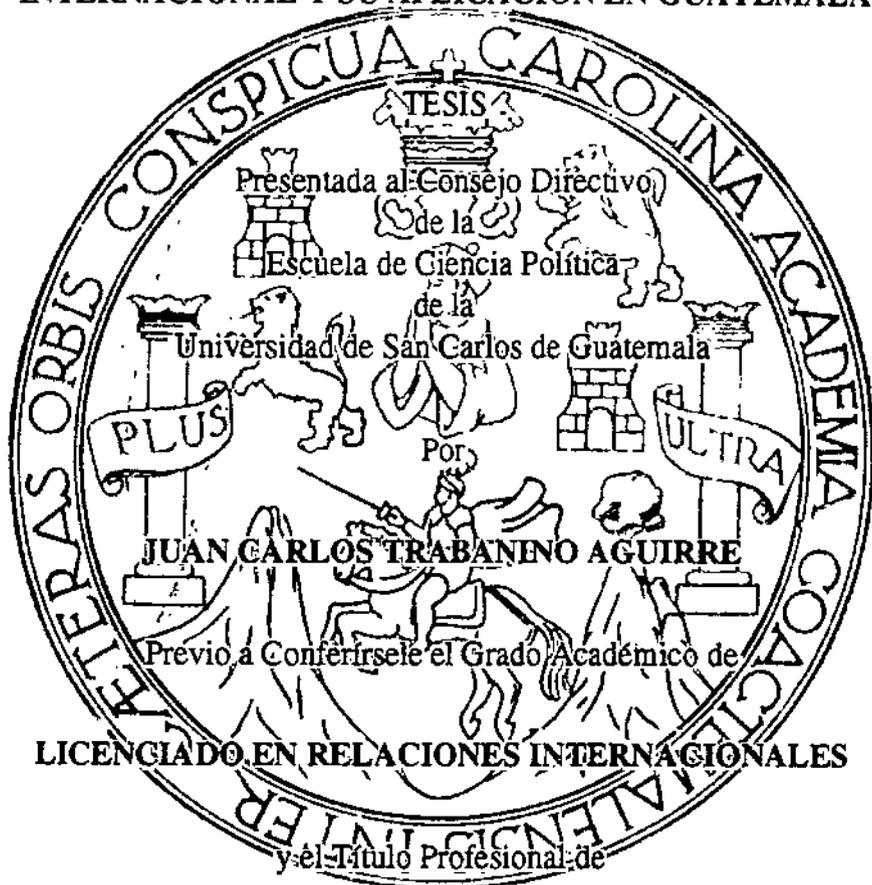


UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
ESCUELA DE CIENCIA POLITICA

EL CONVENIO DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL
COMO INSTRUMENTO JURIDICO DEL DERECHO
INTERNACIONAL Y SU APLICACION EN GUATEMALA



INTERNACIONALISTA

Guatemala, Mayo de 2000

D.L.

28

7(163)

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA

RECTOR MAGNIFICO

Ing. Efraín Medina Guerra

SECRETARIO GENERAL

Dr. Mynor Cerdón y Cerdón

CONSEJO DIRECTIVO DE LA ESCUELA DE CIENCIA POLITICA

DIRECTOR: Dr. Vinicio González González
VOCAL I: Lic. José Luis Domínguez Quintanilla
VOCAL II: Lic. Mario Luján Muñoz
VOCAL III: Br. Ana Lucia Ramazzini Morales
VOCAL IV: Br. Alejandro Manuel Flores Aguilar
VOCAL V: Br. Pablo Zárate Santano
SECRETARIO: Lic. Byron Guillermo Castillo Paz

**TRIBUNAL QUE PRACTICO EL EXAMEN PRIVADO
O TECNICO PROFESIONAL**

EXAMINADOR: Lic. Carlos Enrique Villatoro
EXAMINADOR: Lic. Alfonso Ortiz Sobalvarro
EXAMINADOR: Lic. José Cortez Chacón
EXAMINADOR: Lic. Daniel Arriola
EXAMINADOR: Lic. Aquiles Linares Morales

**UNICAMENTE EL AUTOR ES RESPONSABLE DE LAS DOCTRINAS
SUSTENTADAS EN LA TESIS.**

Art. 74 del Reglamento de Evaluaciones y Promoción de estudiantes de la Escuela de
Ciencia Política.

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
ESCUELA DE CIENCIA POLITICA

ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN
CARLOS DE GUATEMALA, Guatemala, veintiseis de octubre de mil
novecientos noventa y nueve. _____

ASUNTO: El (la) estudiante: JUAN CARLOS

TRABANINIO AGUIRRE Carnet No. 93-16728

Solicita aprobación del Plan de Tesis, del
tema de Tesis y nombramiento del Asesor.

Pase al Coordinador del Area de
Metodología Dr. César Agreda Godínez

Para que se sirva emitir dictamen acerca del Plan de Tesis
presentado por el (la) estudiante:

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"


Dr. Vinicio González González
Director.



Se devuelve expediente completo.

c.c. archivo

l/ myda.

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
ESCUELA DE CIENCIA POLITICA

Guatemala, 2 de noviembre de 1999.

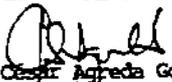
Licenciado
Vinicio González González
Director Escuela de Ciencia Política
Universidad de San Carlos

Estimado Licenciado

Por medio de la presente me dirijo a usted con el objeto de informarle que, tuve a la vista el trabajo de tesis del (la) estudiante JUAN CARLOS TRABANINO AGUIRRE
Carnet No. 93-16728 titulado "CONVENIO DE VIACION CIVIL INTERNACIONAL COMO INSTRUMENTO JURIDICO DEL DERECHO INTERNACIONAL AEREO Y SU APLICACION EN GUATEMALA".

El (la) estudiante en referencia hizo las modificaciones y por lo tanto, mi dictamen es favorable para que se apruebe dicho diseño y se proceda a realizar la investigación.

Atentamente,
"ID Y ENSEÑAD A TODOS"


Dr. Cesar Agreda Godínez
Coordinador Área Metodología

Se regresa expediente
c.c. archivos
2: myda.



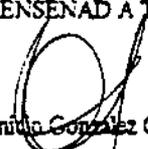
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
ESCUELA DE CIENCIA POLITICA

ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE
GUATEMALA, Guatemala, cinco de noviembre de mil novecientos noventa y
nueve.

Se admite el Tema de Tesis y se nombra como Asesor (a) del (la) estudiante:
JUAN CARLOS TRABANINO AGUIRRE

Carnet No. 93-16728 al (a la) Licenciado (a) Carlos Villatoro

Atentamente,
"D Y ENSEÑAD A TODOS"


Dr. Viridita González González
Director

Se devuelve expediente
c.c. archivos

3/ myda.



Guatemala, 18 de enero de 2000

Doctor
Vinicio González
Director Escuela de Ciencia Política
Universidad de San Carlos
Guatemala Ciudad

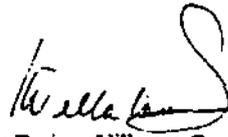
Señor Director:

Por este medio hago de su conocimiento, que he procedido a asesorar el proceso de investigación y elaboración de tesis del estudiante Juan Carlos Trabanino Aguirre carnet: 9416728, titulada CONVENIO DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL COMO INSTRUMENTO DEL DERECHO INTERNACIONAL AEREO Y SU APLICACIÓN EN GUATEMALA.

El trabajo de *investigación constituye*, un análisis de la reglamentación sobre aviación civil internacional y significa un novedoso esfuerzo sobre ese hecho, en especial, cuanto se refiere al caso de Guatemala. Por lo tanto, soy de la opinión que puede procederse al siguiente trámite a fin de concluir el proceso de elaboración de tesis.

Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente,



Lic. Carlos Enrique Villatoro González

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
ESCUELA DE CIENCIA POLITICA

ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA.
Guatemala, veintiseis de enero del año dos mil.-----

ASUNTO: Expediente de Tesis del (la) estudiante JUAN

CARLOS TRABANINO AGUIRRE

Carnet No. 93-16728

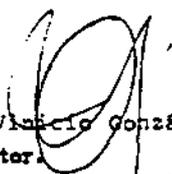
Habiéndose cumplido por parte del Licenciado (a) Carlos Villatoro

Asesor (a) de Tesis, con haber emitido el
dictamen correspondiente pase a: Lic. Edgar Amado Sáenz

PARA QUE PROCEDA A SU REVISION.

Atentamente.

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"

Dr.  Víctor González González
Director.

Se envía el expediente

c.c. archivos

4/
myda.



UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS
DE GUATEMALA



ESCUELA DE CIENCIA POLITICA

Ciudad Universitaria, zona 12
Guatemala, Centroamérica

Guatemala, 5 de abril del 2000

Doctor
Vinicio Gonzalez
Director de la Escuela de Ciencia Política
Edificio.

Señor Director:

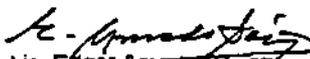
Tengo el honor de dirigirme a usted, remitiéndole el trabajo de tesis del estudiante Juan Carlos Trabanino Aguirre, carné número 93-16728, titulado "El Convenio de Aviación Civil Internacional como instrumento jurídico del Derecho Internacional y su aplicación en Guatemala".

El trabajo en mención fue revisado por el suscrito. Habiéndose hecho las correcciones sugeridas estimo que puede autorizarse su impresión.

Sin otro particular, me suscribo de usted,

Atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"


Lic. Edgar Amado Saenz
Coordinador Académico

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
ESCUELA DE CIENCIA POLITICA

ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN
CARLOS DE GUATEMALA, Guatemala, dos de mayo del año dos mil.-

Con vista en los dictámenes que anteceden, autorizo la
impresión del trabajo de Tesis del (la) estudiante: JUAN
CARLOS TRABANINO AGUIRRE

Intitulado: "EL CONVENIO DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL COMO
INSTRUMENTO JURIDICO DEL DERECHO INTERNACIONAL Y SU APLICACION EN
GUATEMALA" .

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"


Dr. Virgilio González González
Director.

Se devuelve expediente completo.
c.c. archivos.
5/nyda.



Agradecimiento

A Dios

Quien concede la sabiduría para adquirir conocimiento.

Dedicatoria

A mis padres

Fernando Augusto Trabanino Balcárcel

Delia Aguirre Palma de Trabanino

Por el constante amor y apoyo que me han brindado en la vida.

A mis hermanos

Erwin Fernando, Luis Adolfo, Delia Paola

Cercanos compañeros de vivencias.

A la Universidad de San Carlos de Guatemala

Donde aprendí a conocer mejor la realidad guatemalteca.

Reconocimiento Especial

A Carolina Alonso Domínguez

Por sus consejos, afecto y por colaborar en los momentos decisivos de mi formación profesional.

A Carlos Enrique Villatoro

Por su contribución como docente, Asesor de Tesis y por su amistad sincera y ayuda.

A Edgar Amado Saenz

Por su apoyo y orientación incondicional como revisor para la realización de este trabajo motivando con su ejemplo mi superación personal.

A la Escuela de Ciencia Política

Por mi formación profesional y darme unos de los mejores años de vida estudiantil.

A mis compañeros

de promoción por su amistad y consejos.

Indice

	Página
Introducción	1
Capitulo I	
Breve descripción del origen y desarrollo de la aviación y la creación de la OACI	
Antecedentes Historicos	4
Convenios Internacionales sobre Aviación Civil	10
Composición de la OACI	12
Organos representativos de la OACI	13
Estados Miembros del Consejos de la OACI	14
Oficinas regionales de la OACI	14
Libertades del Aire	15
Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA)	16
Asociaciones Internacionales Aeronáuticas	19
Capitulo II	
Aspectos formales sobre Aviación Civil Internacional	
Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional	21
Capitulo III	
Síntesis del Derecho Internacional Aéreo	31
Concepto	32
El Espacio Aéreo como interpretación Jurídica	33
Explotación del Espacio Aéreo	34
Tratados Bilaterales Aéreos	34
Capitulo IV	
Análisis de los compromisos y actuación de Guatemala en materia de Aviación Civil Internacional	
Dirección General de Aeronáutica Civil	36
Ley de Aviación Civil Nacional	38

Estudio de Caso: Aeropuerto Internacional "La Aurora"	41
Conclusiones y Recomendaciones	48
Bibliografía	51
Anexos	54

Introducción

El Derecho Internacional Aéreo es una rama bastante reciente del Derecho Internacional, que ha evolucionado con bastante rapidez. Esta evolución que ha hecho del avión un medio principal de transporte ha planteado problemas internacionales, la coordinación de métodos y legislaciones, la difusión de información técnica y económica que los gobiernos no pueden resolver por sí solos. La seguridad y la regularidad del transporte aéreo exigen la construcción de aeródromos, instalación de ayudas para la navegación. La normalización de los métodos de operación de los servicios de tránsito aéreo es de gran importancia para evitar posibles errores a dificultades de interpretación, por su naturaleza la aviación involucra diferentes legislaciones por lo que se ha llegado a crear una legislación internacional específica lo cual se ha logrado a través de convenios multilaterales, siendo sorprendente la unificación de criterios que se ha alcanzado en virtud de la navegación aérea que ha sido aprovechada como medio de comunicación para fines comerciales(pasajeros, correo, carga) y de guerra por lo que es de suma importancia que las regulaciones de la materia sean adecuadas.

