

**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
ESCUELA DE CIENCIA POLITICA**

TESIS:

**“LA INCIDENCIA DE LA ORGANIZACIÓN DE
AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL EN LA AVIACIÓN
CIVIL GUATEMALTECA Y SU IMPORTANCIA EN LA
MODERNIZACIÓN DEL AEROPUERTO
INTERNACIONAL LA AURORA”**

**Presentada al Consejo Directivo de la Escuela de Ciencia Política
de la Universidad de San Carlos de Guatemala**

Por:

KARIN LISSETH MERIDA PEREZ

Al conferírsele el Grado Académico de:

LICENCIADA EN RELACIONES INTERNACIONALES

Y el Título Profesional de:

INTERNACIONALISTA

GUATEMALA 2014.

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA

RECTOR MAGNIFICO

Lic. Carlos Estuardo Gálvez Barrios

SECRETARIO GENERAL

Dr. Carlos Guillermo Alvarado Cerezo

CONSEJO DIRECTIVO DE LA ESCUELA DE CIENCIA POLITICA

DIRECTORA:	Licda.	Geidy Magali De Mata Medrano
VOCAL I:	Licda.	Mayra Villatoro Del Valle
VOCAL II:	Lic.	Juan Carlos Guzmán Morán
VOCAL III:	Licda.	Ana Margarita Castillo Chacón
VOCAL IV:	Profa.	Florentina Puac Puac
VOCAL V:	Br.	José Rolando Samayoa Lara
SECRETARIO:	Lic.	Marvin Norberto Morán Corzo

TRIBUNAL QUE PRACTICO EL EXAMEN GENERAL DE CONOCIMIENTOS

COORDINADORA:	Licda.	Ruth Teresa Jácome Pinto de Alfaro
EXAMINADOR:	Lic.	Francisco Ernesto Rodas
EXAMINADOR:	Lic.	Rubén Corado Cartagena
EXAMINADORA:	Licda.	Mayra del Rosario Villatoro del Valle
EXAMINADORA:	Licda.	Beatriz Eugenia Bolaños Sagastume

TRIBUNAL QUE PRACTICO EL EXAMEN PÚBLICO DE TESIS

DIRECTORA:	Licda.	Geidy Magali De Mata Medrano
SECRETARIO:	Lic.	Marvin Norberto Morán Corzo
COORDINADOR:	Lic.	Francisco José Lemus Miranda
EXAMINADOR:	Lic.	Carlos Roberto Monzón González
EXAMINADOR:	Lic.	Allan Ariel Martínez Mont

Nota: Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas en la tesis. (Artículo 74 del Reglamento de Evaluación y Promoción de Estudiantes de la Escuela de Ciencia Política)

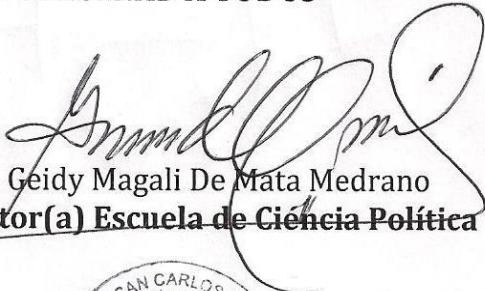


**ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE
GUATEMALA:** Guatemala, cinco de mayo del dos mil catorce.-----

Con vista en los dictámenes que anteceden y luego de verificar la autenticidad de la certificación de Examen de Suficiencia y/o cursos aprobados por la Escuela de Ciencias Lingüísticas, se autoriza la impresión de la Tesis titulada: **“LA INCIDENCIA DE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL EN LA AVIACIÓN CIVIL GUATEMALTECA Y SU IMPORTANCIA EN LA MODERNIZACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL LA AURORA”**. Presentada por el (la) estudiante **KARIN LISSETH MÉRIDA PÉREZ**, carnet No. 200121163.

