratégica.** México, Ed. Marcam, 1991.

JUÁREZ RODAS, Fernando. **El derecho aéreo guatemalteco en el derecho internacional.** Ed. del Ejército de Guatemala (fuerza aérea guatemalteca). Guatemala 1993.

LANZA BORJA, Carlos Edgar. **Fundamentos de derecho aeronáutico.** La Paz, Bolivia, imprenta y manufacturas weinberg, 1997.

LARIOS OCHAITA, Carlos. **Derecho internacional público.** Guatemala, Centro América 1994.

LENA PAZ, Juan A. **Compendio de derecho aeronáutico.** Buenos Aires, Argentina, Ed. Plus Ultra, 1975.

MAPELLI, Enrique. **Trabajo de derecho aeronáutico y del espacio.** España, Ed. intercontinental Grafica S.A., 1978.

MAPELLI, Enrique. **Segundas jornadas académicas de transporte aéreo y derecho aeronáutico.** Costa Rica, sin editorial, 2001

MOLINA BARRERA, Manuel Enrique. **Las libertades del aire.** Guatemala, Ed. Mayte S.A. 1977.

OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales.** 6ta ed. Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliaste, S.R. 1990.

OVALLE MARTÍNEZ, Erick. **Derecho internacional público.** Guatemala, 1999.

PALACIN FERNÁNDEZ, Julián. **Curso de postgrado en derecho aéreo y espacial**. Perú, Editado por la Comisión Interamericana de Juristas Expertos en Derecho Aeronáutico y Espacial, 1991.



PÉREZ DE ANTÓN, Francisco. **Ética de la libertad**. Costa Rica, Centro de Estudios Económico Sociales, 1979.

RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, J. **Derecho mercantil**. Tomo II, Obligaciones y Contratos, Ed. Porrúa, México, 1969.

SALAS SUBIRAT, José. **El seguro en la economía**. Curso integral de seguros en todas sus ramas. Buenos Aires, Argentina. Ed. Americalee, 1970.

SÁMAYÓA RIVERA, Hilda Beatriz. **La Libertad de competencia y su regulación jurídica en Guatemala**. Guatemala, 1984, Tesis de Licenciatura en Ciencia Jurídicas y Sociales, Universidad Francisco Marroquín.

SANDOVAL LÓPEZ, Ricardo. **Manual de derecho comercial**. Chile, Ed. jurídica de Chile, 1981.

TAPIA SALINAS, Luis. **Trabajos de derecho aeronáutico y del espacio**. Madrid, España, Colección de Estudios jurídicos, instituto iberoamericano de derecho aeronáutico y del espacio y de la aviación comercial, 1978.

UMAÑA, Mario. INCAE. **Cielos abiertos para la competitividad de Centroamérica**. San José, Costa Rica, 1998.

URÍA RODRIGO y Menéndez Aurelio. **Cursos de derecho mercantil**. España, Ed. Gráficas Rogar, S.A. Navalcarnero, 2001.

VÁSQUEZ MARTÍNEZ, Edmundo. **Instituciones de derecho mercantil**. Guatemala, Ed. Universitaria, 1990.

VÁSQUEZ ROCHA, Ernesto. **La aviación civil internacional y el derecho aeronáutico hacia el siglo XXI**. Buenos Aires Argentina, 1994.

VÁSQUEZ SÁNCHEZ, Miguel. **Derecho aeronáutico**. Perú, Ed. del Toro, 1993.

VIDELA ESCALA, Federico N.; **Derecho aeronáutico**; Argentina, Editor Victor P. de Zavalía, 1973, Tomos I, II y III.

VILLEGAS LARA, Rene. **Derecho mercantil guatemalteco**. Tomo III, Cuarta Edición, Ed. Universitaria Universidad San Carlos de Guatemala, Guatemala, 2000.

VIÑALS BARACHINA, Jorge. **Derecho aéreo público.** Guatemala, 1977. Tesis de
Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad Rafael Landívar.



Legislación:

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

Código de Comercio y sus reformas, Decreto Número 2-70 del Congreso de la República de Guatemala.

Código de Aviación Civil, Decreto Número 176 de la Cámara de Diputados y la Cámara de Senado de la República de Nicaragua.

Convenio Sobre Aviación Civil Internacional. Organización de Aviación Civil Internacional, Octava Edición, 2000 Doc. 7300/8

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

Ley de Aeronáutica Civil. Decreto Número 55-2004 del Congreso Nacional de la República de Honduras.

Ley de Aviación Civil. Decreto Número 93-2000 del Congreso de La República de Guatemala.

Ley de Aviación Civil. Decreto Número 100-97 del Congreso de La República de Guatemala.

Ley de Aviación Civil, de los Estados Unidos Mexicanos, Secretaria de Comunicaciones y Transportes.

Ley de Aviación Civil. Ley No. 21 de la Asamblea Legislativa de la República de Panamá.

Ley General de Aviación Civil. Número. 5150 de la Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica.

Ley Orgánica de Aviación Civil. Decreto Número 582 de la Asamblea Legislativa de la República de El Salvador.

Acuerdo de la Política Aeronáutica de México, Secretaria de Comunicaciones y Transportes.