Con el presente proyecto de investigación del tema Convenio de Aviación Civil Internacional como instrumento jurídico del Derecho Internacional Aéreo y su aplicación en Guatemala, se pretende hacer un análisis del Convenio de Aviación Civil que Guatemala como país miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional ha ratificado en materia de normas de control y seguridad, las cuales se encuentran reguladas en el Convenio de Aviación Civil Internacional y determinar si Guatemala cumple con las mismas, de acuerdo con los reglamentos,

métodos y recomendaciones de OACI, para no sufrir una sanción a nivel internacional y lo que es más importante prevenir un incidente o accidente aéreo.

Es importante analizar los principales convenios internacionales sobre Aviación Civil y ver como a través de los primeros nace la OACI, que constituye en la actualidad el único organismo internacional que tiene iniciativa para la legislación internacional aeronáutica, sea de derecho público o de derecho privado. La OACI es un organismo especializado de Naciones Unidas que ha tenido un papel importante en las Convenciones Internacionales, ella promueve en todos los estados contratantes el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en el mundo entero, así como satisfacer las necesidades de los países respecto a un transporte aéreo seguro, regular y eficaz.

Es necesario que Guatemala desarrolle las actividades de acuerdo a las normas y métodos recomendados en los anexos de la OACI, por el Convenio de Aviación Civil Internacional, y a los Acuerdos y tratados aprobados y ratificados por Guatemala y de esta forma estudiar y proponer todo lo que se refiere al fomento del desarrollo de aviación civil. Cada Estado contratante debe tener un órgano encargado de normas y supervisar el cumplimiento de las normas preceptuadas en el convenio. En el caso de Guatemala dicho órgano es la Dirección General de Aeronáutica Civil que es la máxima autoridad de la aviación civil en el país.

El tipo de investigación realizada fue exploratorio y descriptivo y en el mismo se utilizaron las técnicas de recolección de información, de fuente primaria, en la cual se consultaron los informes que presenta la Dirección General de Aeronáutica Civil al Ministerio de Comunicaciones, Transportes, Obras Públicas y Vivienda respecto a la actividad aeronáutica en el país, los manuales de servicio de tránsito aéreo, servicio de información de vuelo, servicio de aproximación, manual radar,

anexos del Reglamento del Aire (9,10,11), las normas y métodos recomendados internacionalmente para el cumplimiento del Convenio sobre Aviación Civil desarrollados por las diferentes autoridades aeronáuticas de países miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), boletines, revistas aéreas. La estrategia de la investigación es de tipo secuencial en donde se establecerá la relación entre las normas de control y seguridad establecidas en el Convenio de Aviación Civil por la OACI y cumplimiento y regulación por parte de la República de Guatemala.

El presente trabajo pertenece a un campo muy especializado y técnico, por lo cual es necesario realizar un marco de referencias en cuanto a los principales conceptos básicos en materia de aviación, lo cual está contenido al final del trabajo en anexos.

El principal aporte es entregar un informe escrito de la situación del problema de las normas de control y seguridad establecidas por la OACI a través del Convenio de Aviación Civil Internacional, que regula el Derecho Internacional Aéreo, que son de cumplimiento obligatorio para los países contratantes y en este caso Guatemala que es uno de ellos.

CAPITULO I

Breve descripción del origen y desarrollo de la aviación y la creación de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

1.1. Antecedentes Históricos.

El 17 de diciembre de 1903, una frágil estructura de metal, madera y tela se elevó por el aire con su único pasajero y salvó una distancia de 260 metros. Esta era la primera vez que el hombre conseguía volar con una máquina más pesada que el aire, por lo que este acontecimiento representaba la culminación de los experimentos realizados en muchos países durante el siglo pasado. El avión no fue obra de una sola nación ni el resultado de una sola técnica. Hoy en día, después de más de 85 años, se ha puesto de manifiesto la importancia internacional del transporte aéreo. Actualmente las empresas de transporte aéreo regular del mundo transportan más de mil millones de pasajeros y recorren unos 13,500 millones de kilómetros anualmente. El mundo está cruzado por una red de rutas aéreas que se han convertido en grandes arterias comerciales.

Esta evolución que ha hecho del avión un medio principal del transporte, ha planteado problemas internacionales como la coordinación de métodos y legislaciones, la difusión de información técnica y económica que los gobiernos no pueden resolver por sí. La seguridad y la regularidad del transporte aéreo exigen la construcción de aeródromos, la instalación de ayudas para la navegación y el establecimiento de sistemas para transmitir informes meteorológicos. La normalización de los métodos de operación de los servicios aéreos internacionales es de suma importancia para evitar posibles errores debido a dificultades de interpretación o la inexperiencia. El establecimiento de tales normas y de otras

relativas al reglamento del aire, control de tránsito aéreo, construcción de aeródromos y a otras muchas cuestiones de primordial importancia para la seguridad requieren algo más que medidas de carácter nacional.

La segunda guerra mundial influyó poderosamente en el progreso técnico del avión, concentrando el equivalente a un cuarto de siglo de evolución normal en tiempo de paz en un breve período de 6 años. Se organizó una basta red de transporte de pasajeros y mercancía, pero surgieron muchos problemas, tanto políticos como técnicos, que habían de solucionarse si se quería beneficiar y amparar al mundo en tiempo de paz. Surgía el problema de los derechos comerciales, es decir qué acuerdos podían concentrarse para que los servicios aéreos de un país pudiesen penetrar en el espacio aéreo de otro. Había también otras dificultades concernientes a los conflictos jurídicos y económicos que podían surgir al sobrevolar en tiempos de paz fronteras internacionales, que podría hacerse para mantener en pie las instalaciones de navegación aérea existentes, muchas de las cuales estaban situadas en regiones escasamente pobladas. Por estos motivos, durante los primeros meses de 1944 el Gobierno de los Estados Unidos de América consultó a otras naciones aliadas; como consecuencia de estas conversaciones, se cursaron invitaciones a 55 países aliados y neutrales para que se reuniesen en Chicago en noviembre de 1944. De esos 55 países asistieron 52.

Durante cinco semanas los delegados de las 52 naciones estudiaron los problemas de la aviación civil internacional. El resultado fué el Convenio sobre Aviación Civil Internacional cuyo objetivo está claramente establecido en su preámbulo:

"CONSIDERANDO que el desarrollo futuro de la aviación internacional puede contribuir poderosamente a crear y a preservar la amistad y el entendimiento entre

las naciones y los pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general. "

"CONSIDERANDO que es deseable evitar toda disensión entre las naciones y los pueblos y promover entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo".

"POR CONSIGUIENTE los Gobiernos que suscriben, habiendo convenido en ciertos principios y arreglos, a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidad y realizarse de modo sano y económico;

"Han concluido a estos fines el presente Convenio"

El organismo permanente encargado de la administración de estos principios es la Organización de Aviación Civil Internacional.

En los 96 artículos del Convenio de Chicago se establecen los privilegios y obligaciones de todos los Estados contratantes, la adopción de normas y métodos recomendados para regular la navegación aérea; se recomienda a los Estados contratantes que establezcan servicios e instalaciones de navegación aérea, y se propone que se facilite el transporte aéreo mediante la reducción de los trámites aduaneros y de inmigración. El Convenio reconoce el principio de soberanía exclusiva y absoluta de todo Estado sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio, y establece que no podrá explotarse ningún servicio aéreo internacional

I. Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea y Escuela Centroamericana de Adiestramiento Aeronáutico 1999. Legislación Aeronáutica. Ilopango, El Salvador.

regular sobre el territorio de un Estado contratante o hacia el interior de éste sin su consentimiento previo.

Una de las cuestiones a las cuales la Conferencia de Chicago atribuyó gran importancia fue la de la concesión recíproca de derechos comerciales en la aviación civil internacional. Se consideró que no era posible llegar a ningún acuerdo satisfactorios, pero la conferencia preparó también dos acuerdos suplementarios; el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales y el Acuerdo sobre transporte aéreo internacional. El primero estipula que las aeronaves de todo Estado signatario pueden volar sobre el territorio de cualquier otro Estado signatario o aterrizar en él por razones técnicas; el segundo prevé además, entre otras cosas, el transporte de tráfico entre el Estado de matrícula de la aeronave y cualquier otro Estado signatario. Hasta el 1 de octubre de 1990, 100 países se habían adherido al Acuerdo de tránsito y 11 al Acuerdo de transporte aéreo.

El Convenio sobre Aviación Civil internacional estipulaba que la OACI no quedaría constituida hasta que 26 Estados lo hubieran ratificado. Teniendo presente que la ratificación de un acuerdo internacional requiere que se dicten disposiciones por parte de los diversos órganos legislativos internos, lo que supone normalmente mucho tiempo, los delegados de los países dispusieron la creación de un organismo provisional llamado Organismo Provisional de Aviación Civil Internacional (OPACI), con facultades consultivas solamente y que debía funcionar hasta que se creara la organización permanente. La OPACI funcionó durante 20 meses hasta que, el 4 de abril de 1947, se creó oficialmente la OACI, eligiéndose Montreal como Sede de la Organización, por invitación del Gobierno de Canadá.

Los fines que la organización se propone están contenido en el artículo 44 de la Convención de Chicago, los cuales están dirigidos a desarrollar los principios y técnicas en la navegación aérea internacional, así como a fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional. Dentro de sus objetivos se encuentran:

- 1) Lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en el mundo entero.
- 2) Fomentar las técnicas de diseño y manejo de aeronaves para fines pacíficos.
- 3) Estimular el desarrollo de aerovías, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea para la aviación civil internacional.
- 4) Satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo, respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico.
- 5) Evitar el despilfarro económico producido por una competencia excesiva.
- 6) 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.
- 7) Evitar discriminaciones entre los estados contratantes.
- 8) Promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional y,
- 9) Promover en general el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos.

Los fines que la OACI se propone son amplios y están dirigidos a la mejora de las técnicas de seguridad y de expansión de la aviación civil.

Esta organización se encuentra integrada en primer plano por los estados originarios que son todos aquellos que fueron parte de la Convención de Chicago de 1944 en calidad de contratantes originarios; en segundo lugar están los Estados adheridos, ya que la convención está abierta a la adhesión de los Estados miembros de Naciones Unidas, a los Estados asociados a éstos y a los Estados que fueron neutrales en la Segunda Guerra Mundial, según el artículo 92 de la Convención; y en tercer lugar están todos aquellos otros Estados que no entren en las categorías anteriores, los cuales pueden ser admitidos a participar en la misma con el voto de los cuatro quintos de la Asamblea en las condiciones que ella fije previo consentimiento del Organismo Internacional General que para preservar la paz establezcan las naciones del mundo. Este órgano es actualmente el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

La OACI se encuentra constituida por tres órganos, que son: la Asamblea; el Consejo y la Secretaría. Además, junto a ellos existen otros órganos auxiliares.

1.2 Convenios Internacionales Sobre Aviación Civil.

1.2.1. Convenio De París 1919.

Las principales metas que se lograron en dicho Convenio fue intentar un acuerdo sobre estándares legales y técnicos fundamentales que regirían todos los aspectos de la Aviación Civil a nivel Internacional², así como crear una organización internacional cuyo papel sería desarrollar estos estándares y vigilar su aplicación.

Disposiciones Principales

Establece los principios básicos de la soberanía en el espacio Aereo.

Prescribe guías para el registro nacional de aeronaves.

Impone restricciones al movimiento de aeronaves militares.

Establece las reglas básicas para garantizar la Aeronavegabilidad de las aeronaves y la competencia del personal técnico aeronáutico.

Define reglas de Navegación Aérea y el establecimiento de Aerovías Internacionales.

Define reglas para el Vuelo sobre Territorio extranjeros.

Crea la Comisión Internacional de Navegación Aérea.

2. Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea y Escuela Centroamericana de Adiestramiento Aeronáutico 1999
Legislación Aeronáutica. Ilopango, El Salvador.