Atentamente,

“ID Y ENSEÑAD A TODOS”


Licda. Geidy Magali De Mata Medrano
Director(a) Escuela de Ciencia Política



Se envía el expediente
c.c.: Archivo
9/myda



ACTA DE DEFENSA DE TESIS

En la ciudad de Guatemala, el día veintidós de abril del dos mil catorce, se efectuó el proceso de verificar la incorporación de observaciones hechas por el Tribunal Examinador, conformado por: Lic. Carlos Roberto Monzón González, Lic. Allan Ariel Martínez Mont y Lic. Francisco José Lemus Miranda Coordinador (a) de la Carrera de Relaciones Internacionales, el trabajo de tesis: **“LA INCIDENCIA DE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL EN LA AVIACIÓN CIVIL GUATEMALTECA Y SU IMPORTANCIA EN LA MODERNIZACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL LA AURORA”**. Presentado por el (la) estudiante **KARIN LISSETH MÉRIDA PÉREZ**, carnet no. **200121163**, razón por la que se da por **APROBADO** para que continúe con su trámite.

“ID Y ENSEÑAD A TODOS”

Lic. Francisco José Lemus Miranda
Coordinador(a) de Carrera




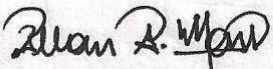
c.c.: Archivo
8c/ myda.




ACTA DE DEFENSA DE TESIS

En la ciudad de Guatemala, el día siete de abril del dos mil catorce, se realizó la defensa de tesis presentada por el (la) estudiante **KARIN LISSETH MÉRIDA PÉREZ, carnet no. 200121163**, para optar al grado de Licenciado (a) en **RELACIONES INTERNACIONALES** titulada: **“LA INCIDENCIA DE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL EN LA AVIACIÓN CIVIL GUATEMALTECA Y SU IMPORTANCIA EN LA MODERNIZACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL LA AURORA”**, ante el Tribunal Examinador integrado por: Lic. Carlos Roberto Monzón González, Lic. Allan Ariel Martínez Mont y Lic. Francisco José Lemus Miranda, Coordinador (a) de la Carrera de Relaciones Internacionales. Los infrascritos miembros del Tribunal Examinador desarrollaron dicha evaluación y consideraron que para su aprobación deben incorporarse algunas correcciones a la misma.


Lic. Carlos Roberto Monzón González
Examinador


Lic. Allan Ariel Martínez Mont
Examinador


Lic. Francisco José Lemus Miranda
Coordinador(a) de Carrera

c.c.: Archivo
8b /myda.



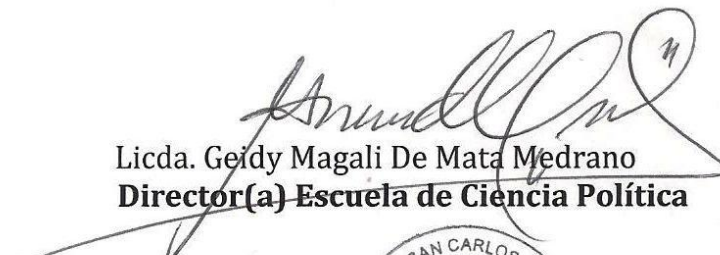
**ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE
GUATEMALA:** Guatemala, tres de febrero del dos mil catorce.-----

ASUNTO: El (la) estudiante **KARIN LISSETH MÉRIDA PÉREZ,**
carnet no. 200121163, continúa trámite para la
realización de su Tesis.

Habiéndose emitido el dictamen correspondiente por parte del (la) Lic. Luis David Winter Luther, en su calidad de Asesor (a), pase al Coordinador (a) de la Carrera de Relaciones Internacionales para que proceda a conformar el Tribunal Examinador que escuchará y evaluará la defensa de tesis, según Artículo Setenta (70) del Normativo de Evaluación y Promoción de Estudiantes de la Escuela de Ciencia Política.

Atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"


Licda. Geidy Magali De Mata Medrano
Director(a) Escuela de Ciencia Política



Se envía el expediente
c.c.: Archivo
myda/
7.