1.2.2. Convención de la Habana 1928.

Disposiciones Principales

Reafirma el principio de la soberanía en el Espacio Aéreo, estipula el trato equitativo a las Aeronaves nacionales e Internacionales, otorga a los Estados el derecho de requerir el aterrizaje de aeronaves volando sobre zonas prohibidas, establece que el registro de aeronaves debiera hacerse conforme a las leyes y disposiciones de cada país, reconoce el derecho a aterrizar en diferentes puntos en un Estado y continuar a otro, concede derechos y responsabilidades al comandante de aeronave conforme a las leyes de cada Estado, establece el uso de arbitraje en casos de disputa o desacuerdo y no preve el establecimiento de una Organización rectora central y permanente.

1.2.3. Convenio de Chicago 1944.

Estados Unidos de Norte América junto con otros países aliados convocó del 1 de Noviembre de 1944 al 7 de Diciembre de 1944 a una convención a la cual asistieron delegados de 52 Estados.

El propósito de esta convención fue promover el desarrollo seguro y ordenado de la Aviación Civil Internacional, proporcionar el establecimiento de servicios internacionales de transporte aéreo con carácter de igualdad para todos y sobre una base firme y económica.

Los documentos que se crearon fueron el Convenio Provisional sobre Aviación Civil Internacional (Creación de la OPACI), el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Creación de la OACI), en los cuales se hace referencia al tránsito de los servicios aéreos internacionales y al transporte aéreo internacionales y los anexos técnicos.

1.3 Composición de la OACI.

La Organización esta compuesta por una Asamblea, un Consejo, una Secretaría y varios Comites, Comisiones y Direcciones.

1.3.1. La Asamblea.

La Asamblea es el órgano supremo, integrado por todos los Estados contratantes. Cada Estado tiene derecho a un voto, y las decisiones son tomadas por mayoría.

La Asamblea se reúne por lo menos una vez cada tres años. La Asamblea decide las políticas generales de la Organización, aprueba los presupuestos anuales, delega poderes al consejo, refiere asuntos a las comisiones y considera y propone a los Estados, modificaciones o enmiendas al Convenio o a sus anexos.

1.3.2. El Consejo.

El Consejo es el Organó Ejecutivo de la OACI. Es responsable ante la Asamblea y está compuesto por 36 Estados Electos por la Asamblea para un período de tres años.

Las decisiones del Consejo requieren de la aprobación de la mayoría de sus miembros. El Consejo administra las finanzas de la organización, presenta

informes anuales a la Asamblea, nombra al Secretario General y a los miembros de las comisiones permanentes y es, en general, responsable de alcanzar los objetivos de la Organización.

El Consejo elige a su Presidente de una comisión formada por cinco comités.

1.3.3. La Secretaría.

La Secretaría es encabezada por el Secretario general y está formada por expertos, técnicos y funcionarios seleccionados del personal.

La Secretaría esta integrada por cinco direcciones correspondientes a la Comisión y los Comites que reportan al Consejo.

1.4. Organos representativos de la OACI

La Asamblea: Integrada por todos los Estados contratantes.

El Consejo: Integrado por 36 Estados contratantes elegidos por la Asamblea. El Consejo elige a su Presidente.

La Comisión de Aeronavegación: Integrada por 15 miembros nombrados por el Consejo, a propuesta de los Estados Contratantes.

El Comité de Transporte Aéreo: Sus miembros son designados por el Consejo de los representantes de los estados designados en el Consejo.

El Comité Jurídico: Establecido de conformidad con la resolución A1 46 de la Asamblea. Todos los estados contratantes pueden ser miembros.

El Comité de Finanzas: Integrado por un máximo de 13 y un mínimo de 9 representantes de Estados miembros del Consejo, elegidos por éste.

El Comité sobre interferencia ilícita: Integrado por 15 representantes de Estados miembros del Consejo, elegidos por éste.

1.5 Estados Miembros del Consejo de la OACI.

Estados Miembros de mayor importancia en el Transporte Aéreo: Australia, República Federal de Alemania, Brasil, Canadá, Estados Unidos de Norte América, Francia, Italia, Japon, Reino Unido y Federación Rusa.

Estados Miembros que más contribuyen a proveer instalaciones y servicios para el transporte Aéreo Internacional: Arabia Saudita, Argentina, Egipto, España, Belgica, Colombia, Islandia, India, México y Nigeria.

1.6 Oficinas regionales de OACI.

La OACI está en condiciones de ayudar a los Estados que lo necesitan. Hay siete oficinas regionales distribuidas así: Bangkok, Dakar, El Cairo, Lima, México, Nairobi y París. Cada una de las cuales está acreditada ante un grupo de Estados. La función principal de estas oficinas es **mantener, fomentar, ayudar, acelerar y seguir** el curso de las medidas adoptadas por los Estados para ejecutar los planes de navegación aérea. En determinadas circunstancias también puede conseguirse ayuda del personal de la Secretaría de la sede en Montreal, y se asignan equipos regionales de técnicos a distintas regiones del mundo para estudiar de cerca las deficiencias experimentadas en campos técnicos determinados y recomendar a los gobiernos las medidas pertinentes. Dichos equipos han trabajado hasta ahora en Asia, el Pacífico, Africa, Oriente Medio, El Caribe, Centro y Sudamérica en problemas de **Comunicaciones, Control de Tránsito Aéreo, búsqueda y salvamento, servicios meteorológicos, aeródromos, servicios de información**

aeronáutica, cartas aeronáuticas, y formación profesional.³ La asistencia Técnica y el financiamiento colectivo constituyen otras soluciones posibles para facilitar la ejecución de los planes de navegación aérea.

1.7 Libertades del Aire.

La libertad del aire, como estado gaseoso imposible de apresar, fue sostenida por primera vez por el notable jurista francés, Fauchille, en una obra publicada en 1901. En este trabajo se expone la teoría de la libertad del aire. Fauchille no participa del criterio de una libertad absoluta, sino que la restringe basado en el principio del derecho de conservación, que es el más absoluto derecho de los Estados. El Estado no puede imponer las medidas destinadas a garantizar su conservación más que en sus propios dominios, pero el derecho de gentes le autoriza también a adoptar medidas protectoras sobre las cosas que no pertenecen a nadie.⁴

La Convención de Chicago de 1944, al celebrar un "Convenio sobre Transporte Aéreo Internacional", fija las llamadas cinco libertades del aire, las que actualmente están reguladas por la mayoría de los Estados del mundo, incluyendo Guatemala, en relación con el tránsito aéreo civil, no militar. Estas libertades del aire se clasifican así: las dos primeras de tipo técnico y las últimas tres de tipo comercial.

1.7.1 Primera Libertad del aire.

La primera libertad del aire se refiere al Derecho a volar sobre el Territorio de otro Estado sin Aterrizar.

3. Convenio de Aviación Civil Internacional, 1990 Normas y Métodos Internacionales. Aeródromos Anexo 14

4. Ambrosini, A. Instituciones. Op. Cit. Enciclopedia Jurídica Omega, Vol. 6 Editorial Bibliográfica Argentina 1957

1.7.2. Segunda Libertad del aire.

La segunda libertad se refiere al Derecho a aterrizar en territorio de otro Estado por razones técnicas. (Ej. abastecimiento combustible, falla mecánica.)

1.7.3. Tercera Libertad del Aire.

La tercera libertad se refiere al Derecho a transportar tráfico comercial (pasajeros, carga o correo) del Estado de nacionalidad del operador aéreo al territorio de otro Estado.

1.7.4. Cuarta libertad del aire.

La cuarta libertad del aire se refiere al Derecho a transportar tráfico comercial del territorio de otro Estado al Estado de nacionalidad del operador aéreo.

1.7.5. Quinta libertad del aire.

La quinta libertad es el derecho que tiene el operador aéreo de un Estado transporte tráfico comercial entre otros dos estados a lo largo de una ruta establecida que tenga como origen o destino final su propio territorio.

1.8 Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA).

La Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea, identificada bajo la sigla COCESNA, es un organismo regional internacional, centroamericano, que surge como necesidad y respuesta por los

estados del istmo para el logro de fines comunes en materia de aeronáutica civil y como cumplimiento a compromisos internacionales contraídos como países signatarios del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 1944, lo que es el Convenio de Chicago.

Su origen se remonta al año 1959, año en que los Directores Generales de Aeronáutica Civil de Centro América, reunidos en Guatemala en el mes de Noviembre, sintieron la necesidad de que sus Estados convocaran a una conferencia diplomática, cuyo objeto sería el de establecer una Corporación Intergubernamental Centroamericana de Comunicaciones Aeronáuticas. El desarrollo de la aviación hizo pensar a los representantes en la importancia de contar con un organismo técnico, con capacidad y recursos suficientes para afrontar conjuntamente los problemas derivados de la modernización y su incidencia en el área centroamericana.

El Gobierno de la República de Honduras convocó a la Conferencia Diplomática, la cual fue celebrada en la ciudad de Tegucigalpa a partir del día 22 de febrero de 1960. Los gobiernos constitucionales de Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua y Costa Rica acreditaron debidamente a sus representantes, quienes suscribieron el día 26 de febrero del año indicado el "Convenio Constitutivo de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea".⁵

5. Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea y Escuela Centroamericana de Adiestramiento Aeronáutico 1999. Legislación Aeronáutica. Hopango, El Salvador

Se creó un Organismo de servicio público que se denominó Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), cuyas finalidades se determinan en este instrumento. La sede se encuentra en Honduras, mismo lugar donde se encuentra el Centro de Información de Vuelo.

COCESNA proporcionará los servicios y ayudas, previstos en el plan regional de la Organización de Aviación Civil Internacional, en los territorios de las partes contratantes y en aquellas otras áreas que les hayan confiado en virtud de un acuerdo internacional, podrá proporcionar a otros Estados, mediante Convenio, los antedichos servicios y ayudas previstos en el plan regional de la organización de Aviación Civil Internacional; podría también proporcionar, dentro de los territorios de las partes Contratantes, por medio de contratos con entidades públicas o privadas, los servicios y ayudas antedichos que no estén previstos en el plan regional de la Organización de Aviación Civil Internacional.

COCESNA está facultada para proporcionar servicios aeronáuticos estipulados en el plan regional de la Organización de Aviación Civil Internacional, previa autorización escrita de las autoridades competentes de todas las partes Contratantes y fomentar y coordinar los estudios concernientes a los servicios e instalaciones de Navegación aérea, teniendo en cuenta la evolución técnica y, dado el caso, proponer a las partes Contratantes las enmiendas al plan regional de navegación aérea que hayan de someterse a la Organización de Aviación Civil Internacional.

La Corporación goza de personalidad jurídica, podrá ejercer derechos, contraer obligaciones y ser representada judicial y extrajudicialmente. Para alcanzar sus fines, tendrá el carácter de institución de utilidad pública.

Sintetizando, se puede mencionar que COCESNA es un organismo internacional creado por los Estados para procurar el desarrollo de importantes servicios de utilidad pública. Está regida por un Consejo Directivo compuesto de un representante de cada uno de los Estados contratantes, designado por el propio Estado, y como funcionario ejecutivo y de mayor jerarquía en la administración de la Corporación se encuentra un gerente general designado por el consejo a propuesta de los Ministerios de Relaciones Exteriores de los países que concurren a la formación de la Corporación.

1.9 Asociaciones Internacionales Aeronáuticas.

Para cumplir con los objetivos y fines del Convenio de Chicago se crearon asociaciones internacionales aeronáuticas en diferentes campos de la aviación; dichas asociaciones contribuyen directamente con la OACI brindando asesoría y capacitación, siendo las principales asociaciones las siguientes:

IFATCA.(Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo,)

Esta organización ha sido creada para aunar esfuerzos en la suspensión de sus miembros como controladores de Tránsito Aéreo y de los servicios de tránsito aéreo, en general, colabora con la OACI en materia de asesoría en la Navegación Aérea, para lograr el desarrollo y seguridad de la Aviación Civil Internacional.

IFALPA (Federación Internacional de Pilotos de Líneas Aéreas).

Esta organización agrupa a las Asociaciones de Pilotos de cada Estado y busca la superación de sus asociados y la seguridad,regularidad y eficiencia de los vuelos comerciales. Es un organismo consultor de OACI.

IATA (Asociación Internacional de transporte Aéreo.)

Es un organismo creado por las aerolíneas para defender sus intereses y buscar su superación en forma mancomunada. Es un organismo consultor de la OACI.

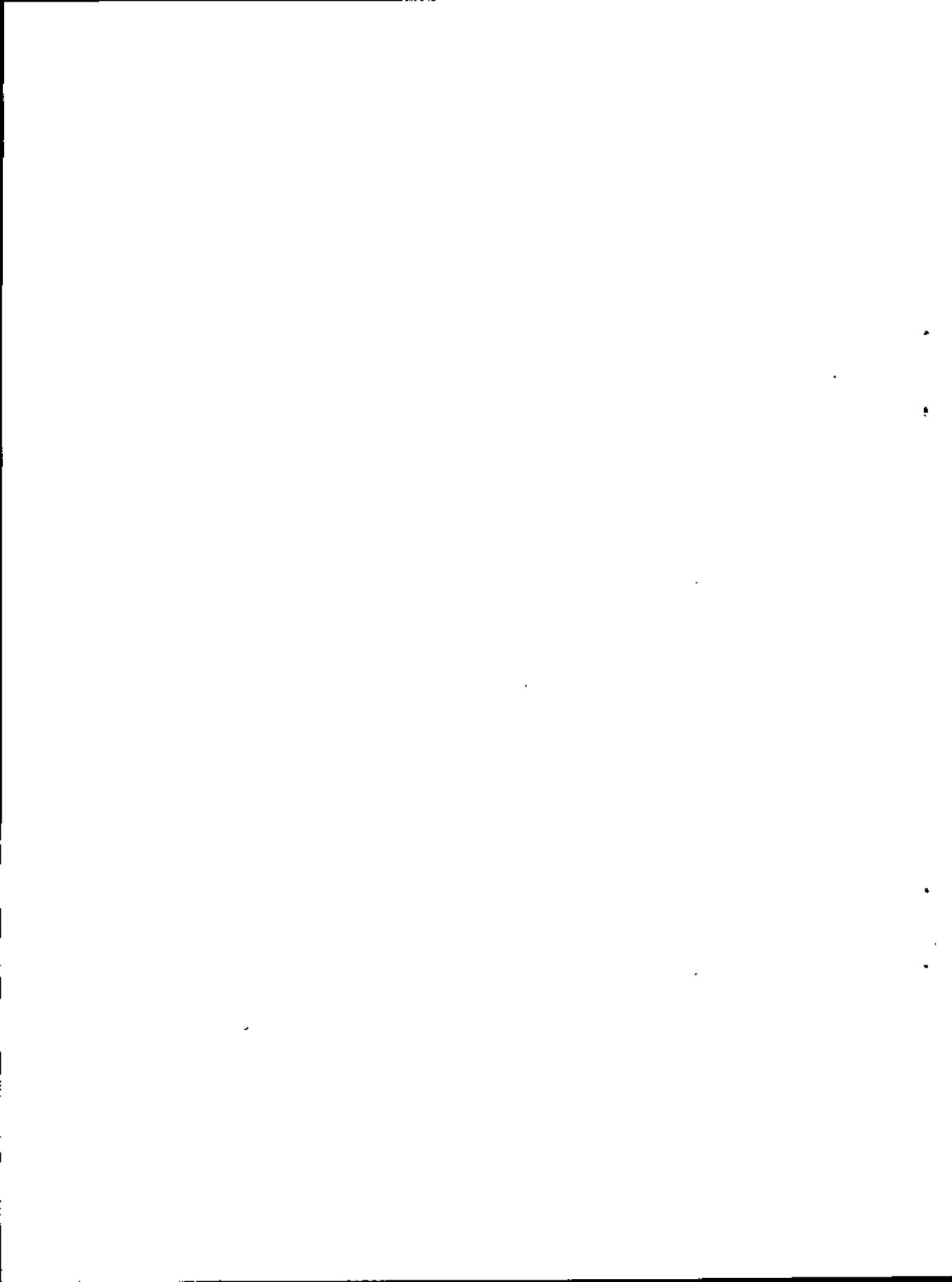
FAA.(Agencia Federal de Aviación).

Es la autoridad aeronáutica en los Estados Unidos. Sus leyes y reglamentos son aplicables en el territorio de los Estados que conforman los Estados Unidos.

GREPECAS(Grupo Regional de Planificación y Ejecución de Navegación Aérea.)

El Grepecas fue establecido por el Consejo de la OACI en 1990, de conformidad con la recomendación de la segunda Reunión de Navegación Aérea(CAR/SAM/2). El Consejo de la OACI estableció determinar los problemas específicos que se presentan en la esfera de la navegación aérea y proponer soluciones adecuadas. El Grepecas invitará a tomar parte en sus deliberaciones, con carácter consultivo, a los organismos internacionales que el Consejo reconozca como representante de intereses importantes de la Aviación Civil Internacional.

Guatemala es miembro de las asociaciones internacionales aeronáuticas antes mencionadas y ha participado en las diferentes convenciones, conferencias y congresos internacionales de aviación civil; con ello fomenta el desarrollo de la aviación civil en el país manteniéndose actualizada en los diferentes campos de la materia.



CAPITULO II

Aspectos formales sobre Aviación Civil Internacional. (Normas y Métodos recomendados)

Desde la creación de la OACI, una faceta importante de labor técnica de la Organización ha sido normalizar y conseguir el consentimiento de los Estados contratantes para que la explotación de los servicios aéreos para que pueda realizarse de forma segura, regular y eficaz.⁶

Esto se ha logrado primordialmente mediante la concepción, adopción y enmienda por parte del Consejo y en calidad de anexos al Convenio, de especificaciones denominadas "Normas y Métodos Recomendados a nivel Internacional" y "Procedimientos para los servicios de navegación Aérea".⁷

Una norma es una especificación cuya observancia en común se considera necesaria para la seguridad o regularidad de la Aviación Civil Internacional y su cumplimiento es obligatorio, en caso de imposibilidad para su implementación, los Estados deben notificar a la OACI.⁸

Un método recomendado es una especificación cuya aplicación uniforme se considera conveniente, pero no esencial. Su implementación, por tanto, no es

6. Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea y Escuela Centroamericana de Adiestramiento Aeronáutico 1999. Legislación Aeronáutica. Ilopango. El Salvador.

7. Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea y Escuela Centroamericana de Adiestramiento Aeronáutico 1999. Legislación Aeronáutica. Ilopango. El Salvador.

8. Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea y Escuela Centroamericana de Adiestramiento Aeronáutico 1999. Legislación Aeronáutica. Ilopango. El Salvador.

obligatoria.

Las normas y métodos y procedimientos recomendados, están contenidos en los anexos al Convenio.

2.1 Anexos al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional.

Anexo 1. Licencias al Personal.

Este anexo se refiere al otorgamiento de licencias a las tripulaciones de vuelo, a los funcionarios del Control de Tránsito Aéreo, y al personal de mantenimiento de aeronaves.

Este anexo que recomienda OACI a los Estados contratantes es de suma importancia para los servicios de navegación aérea, ya que el personal aeronáutico debe tener una capacitación constante, incluyendo exámenes médicos, para la actualización de los procedimientos de seguridad y control en materia de aviación civil. En el caso de Guatemala como país miembro cumple con esta recomendación a nivel internacional, por medio de la Dirección General Aeronáutica Civil (DGAC), otorgando al personal aeronáutico especializado una licencia con vigencia de un año, que le da el certificado de validez cumpliendo con los requisitos de OACI, conforme a la Ley de Aviación Civil, al Reglamento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico y de acuerdo con las normas del Anexo 1 al Convenio de Aviación Civil Internacional

Anexo 2. Reglamento del Aire.

Este anexo se refiere a las normas que se refieren a la realización del vuelo visual, y del vuelo por instrumentos. (altura de vuelo, maniobras aéreas, zona de vuelo, etc.), es de suma importancia para los Estados contratantes ya que aquí se establecen los procedimientos y las normas de vuelo visual y de vuelo por instrumentos. El Reglamento del Aire establece normas que son de cumplimiento obligatorio por parte de los Estados miembros, cada Estado contratante de OACI está en la obligación de emitir a las compañías aéreas explotadoras y usuarios de la aviación general (pasajeros, carga, correo) las restricciones de vuelo (altura, zona de control, control de area, espacios aéreos restringidos) que es de carácter interno de cada Estado para que las aeronaves que vuelan, sobrevuelan o aterrizan, estén familiarizadas con las disposiciones internas de cada país signatario del Convenio de Aviación Civil Internacional. En el caso de Guatemala, ésta cumple con las disposiciones del Anexo 2 referido al Reglamento del Aire al fijar a los usuarios del transporte aéreo como esta configurado el espacio aéreo guatemalteco, las altitudes de vuelo, las restricciones y obligaciones al ingresar al espacio aéreo (como está configurada la zona de control, el area de control, los límites verticales y horizontales de la misma), los procedimientos de aproximación a las pistas de cada aeródromo del país, en este caso La Aurora y Tikal Internacional, por ser los dos aeropuertos de categoría internacional reconocida por OACI.

Anexo 3. Servicio Meteorológico para la navegación aérea internacional.

Este anexo se refiere al suministro de servicio meteorológico para la navegación aérea internacional y notificación de observaciones meteorológicas de aeronaves. (informes de vuelo, condiciones meteorológicas de vuelo, departamentos meteorológicos).

Guatemala como país miembro de OACI cuenta con el Instituto Nacional de Sismología, Vulcanología, Meteorología e Hidrología (INSIVUMEH) quien suministra el servicio meteorológico aeronáutico a la DGAC. Este instituto cuenta con una sección permanente en cada Aeródromo del país (La Aurora, Tikal Internacional, Puerto Barrios, Retalhuleu, San José, Quetzaltenango) donde emite un reporte meteorológico referente a las condiciones meteorológicas. Esto es a cada hora y si existe la presencia de un fenómeno que reduzca la visibilidad (lluvia, bruma, humo, polvo, ceniza volcánica, niebla), emite inmediatamente un reporte especial ya sea cada diez, quince, veinte minutos para que los usuarios estén informados de las condiciones que prevalecen en ese momento en los aeródromos antes mencionados.

El reporte meteorológico que se transmite a los usuarios de la aviación general consta de la dirección e intensidad del viento predominante (esto determina la pista a utilizar), la visibilidad (se transmite en kilómetros), la nubosidad (se da en oktas), temperatura ambiente, punto de rocío, altímetro (se da en hectopascales y milibares).

Anexo 4. Cartas Aeronáuticas.

Este anexo se refiere a las especificaciones relativas a las cartas aeronáuticas que se usan en la aviación internacional. (planos, mapas, referentes a aeropuertos rutas, pistas, etc.)

La DGAC tiene una sección de servicios de información aeronáutica que hace las publicaciones sobre los mapas, cartas, planos aeronáuticos y esto se transmite a los usuarios a nivel nacional e internacional para el conocimiento de los mismos,

donde cualquier modificación, enmienda o disposición es transmitida y archivada. Esta información es transmitida a los principales aeródromos a nivel nacional como internacional.

Anexo 5. Unidades de medida.

Este anexo emplea las unidades de medida que se trabajarán en las operaciones aéreas y terrestres. Sistemas de medidas destinados a las comunicaciones aeroterrestres. (Distancias, velocidades, dirección del viento, visibilidad, temperatura, altímetro, peso, tiempo, etc.).

Anexo 6. Operaciones de aeronaves.

Este anexo se refiere a las especificaciones destinadas a lograr que, en todo el mundo, las operaciones de igual índole se realicen con un grado de seguridad que exceda al mínimo prescrito. (instrumentos, equipo, documentos de viaje, utilización del avión, manuales registros, libros de abordaje, etc.).

Consta de tres partes: transporte aéreo comercial (Aviones), aviación general internacional (Aviones) y operaciones internacionales (Helicópteros).

Anexo 7. Marcas de Nacionalidad y de Matrícula de las Aeronaves.

Este anexo se refiere a los requisitos relativos a la matrícula e identificación de las aeronaves (caracteres, símbolos, letras, formas de evidenciarlas, etc.).

Anexo 8. Aeronavegabilidad.

Este anexo se refiere a la certificación e inspección de aeronaves de conformidad con procedimientos uniformes (reconocimiento de certificados,

mantenimiento, estructura de la aeronave, condiciones de despegue y aterrizaje, etc.).

Guatemala como país miembro de OACI cumple con esta disposición del Anexo por medio de la DGAC que cuenta con una sección de aeronavegabilidad con personal especializado (inspectores de aeronaves y supervisores). Emite informes constantes sobre los certificados de aeronavegabilidad de cada aeronave registrada en el listado de aeronaves con certificación de la DGAC. Esto es de suma importancia ya que se lleva un record sobre las horas de vuelo de cada aeronave, de las inspecciones periódicas donde se establecen las condiciones de la aeronave (motor, fuselaje, alas, etc.). Esto es importante y de carácter obligatorio por parte de los usuarios de la aviación general, contar con esta inspección y chequeo para los procedimientos de seguridad a la navegación aérea y así fomentar el desarrollo seguro de vuelo por parte de las aeronaves.

Anexo 9. Facilitación.

Este anexo se refiere a especificaciones para acelerar la entrada y salida de aeronaves, personas, mercancías y otros artículos en los aeropuertos internacionales.

Anexo 10. Telecomunicaciones Aeronáuticas.

Este anexo se refiere a la unificación del equipo y sistemas de comunicaciones, procedimiento de comunicaciones (equipos y sistemas y radiofrecuencias).

Guatemala ha adquirido recientemente un equipo moderno y sofisticado de comunicación (equipo de radares) que va a permitir una mayor afluencia de

tránsito aéreo proporcionando una separación más reducida a la aeronaves al incrementarse el volumen de las operaciones aéreas en el país. Está por inaugurarse una nueva torre de control que contará con equipo moderno de telecomunicaciones para las comunicaciones aire-tierra, donde se proporcionará un servicio más seguro a la navegación aérea. Se instalaron equipos de iluminación para aterrizaje de mayor precisión, lo cual facilita aterrizajes calificados como de visibilidad reducida y disminuye el porcentaje de falla.

Anexo 11. Servicios de Tránsito Aéreo.

Este anexo se refiere al establecimiento y mantenimiento de servicios de control de tránsito aéreo, de información de vuelo y de alerta (todo aquello que facilite la llegada y salida de vuelos, prevenir colisiones entre aeronaves, facilitar, agilizar en forma segura, ordenada y rápida el tránsito aéreo).

Este anexo es de suma importancia para la navegación aérea ya que establece normas, métodos y recomendaciones a los países signatarios del convenio de aviación civil internacional. La DGAC cuenta con un departamento de navegación aérea y tránsito aéreo, donde suministra todas las disposiciones al servicio de control de tránsito aéreo, información de vuelo, servicios de alerta. La DGAC ha trabajado conjuntamente con autoridades aeronáuticas del area centroamericana y ha celebrado Convenios en materia de aviación civil para facilitar la salida y llegada de vuelos que crucen el espacio aéreo centroamericano y así establecer métodos para agilizar en forma segura, ordenada y rápida el tránsito aéreo y así fomentar el desarrollo de aeropuertos e instalaciones en servicios de navegación aérea y la seguridad de vuelo tanto a nivel nacional como internacional.

Anexo 12. Búsqueda y Salvamento.

Este anexo se refiere a la organización y funcionamiento de las instalaciones y servicios necesarios para búsqueda y salvamento (todo lo referente a lo que hay que hacer en caso de accidente y búsqueda y salvación de pasajeros, carga, correo y equipo).

Anexo 13. Investigación de Accidentes de Aviación.

Este anexo publica la uniformidad en cuanto a la notificación, investigación e informes de accidentes de aviación (procedimientos relativos a las obligaciones y facultades del fabricante, de las autoridades del Estado donde sucede el accidente, del Estado cuya matrícula lleva la aeronave, a quien hay que comunicar los resultados).

Guatemala a través de la DGAC cumple con estas disposiciones de la OACI, ya que cuenta con personal aeronáutico especializado en la investigación de incidentes y accidentes aéreos. Estos son los encargados de emitir informes, publicaciones y hacer la notificación de un incidente o accidente, determinando los orígenes o causas del mismo enviando los resultados al fabricante de la aeronave informándole de los procedimientos y obligaciones que tiene que cumplir, para prevenir estas situaciones.

Anexo 14. Aeródromos.

Este anexo publica las especificaciones sobre diseño y operaciones de aeródromos (características físicas, pistas, luces, oficinas, zonas de aproximación, calle de rodaje, zonas de parada, plataformas de abordaje, etc.).

Guatemala como país miembro de la OACI, ve comprometida la seguridad operacional en el principal aeropuerto del país "La Aurora", ya que el crecimiento de la aviación está convirtiendo en obsoleta la configuración del aeropuerto debido principalmente a la separación entre la pista de aterrizaje y la calle de rodaje. La seguridad operacional se ve comprometida de acuerdo al anexo 14 ya que indica que la longitud verdadera de toda pista principal debería ser adecuada para satisfacer los requisitos operacional de los aviones que se proyectan a la pista, tanto para los despegues como para los aterrizajes.

Anexo 15. Servicios de Información Aeronáutica.

Este anexo publica los métodos de recopilación y difusión de información aeronáutica necesaria para las operaciones de vuelo (publicaciones internacionales y regionales así como locales).

Anexo 16. Protección del Medio Ambiente.

Este anexo publica especificaciones para la homologación de las aeronaves en cuanto al ruido, el control del ruido y las unidades de intensidad a los efectos de ordenación urbana y sobre las enmiendas de los motores de las aeronaves (ruidos permitidos en las cercanías de los aeropuertos, sobre las ciudades, etc.).

Anexo 17. Seguridad.

Este anexo publica la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita. Especificaciones para la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita.

Anexo 18. Transporte.

Este anexo se refiere al transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea y sobre especificaciones para el etiquetado, embalaje y expedición de mercancías peligrosas.

CAPITULO III

Síntesis del Derecho Internacional Aéreo.

La Asociación de Derecho Internacional es la tribuna de los debates de los temas de Derecho Aéreo a través de diversas reuniones y congresos. Sin embargo, el acta de nacimiento del Derecho Aéreo tiene lugar en la conferencia de París de 1919, "a posteriori de la primera guerra mundial" dicha asamblea internacional designó una comisión para la Aeronáutica encargada de estudiar todos los problemas técnico-jurídicos vinculados al tratado de la paz que se estaba firmando. El Convenio firmado en París el 13 de Octubre de 1919, puede considerarse como el punto de partida del nacimiento del Derecho Aeronáutico.

El nacimiento y posterior desarrollo del Derecho Aéreo ha originado problemas jurídicos nuevos para cuya solución resulta insuficiente la aplicación analógica de los principios del Derecho Marítimo (al asimilar el vuelo del avión a la navegación del buque). El hecho nuevo y original de la aviación reclama un derecho especial que regule los problemas nuevos creados por el vuelo de las aeronaves. No hay acuerdo sobre la terminología a emplear para la designación de esta nueva rama del derecho, por lo que se puede usar indistintamente Derecho Aeronáutico, Derecho de la Aviación, Derecho Aéreo, Derecho Aeronáutico Civil o Derecho Aeronáutico Comercial.

9. Enciclopedia Jurídica Omeba, Vol. 6. Editorial Bibliográfica. Argentina 1957

La autonomía del Derecho Aéreo es la que persigue el agrupamiento sistemático de todos los principios y normas referentes a la aviación¹⁰, se funda como lo expone Ambrosini, en la novedad de la materia, en la especialidad de los principios generales que la gobiernan y en la tendencia a su competitividad bajo los aspectos público y privado.

El Derecho Internacional Aéreo determina las relaciones derivadas de la intercomunicación aérea entre las naciones. Sus normas pertenecen tanto al Derecho Público como al Privado, ya que se refieren a los Estados como entes jurídicos, y a los particulares en tanto a tripulantes, pasajeros o intermediarios en este medio especial de transporte y de comercio.

3.1. Concepto.

Como toda materia de formación reciente, el criterio de tratadistas es encontrado cuando se trata de definir o de dar un concepto. Del Derecho Aeronáutico se proporcionan conceptos de diferentes autores: según Gay Montella define sintéticamente al Derecho aéreo como "el régimen legal de circulación aérea"¹¹; el tratadista español Tapia Salinas lo define como "el conjunto de normas que se refiere a la navegación aérea y problemas con ella relacionados"¹². Ambrosini realiza una definición de tipo analítico " puede definirse como la rama del Derecho que estudia la calificación y la regulación jurídica de todos los

10. Ovalle Martínez, Enck Orlando, Manual de Derecho Internacional Público, Guatemala, C.A. 1999

11. Montella, Gay Leyes Aeronáuticas, Bosch, Barcelona, 1929

12. Tapias, Salinas, Derecho Internacional Aéreo, Argentina, 1973

factores esenciales de la actividad aviatoria, o sea el ambiente en que ella se realice y se desenvuelve (espacio situado arriba de la superficie terrestre, y esa parte de la superficie específicamente destinada a tal actividad que suele denominar infraestructura), el medio o vehiculos con que tal actividad se pone en acción (avión o máquina volante de cualquier especie que sea), el personal especializado que sirve para su conducción y más genéricamente para su preparación y uso (gente del aire), así como todas las relaciones jurídicas (públicas o privadas, nacionales e internacionales) a que da lugar la mencionada actividad.

3.2. El Espacio Aéreo como interpretación Jurídica.

El tema principal del Derecho Aeronáutico es relacionado con la condición jurídica del espacio aéreo que además de tierra, mar y aire integran el mundo físico de nuestro planeta.

El espacio aéreo empezó a revestir interés para los Estados en el momento en que la aviación se convirtió en un medio de transporte de pasajeros, correo y carga, y en un medio poderoso de hacer la guerra. "Su importancia estratégica se evidenció durante la Primera Guerra Mundial, cuando Alemania utilizó la aviación para fines bélicos".¹³

El primer instrumento jurídico multilateral referente al espacio aéreo, fue en el Convenio de Paris 1919, donde se reconoció por primera vez, de manera expresa, la soberanía del Estado sobre el espacio aéreo que se

13. Larios Ochaña, Carlos Derecho Internacional Privado, Guatemala. Editorial Universitaria USAC. 1989.

encuentra sobre su territorio. De común acuerdo se reconoció entre todos los países firmantes del Tratado una excepción, y fue la de que las aeronaves civiles de otros Estados podrían sobrevolar en el espacio aéreo de cada uno de los Estados contratantes, sin necesidad de permiso específico previo, esta excepción no se aplicó a las naves militares.

3.3. Explotación del Espacio Aéreo.

Para regular la explotación del espacio aéreo se consideró la explotación nacional y la explotación internacional. Se dejó a cada Estado la libertad de que en el ejercicio de su soberanía fijara las zonas de espacio aéreo susceptibles de explotación comercial y fijara también las zonas de reserva por razones de actividad militar, interés de seguridad, etc.

La explotación nacional se refiere al transporte de pasajeros, carga y correo entre dos o más puntos que se encuentran dentro del territorio nacional. Este transporte quedó reservado con exclusividad a cada Estado y empresas nacionales de aviación. En la actualidad la mayoría de países han principiado a otorgar permisos a compañías de aviación extranjera para operar este transporte.

3.4. Tratados Bilaterales Aéreos.

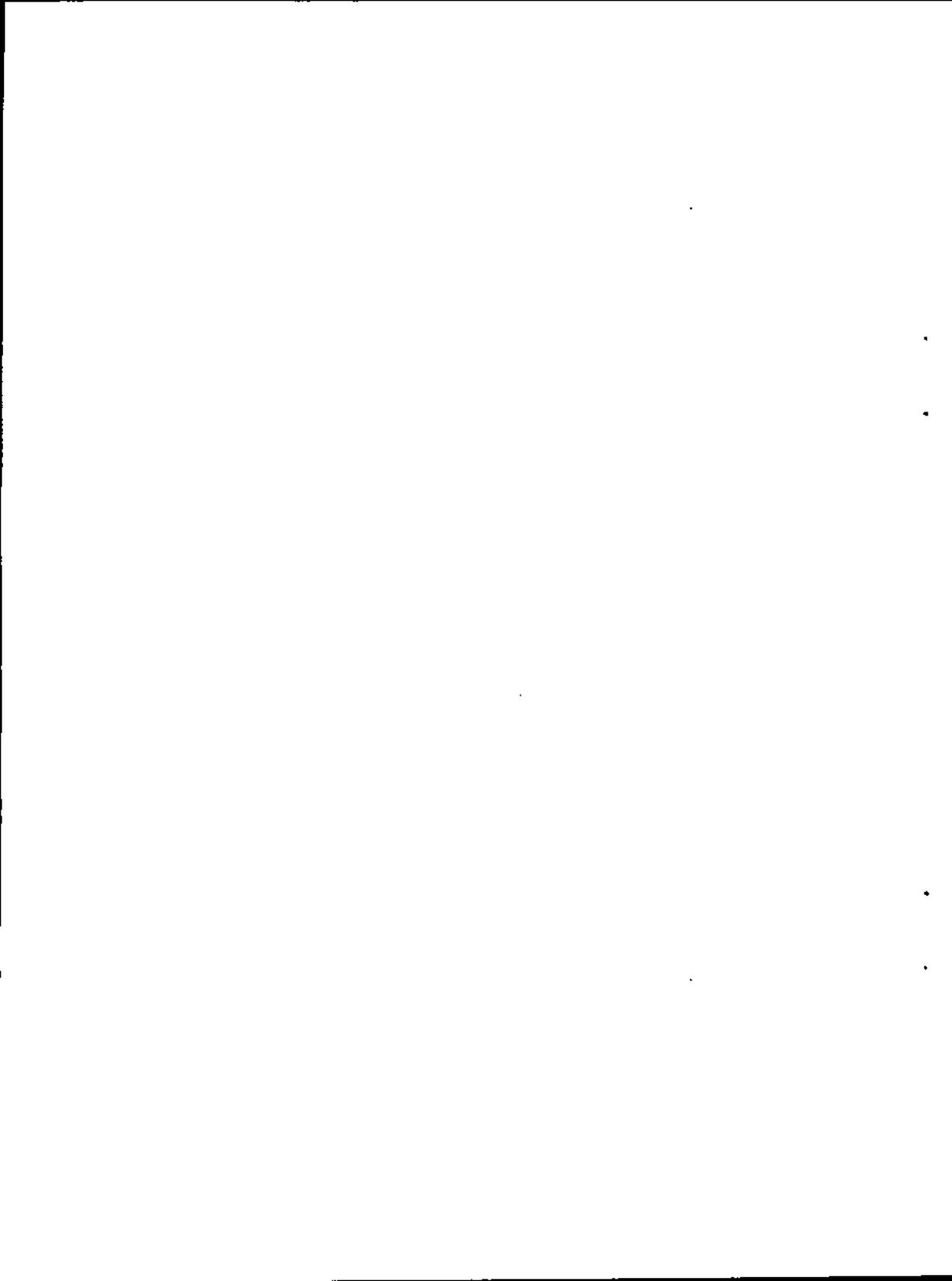
Estos Tratados son negociados por los Gobiernos. En ellos se establece las disposiciones más importantes, asuntos relacionados con el intercambio de rutas aéreas, frecuencias, procedimientos de aproximación a las diferentes pistas, las altitudes mínimas de los aeropuertos, servicios aduanales, impuestos etc.

El primer tratado bilateral aéreo negociado fue entre Inglaterra y Estados Unidos de América y llevó el nombre de "Tratado de Bermudas" el cual sirvió de modelo para muchos tratados que fueron negociados después entre los diferentes Estados del Mundo.

Los Estados negocian los tratados y posteriormente designan las líneas aéreas que operarán las diferentes rutas. Es importante cuando se trata de países que fijan varias rutas. Cuando entre dos Estados no existe Tratado Bilateral Aéreo, entonces las líneas aéreas solicitan permiso de operar una ruta, en este caso el Estado que primero acuerda el permiso exige del otro Estado que se le otorgue la reciprocidad.

Entre los principales tratados que Guatemala ha firmado en materia de aviación civil se encuentran: Reglas relativas al vuelo sobre zonas pobladas, Reglamento de navegación aérea, Reglas relativas al transporte y uso de aparatos fotográficos en la navegación aérea, Reglas sobre zonas prohibidas para el vuelo, Reglamentación sobre manual de operaciones (control de tránsito aéreo), Modelos para los procedimientos de control y terminología, Reglamentación sobre el transporte aéreo, Reglamentación sobre el transporte de correo extranjero por avión y Reglamentación relativa a los servicios aéreos comerciales.

En todos los casos, Guatemala da cumplimiento a las disposiciones contenidos en ellos.



CAPITULO IV

Análisis de los compromisos y actuación de Guatemala en materia de Aviación civil Internacional.

4.1. Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

Guatemala como país signatario del Convenio de Aviación Civil Internacional y miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional OACI debe cumplir con los métodos y recomendaciones para aeropuertos. Cada Estado contratante de OACI debe tener un órgano encargado de normar y supervisar el cumplimiento de las normas preceptuadas en el Convenio.

En el caso de Guatemala dicho órgano es la Dirección General de Aeronáutica Civil, según decreto Número 100-97, la cual es una dependencia del Ministerio de Comunicaciones, Transportes, Obras Públicas y Vivienda, la cual se conoce por sus siglas como DGAC. La DGAC es la máxima autoridad de la aviación civil en el país y es la encargada de normar y supervisar los servicios de los aeropuertos, los servicios de apoyo a la navegación aérea, los servicios de transporte aéreo y en general todas las actividades de aeronáutica civil en el espacio aéreo de Guatemala.

El Manual de Regulaciones de Aviación Civil de Guatemala, por medio de la DGAC establece que el Director General de Aeronáutica Civil de conformidad con los artículos 5,6,y 7 de la Ley de Aviación Civil de Guatemala dentro de sus actividades y en atención a las disposiciones de OACI establecidas por medio de anexos y documentos está autorizado para normar y supervisar todas las

actividades de aviación civil en Guatemala, así como elaborar y revisar reglamentos y normas de operación con arreglo a la ley de Aviación Civil.

La Dirección General de Aeronáutica Civil está dotada del personal necesario para cumplir sus funciones y deberes. El Director General de Aeronáutica Civil, el cual es nombrado por el Presidente de la República, a través del Ministerio de Comunicaciones, Transportes, Obras Públicas y Vivienda. Tanto el Director General de Aeronáutica Civil, como todo el Personal de la Dirección General de Aeronáutica Civil, son nombrados teniendo en cuenta exclusiva y estrictamente su experiencia y competencia en Aviación Civil y su idoneidad para sus respectivos puestos y deberes.

4.1.2. Funciones y Fines DGAC.

Las funciones y fines de la Dirección General de Aeronáutica Civil son las siguientes:

- a) Desarrollar sus actividades de acuerdo a la ley, a las normas y anexos de la OACI, y a los Convenios, acuerdos y tratados aprobados y ratificados por el Gobierno de la República y de esta forma estudiar y proponer todo lo que se refiere al fomento y desarrollo de la aviación civil y a todas sus aplicaciones industriales y científicas de la misma en beneficio de los intereses sociales y económicos de la nación;
- b) Dictaminar sobre todos los contratos y propuestas que soliciten y ofrezcan empresas de navegación aérea para la explotación de rutas de transporte u otras aplicaciones de la aviación civil en la república y otorgar las autorizaciones necesarias para la explotación de los servicios aeronáuticos;

c) Estudiar, proponer e informar sobre convenciones, conferencias y congresos internacionales de aviación civil y supervisar la implementación de los acuerdos, convenios y tratados internacionales en materia de aviación civil que haya firmado Guatemala;

d) Expedir, prorrogar, suspender o cancelar certificados de matriculas o certificados de navegabilidad de aeronaves nacionales y las licencias para pilotos y demás personal aeronáutico en aeronaves en los casos especificados y previstos en la ley en los reglamentos respectivos;

e) Supervisar la construcción y operación de los aeródromos, la prestación de los servicios de navegación y del control de tránsito aéreo, para que cumplan los requisitos técnicos de seguridad y protección al vuelo, de acuerdo a los estándares, normas y otras disposiciones a nivel nacional e internacional;

f) Administrar el registro Aeronáutico nacional;

g) Participar como el órgano técnico representativo del país, en coordinación con los órganos competentes, en las reuniones de los organismos internacionales de aeronáutica civil y en las negociaciones de tratados, acuerdos y convenios internacionales en materia de aeronáutica civil;

h) Expedir, prorrogar, suspender o cancelar licencias para talleres aeronáuticos, escuela de aviación, pilotos y demás personal aeronáutico;

i) Formular y someter a la aprobación del Gobierno los reglamentos complementarios a la presente ley y velar por su cumplimiento;

j) Vigilar, estudiar y proponer todas las medidas que tiendan al desarrollo de la aeronáutica civil y al afianzamiento de su seguridad y eficiencia en la República; e

k) Investigar los incidentes y accidentes de aviación ocurridos en el Territorio nacional.

4.2. Ley de Aviación Civil Nacional.

En el caso de Guatemala, como país miembro de la OACI debe contar con una regulación legal en la cual se incluyan las normas establecidas en el Convenio de Aviación Civil. Esto se trata de cumplir con la creación de Ley de Aviación Civil del veintiocho de octubre de mil novecientos cuarenta y ocho y la cual por el proceso de modernización que se está llevando a cabo en el sector público y por la necesidad de permitir el buen desarrollo y eficiencia de la aviación civil fue derogada por el Decreto Número 100-97 de fecha dieciseis de octubre de mil novecientos noventa y siete que es la nueva Ley de Aviación Civil. Con esto se trata de crear un marco legal adecuado para garantizar los estándares internacionales aceptables de seguridad y protección de vuelo, que optimicen la eficiencia económica en la prestación de los servicios de aeronáutica que sean congruentes con una estrategia de apertura de los mercados y de uso racional del espacio aéreo.

La Ley de Aviación Civil incluye en su texto todas las normas de control y seguridad establecidas en los Convenios celebrados, los cuales Guatemala como país miembro ha ratificado de una forma amplia y clara. La ley de Aviación civil contiene 80 artículos divididos en los siguientes capítulos :

- Título I: Disposiciones Generales
- Título II: Organo Competente (Dirección General de Aeronáutica Civil, Director General, Junta Consultiva de Aviación Civil, Normas Generales de Actuación)
- Título III: Condiciones de Operación (Condiciones Generales, Registro Aeronáutico Nacional)
- Título IV: Infraestructura Aeronáutica (Aeronaves, Aeródromos, Servicios de Navegación Aérea)

- Título V: Transporte Aéreo
- Título VI: Política de Tarifas
- Título VII: Procedimiento para solución de Conflictos surgidos en torno al establecimiento de cargos y tarifas
- Título VIII: Seguros y Responsabilidades por Daños a Terceros
- Título IX: Accidentes, búsqueda y salvamento
- Título X: Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación
- Título XI: Protección del Medio Ambiente
- Título XII: Infracciones y Sanciones
- Título XIII: Disposiciones Transitorias
- Título XIV: Disposiciones Finales

De todos los títulos indicados anteriormente sólo uno está dedicado de alguna forma a las normas de control y seguridad para la aviación civil internacional y este es el capítulo cuatro en el que se regula lo relativo al certificado de aeronavegabilidad, la forma en que se obtiene la licencia para piloto y demás personal técnico aeronáutico y la construcción y seguridad de aeródromos.

La Ley de Aviación Civil debería incluir todos los principios y regulaciones del Convenio de Aviación Civil Internacional que Guatemala como país miembro ha ratificado y no sólo que se limite a indicar que se debe de cumplir con lo dispuesto en la Convención de Chicago, por lo que es de suma importancia que esta ley sea modificada y actualizada incluyendo en su contenido más aspectos en materia de

seguridad operacional, aeronavegabilidad, de manera más extensa para desarrollar sus actividades de acuerdo a la ley, normas y anexos de la OACI y a los Convenios, acuerdos y tratados aprobados y ratificados por el Gobierno de Guatemala para no sufrir una sanción a nivel internacional por causa de un accidente o incidente aéreo. Para tratar de subsanar algunas de las lagunas de la Ley, la Dirección General de Aeronáutica Civil creó el Manual de Regulaciones de Aviación Civil de conformidad con los artículos 5, 6 y 7 de la Ley de Aviación Civil de Guatemala.

4.3. Estudio de caso: Aeropuerto Internacional "La Aurora".

El Aeropuerto Internacional "La Aurora" tuvo su inauguración oficial en el año de 1928. Un año después se marca el inicio del transporte aéreo internacional en Guatemala. En el año de 1956 se realizó la segunda Conferencia Regional Aeronáutica en la República Dominicana siendo seleccionada Guatemala como el centro de la red aérea de Centro América entre México y Panamá. Este hecho importante obligó a la Dirección General de Aeronáutica Civil a realizar estudios para seleccionar un adecuado lugar para la localización de un aeropuerto internacional.

De acuerdo a la enorme inversión que se requería para la construcción de un nuevo aeropuerto no se cambió de lugar sino que se optó por extender la pista existente. En el año de 1959 la pista original era de 2,000 metros de longitud siendo extendida longitudinalmente 500 metros de cada extremo hasta alcanzar un total de 3,000 metros. Con la ampliación de la pista de aterrizaje el nivel era adecuado para la actividad operacional de la época; sin embargo fue creciendo de tal manera la afluencia de tráfico aéreo que actualmente sus instalaciones (pista de

aterriaje, calle de rodaje, edificio de terminal de pasajeros, edificio de terminal de carga, instalaciones de apoyo aeronáutico, telecomunicaciones, radioayudas) se ven limitadas para el incremento de líneas aéreas comerciales.

El Aeropuerto Internacional "La Aurora" es el principal aeropuerto internacional de Guatemala. Está ubicado en la zona sur de la ciudad de Guatemala a una distancia de 3.5 kilómetros del centro cívico ocupando una área física de aproximadamente 182 hectáreas. El aeropuerto "La Aurora" sirve a tres sectores de la aviación: el comercial, general y militar.

El Aeropuerto Internacional "La Aurora" ha desempeñado un papel de gran importancia en el país en la expansión económica; entre los factores que ha contribuido a crecer y desarrollar se encuentra el fortalecimiento del comercio exterior, la industria del turismo, al transporte aéreo, a la inversión del capital extranjero y al desarrollo de la aviación del país entre otros.

El Aeropuerto Internacional "La Aurora" es propiedad del Estado y es operado por el Gobierno de la República a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil la cual tiene la obligación de fomentar el desarrollo de la Aviación Civil en todos sus aspectos industriales y científicos en beneficio de los intereses sociales y económicos del país según la Ley de Aviación Civil de Guatemala.

Los problemas encontrados en el aeropuerto están comprendidos en dos grandes clasificaciones, la primera es de naturaleza operacional y la segunda es de naturaleza social orientada hacia aspectos ambientales.

Los problemas operacionales como los sociales están enfocados a la localización del aeropuerto. Este estudio se delimitará hacia los aspectos operacionales, los cuales están siendo causados por el crecimiento de la actividad de aeronaves como la del tamaño de los aviones, ambos crecimientos están convirtiendo en obsoleta la configuración del aeropuerto debido principalmente a la separación entre la pista de aterrizaje y la calle de rodaje, a que la capacidad de hora pico se ha reducido ya que la seguridad operacional del aeropuerto se ve comprometida de acuerdo a las normas y métodos recomendados para aeropuertos por la OACI (según anexo 14 del Convenio de Aviación Civil Internacional). Además presenta un grave problema en sus instalaciones de apoyo aeronáutico conocido es el del viejo radar con rayo catódico deteriorado, la torre de control está mal ubicada y su altura es limitada; las telecomunicaciones y la radionavegación deben renovarse apropiadamente con carácter prioritario, ya que Guatemala como país miembro debe cumplir con todas estas normas y requisitos para no sufrir una sanción a nivel internacional por un incidente o accidente aéreo.

Es de reconocer el trabajo y el esfuerzo realizado actualmente por la administración de Aeronáutica Civil por mantener los estándares, normas y otras disposiciones contenidas en el Convenio de Aviación Civil Internacional y por mantener la seguridad operacional contenida en el Anexo 14 en la recomendación que se hace a nivel internacional. Actualmente está por sustituirse los sistemas de comunicación aire-tierra, equipos para la navegación aérea (radares de alta tecnología, radio-ayudas) y por terminarse la nueva torre de control que contará con equipo nuevo de más alta tecnología a nivel latinoamericano. Con esto Guatemala está cumpliendo con las regulaciones del Convenio dentro de las cuales figura que los Estados contratantes de OACI tienen obligación y responsabilidad de

equipar sus principales aeródromos con el apoyo aeronáutico necesario para la marcha segura y eficaz de los vuelos y el desarrollo de la aviación civil internacional.

El crecimiento de la actividad de aeronaves, como la del tamaño de los aviones, ambos crecimientos están convirtiendo en obsoleta la configuración física del aeropuerto debido principalmente a la separación entre la pista y la calle de rodaje. Por ejemplo una aeronave de cuerpo ancho como lo es el Boeing 747-400 (JUMBO) no puede aterrizar ni despegar teniendo a una aeronave liviana o pesada en la calle de rodaje debido al peligro de traslape de alas, y esto produce que la capacidad de hora pico se reduzca. La seguridad operacional se ve comprometida de acuerdo a las Normas y Métodos recomendados para aeropuertos por la OACI.

La OACI recomienda a los Estados contratantes de acuerdo al anexo 14 sobre aeropuertos que la longitud verdadera de toda pista principal debería ser adecuada para satisfacer los requisitos operacionales de los aviones para los que se proyecte la pista. Es necesario considerar tanto los requisitos de despegue como aterrizaje, así como la necesidad de efectuar operaciones en ambos sentidos de la pista, Entre las "condiciones locales" que pueden considerarse figuran la elevación, temperatura, pendiente de la pista y humedad.

La OACI recomienda que la anchura de toda pista no debería ser menor de la dimensión en el caso del aeropuerto " La Aurora" desde la dimensión de 1, 800 m en adelante debe de ser de 36 a 52 metros de envergadura y la anchura exterior entre ruedas del tren de aterrizaje principal de 9 hasta 14 metros.

La OACI recomienda que las calles de rodaje deberán ser tales que permita el movimiento seguro y rápido de las aeronaves en la superficie de los aerodromos.

Asimismo la OACI recomienda que debe disponerse de suficiente "Calle de Rodaje" de entrada y salida para dar rapidez al movimiento de aviones desde y hacia la pista y contar con " Calles de salida rápida" en los casos de gran densidad del Tráfico Aéreo. La OACI recomienda que la resistencia de una calle de rodaje debería ser por lo menos, igual a la de la pista principal, considerando que estará sometida a una mayor intensidad del tránsito y mayores esfuerzos que la pista principal, como resultado del movimiento lento o situación estacionaria de los aviones.

La OACI recomienda equipo o instalación requerido para fines de navegación aérea, que debe estar emplazado en una franja de calle de rodaje, debería considerarse como "obstáculo" tener la menor masa y altura posible de diseño y montaje frágiles y situarse de tal modo que evite el peligro para las aeronaves se reduzca al mínimo. La OACI recomienda que el ancho de las calles de rodaje debe variar entre 8.5 a 23 metros, dependiendo del tipo de aeronaves que las utilizan.

El crecimiento de la aviación en el país, ha provocado que el Aeropuerto Internacional "La Aurora" se vea en la necesidad urgente de ampliarse para las operaciones de servicio de aeronaves, y la carencia de suficientes plataformas que son necesarias para el embarque y desembarque de pasajeros, carga o correo, sin obstaculizar el tránsito del aeródromo, y es necesario contar con una área total de las plataformas que deberá ser suficiente para permitir el movimiento rápido del Tránsito del aeródromo en los periodos de densidad máxima prevista.

Actualmente el aeropuerto internacional La Aurora estuvo previsto para tener una afluencia de un millón de pasajeros anualmente y en 1996 se tenían 19 vuelos comerciales diarios. En 1999 con vuelos comerciales y carga se exceden los 85 diarios. Así mismo, en 1996 se tenían de dos a tres vuelos cargueros diarios pero ahora por las noches el aeropuerto La Aurora se vuelve cien por ciento carguero, principalmente desde las cero horas a las cuatro de la madrugada; y el problema ahora es que no hay lugar suficiente para las aeronaves pues llegan de aeronaves de cuerpo ancho (pesados) como los DC-10 y MD-11. En 1998 se movieron 140 mil toneladas de carga.

Desde 30 o más años atrás de 1996 las autoridades no se habían preocupado por poner equipos adecuados en algunos aeropuertos del país. Cuando surgían problemas debido a la falta de estos las aerolíneas debían desviarse hasta El Salvador, situación que colocaba en aprietos al control de tránsito aéreo. Es de reconocer que la modernización de aeronáutica civil comenzó hace casi cuatro años y consistió en renovar parte del equipo de sistema de radares, con un costo de 16 millones de dólares. Nunca antes Aeronáutica Civil había invertido tal cantidad en modernización. Se adquirió un equipo de radares para el aeropuerto La Aurora y otro para el de Flores, Petén (Tikal Internacional). También se instalaron equipos ILS (Instrument Landing System) para tener aterrizajes de precisión, que en Guatemala nunca se habían tenido. Se espera instalar un equipo GPS (Global Position System) para las aproximaciones vía satélite, lo cual permitirá aterrizajes con visibilidad casi nula y bajísimo porcentaje de falla (Guatemala se convertiría en el primer país de Latinoamérica en tener este equipo) y se instalará en los aeropuertos de La Aurora, Tikal, Puerto Barrios, Retalhuleu y Puerto de San José. Todo lo anterior responde al deseo de transformar en Internacionales los

aeropuertos de Puerto Barrios y San José; todos estos importantes cambios, destinados a modernizar los aeropuertos nacionales. comenzaron en 1996 y se espera finalizarlos en los primeros meses del año 2000.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

- Con el Convenio de París en 1919 se firmó el primer instrumento jurídico multilateral referente al espacio aéreo, en él se reconoció por primera vez, de manera expresa la soberanía del Estado sobre el Espacio Aéreo que se encuentra sobre su territorio.
- El Convenio de Aviación Civil Internacional, conocido como " convenio de Chicago" establece los derechos y obligaciones de todos los Estados contratantes, la adopción de normas y métodos recomendados internacionalmente para regular la navegación aérea.
- El Convenio de Aviación Civil Internacional reconoce el principio de soberanía exclusiva y absoluta de todo Estado sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio y establece que no podrá explotarse ningún servicio aéreo internacional regular sobre el territorio de un Estado contratante sin su consentimiento previo.
- El Convenio de Aviación Civil Internacional regula la concesión recíproca de derechos comerciales en la aviación civil internacional.
- El 4 de abril de 1947 se creó oficialmente la OACI con sede en Montreal, Canadá, teniendo como propósito primordial promover el desarrollo seguro, rápido y ordenado de la Aviación Civil Internacional.

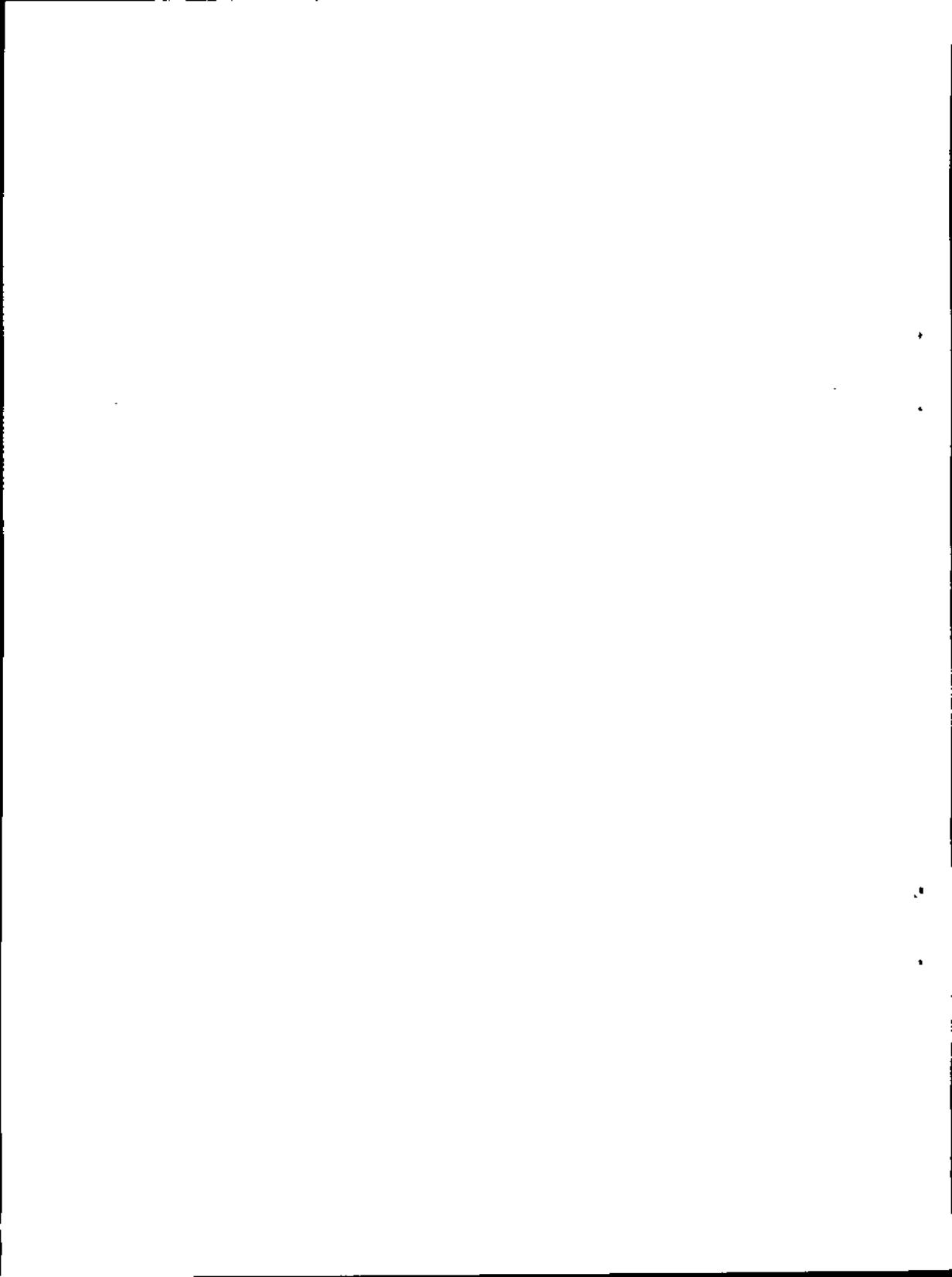
- En el Caso de Guatemala, como país miembro de OACI a través de su órgano encargado la Dirección General de Aeronáutica Civil, se crea la nueva Ley de Aviación Civil, según decreto 100-97 se trata de crear un marco legal para garantizar los estándares internacionales aceptables de seguridad y protección al vuelo, como una estrategia de apertura de los mercados para el uso racional del espacio aéreo, sin embargo es necesario hacer una revisión urgente a fondo, que incluya en su contenido los principios y regulaciones incluidos en el Convenio de Aviación Civil Internacional, que Guatemala ha ratificado; sin embargo, es de suma importancia que esta ley sea modificada y actualizada incluyendo en su contenido más aspectos en materia de Seguridad operacional, Aeronavegabilidad de manera más extensa para desarrollar sus actividades de acuerdo a la ley, normas y métodos recomendados a nivel internacional de OACI, que a través del Convenio de Aviación Civil Internacional son de cumplimiento obligatorio para los países miembros.

-El Aeropuerto Internacional "La Aurora" es el principal aeropuerto internacional de Guatemala, el cual sirve a tres sectores de la aviación el comercial, general y militar. Ha desempeñado un papel de gran importancia en el país en la expansión económica ha contribuido a crecer y desarrollar el comercio exterior, la industria del turismo, al transporte aéreo, a la inversión del capital extranjero, y al desarrollo de la aviación entre otros.

- El Aeropuerto Internacional "La Aurora" es propiedad del estado y es operado por el gobierno de la República a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, la cual tiene obligación de fomentar el desarrollo de la Aviación Civil en todos sus aspectos. Los problemas encontrados en el aeropuerto son de aspecto

operacional y están siendo causados tanto por el crecimiento de la aviación, como por el del tamaño de los aviones; ambos crecimientos está convirtiendo en obsoleta la configuración del aeropuerto, debido principalmente a la separación entre la pista de aterrizaje y la calle de rodaje, y la carencia de suficientes plataformas que son de importancia para el embarque y desembarque de pasajeros, carga o correo, con lo que se ve comprometida la seguridad operacional del aeropuerto de acuerdo a las Normas y Métodos recomendados para Aeropuertos establecido por OACI según el anexo 14 del Convenio de Aviación Civil Internacional.

- Se recomienda ampliar la separación entre la pista de aterrizaje y la calle de rodaje para la aceleración del tránsito aéreo y obtener una separación adecuada que brinde seguridad a las aeronaves que operan en el Aeropuerto Internacional "La Aurora"; así mismo, proveer de suficientes plataformas que son de importancia para el embarque y desembarque de pasajeros, carga o correo para cumplir con las Normas y Métodos recomendados para Aeropuertos establecido por OACI según anexo 14 del cual Guatemala es país miembro.

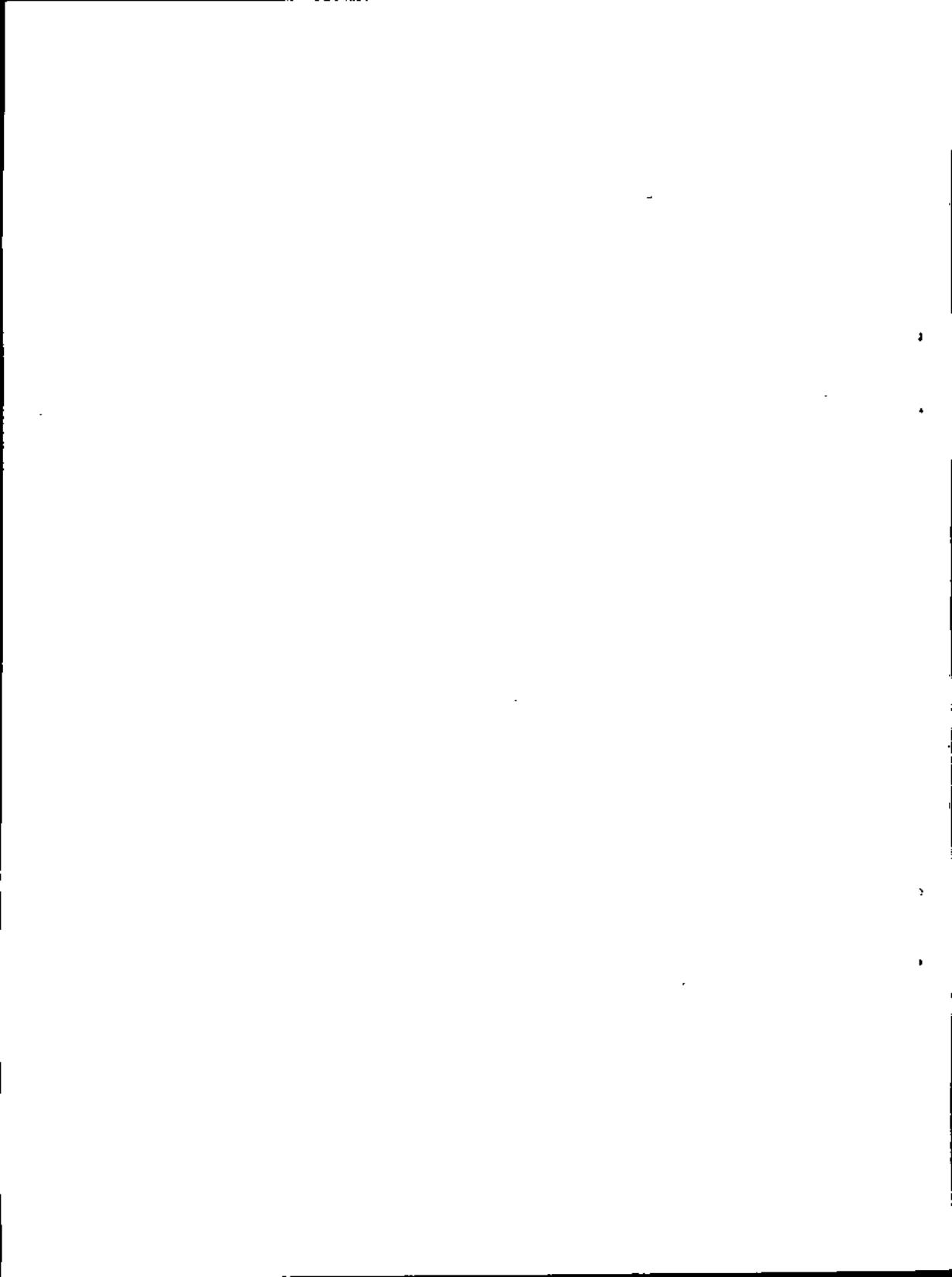


BIBLIOGRAFIA

- Ambrosini, A. Instituciones, Enciclopedia Jurídica Omeba, Vol 6, Editorial Bibliografica, Argentina 1957
- Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea y Escuela Centroamericana de Adiestramiento Aeronáutico. (1999). Legislación Aeronáutica. Ilopango, El Salvador.
- De Velasco, D. (1996). Oganismos Internacionales. (9a. ed.). Madrid, España: Editorial Tecnos.
- Enciclopedia Jurídica Omeba, Vol 6, Editorial Bibliografica, Argentina 1957
- Enciclopedia Mundial de Relaciones Internacionales y Naciones Unidas. Fondo Cultura Económica. (1986). (1a. ed.) España: Talleres Gráficas Montaña
- Encyclopedia Britannica, Incorporation. (1989). Air Law. Encyclopedia Britannica. (1989). Air Traffic Control. Encyclopedia Britannica. (1989). International Civil Aviation Organization. Encyclopedia Britannica. (15th. ed.) United States of America: Author.
- Encyclopedia Britannica Publishers, Incorporation. (1994-1995). Lexipedia. Versailles, Kentucky: Rand McNally Company.
- Internet, How ICAO Works, Email <http://www.cam.org/-icao/howworks.htm>
- Larios, C. (1989) Derecho Internacional Privado. Guatemala: Editorial Universitaria USAC

- Ley de Aviación Civil, Decreto número 563 del Congreso de la República de Guatemala
- Ley de Aviación Civil, Decreto 100-97 del Congreso de la República de Guatemala
- Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda. Obras. Octubre de 1999
- Montella, Gay. Leves Aeronáuticas. Bosch, Barcelona, 1929
- Organización de Aviación Civil Internacional. (1990). Normas y Métodos Recomendados Internacionales. Aeródromos. Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. (1a. ed.).
- Organización de Aviación Civil Internacional. (1988). Normas y Métodos Recomendados Internacionales. Aeronavegabilidad. Anexo 8 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. (8a. ed.).
- Organización de Aviación Civil Internacional. (1981). Normas y Métodos Recomendados Internacionales. Marcas de Nacionalidad y de Matrícula de las Aeronaves. Anexo 7 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. (4a. ed.).
- Organización de Aviación Civil Internacional. (1990). Normas y Métodos Recomendados Internacionales. Operación de Aeronaves. Anexo 6 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. (4a. ed.)
- Organización de Aviación Civil Internacional. (1989). Normas y Métodos Recomendados Internacionales. Seguridad. Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. (4a. ed.).

- Organización de Aviación Civil Internacional. (1987). Normas y Métodos Recomendados Internacionales. Servicios de Control de Tránsito Aéreo. Servicios de Información de Vuelo. Anexo 11 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. (8a. ed.).
- Revista del Instituto de Derecho Aeronáutico. El Derecho Aeronáutico rama autónoma de las ciencias jurídicas. Argentina 1956
- Sierra, M. (1955). Derecho Internacional Público. (2a. ed.). México.



ANEXOS

Glosario

El presente trabajo pertenece a un campo muy especializado y técnico, por lo cual es necesario enunciar los siguientes conceptos básicos en materia de aviación:

Aeródromo: Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

Aeronave: Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

Aeronavegabilidad: Aptitud técnica y legal que deberá tener una aeronave para volar en el aire en condiciones de operación segura.

Aeropuerto Internacional: Todo aeródromo designado por el Estado en cuyo territorio está situado, como puerto de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional; donde se llevan a cabo los trámites de aduanas, inmigración, sanidad pública, reglamentación veterinaria y fitosanitaria y procedimientos similares.

Aerovía: Área de control o parte de ella dispuesta en forma de corredor y equipada con radioayudas para la navegación.

Área de Aterrizaje: Parte del área de movimiento destinada al aterrizaje ó despegue de aeronaves.

Área de maniobras: aquella parte del aeródromo que se debe usarse para el despegue, el aterrizaje y el rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.

Convención: Asamblea de los representantes de un país, que asume todos los Poderes. Acuerdo entre dos o más Estados para resolver y regular la ejecución y desarrollo de sus relaciones sobre materias de interés recíproco.

Derecho Aéreo o Aeronáutico: Aquella rama del Derecho que regula la circulación aérea y los demás problemas que a ésta se refieren. El carácter de esta materia, relacionada especialmente con conflictos de orden supranacional, hace que su fuente principal sean los tratados y acuerdos internacionales.

Equipo de seguridad: Dispositivos de carácter especializado que se utilizan, individualmente o como parte de un sistema, en la prevención o detección de actos de interferencia ilícita en la aviación civil y sus instalaciones y servicios.

Espacio aéreo controlado: Espacio aéreo de dimensiones definidas dentro del cual se facilita servicio de control de tránsito aéreo para los vuelos controlados.

Estado de matrícula: Estado en el cual está matriculada la aeronave.

Manual de vuelo del avión: Manual relacionado con el certificado de aeronavegabilidad, que contiene limitaciones dentro de las cuales el avión debe considerarse aeronavegable, así como las instrucciones e información que necesitan los miembros de la tripulación de vuelo, para la operación segura del avión.

Miembro de la tripulación de vuelo: Miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el tiempo de vuelo.

Organización: Acción y efecto de organizar u organizarse. Disposición de los órganos de la vida o manera de estar organizado el cuerpo viviente. Disposición, orden.

Piloto al mando: Piloto responsable de la operación y seguridad de la aeronave durante el tiempo de vuelo.

Pista: Area rectangular definida en un aeródromo terrestre preparada para el aterrizaje y el despegue de las aeronaves.

Plan de vuelo: Información especificada que respecto a un vuelo proyectado o a parte de un vuelo de una aeronave se somete a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo.

Planes: Proyecto o intención.

Técnica: Conjunto de procedimientos de que se sirve una ciencia o un arte. Cada uno de dichos procedimientos.

Torre de control de aeródromo: Dependencia establecida para facilitar servicio de control de tránsito aéreo al tránsito del aeródromo.

Tránsito aéreo: Todas las aeronaves que se hallan en vuelo y las que circulan por el área de maniobras de un aeródromo.

Tratado: Nombre de las estipulaciones entre dos o más Estados, sobre cualquier materia o acerca de un complejo de cuestiones.

Reglamento: Colección de reglas o preceptos, que por autoridad competente se da para la ejecución de una ley o para el régimen de una corporación, una dependencia o un servicio.

Regulación: Acción y efecto de regular.

Umbral: Comienzo de la parte de pista utilizable para el aterrizaje.

Zona de Control: espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde la superficie terrestre hasta un límite superior especificado.