Guatemala, enero 24 de 2014

Licda. Geidy De Mata Medrano
Directora Escuela de Ciencia Política
Universidad de San Carlos de Guatemala
Su despacho

Estimada Licda. De Mata:

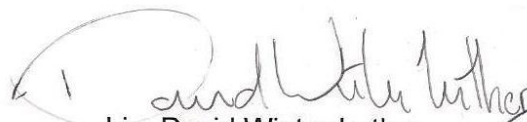
En atención a la asignación como Asesor de Tesis de la estudiante, Karin Lisseth Mérida Pérez, en el tema de investigación denominado LA INCIDENCIA DE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL EN LA AVIACION CIVIL GUATEMALTECA Y SU IMPORTANCIA EN LA MODERNIZACION DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL LA AURORA; tengo el honor de dirigirme a usted para manifestarle que desde el momento en que se oficializó dicha designación, he tenido a bien orientar y revisar el trabajo de investigación elaborado por la estudiante.

En tal virtud, considero que el trabajo se realizó con alto nivel de profesionalismo científico y académico, por lo que se convierte en un estudio de apoyo directo a los interesados en conocer la realidad de la temática. Por aparte, se considera un documento valioso producido por la Universidad de San Carlos de Guatemala y en especial de la Escuela de Ciencia Política que se preocupa por el desarrollo del país.

Por lo tanto, la Tesis reúne los requisitos exigidos por la Escuela, y en consecuencia el dictamen es FAVORABLE para que dicha Tesis continúe con los trámites correspondientes.

Sin otro particular, aprovecho la oportunidad de reiterarle, la seguridad de mi más alta y distinguida consideración.

Atentamente



Lic. David Winter Luther
Asesor
Internacionalista
Colegiado: 1490



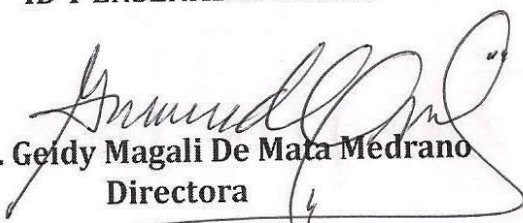
ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA, Guatemala a los veinte días del mes de febrero del dos mil doce.-----

ASUNTO: el (la) estudiante **KARIN LISSETH MERIDA PEREZ** Carnet No. **200121163** continúa trámite para la realización de su Examen de Tesis.

1. Habiéndose emitido el dictamen correspondiente por parte del Coordinador de Metodología, pase al (la) Asesor (a) de Tesis Lic. David Winter Luther, para que brinde la asesoría correspondiente y emita su informe.

Atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"


Licda. Geidy Magali De Mata Medrano
Directora



Se regresa expediente completo
c.c. archivos
myda/
5.

Universidad de San Carlos de Guatemala
Escuela de Ciencia Política

Guatemala, 13 de febrero del 2012

Licenciada
Geidy Magali De Mata Medrano
Directora, Escuela de Ciencia Política
Universidad de San Carlos de Guatemala

Estimada Licenciada De Mata:

Por medio de la presente me dirijo a usted con el objeto de informarle que, tuve a la vista el trabajo de Tesis del o (la) estudiante **KARIN LISSETH MERIDA PEREZ**, Carné 200121163, titulado **LA INCIDENCIA DE LA ORGANIZACIÓN AVIACION CIVIL INTERNACIONAL EN LA AVIACION CIVIL GUATEMALTECA Y SU IMPORTANCIA EN LA MODERNIZACION DEL AEROPUERTO INTENACIONAL "LA AURORA "**. 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 ENSEÑAR A TODOS"

Lic. Boris Cabrerá Cifuentes
Coordinador Área de Metodología




ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE
GUATEMALA: Guatemala, diez de febrero del dos mil doce-----

ASUNTO: el (la) estudiante: **KARIN LISSETH MERIDA PEREZ, Carnet 200121163** continúa trámite para la realización del examen de Tesis

1. Habiéndose aceptado el Tema de Tesis propuesto, por parte del Coordinador (a) de la Carrera, Lic. *Francisco José Lemus Miranda*, pase al Coordinador de Metodología, Lic. Boris Cabrera, para que se sirva emitir dictamen correspondiente sobre el Diseño de Tesis.

Atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"


Licda. Geidy Magali De Maza Medrano
DIRECTORA



Guatemala, 8 de febrero del 2012

Licenciada
Geidy Magali De Mata, **Directora**
Escuela de Ciencia Política

Estimada Licenciada De Mata:

Por medio de la presente me permito informarle que verificados los registros de Tesis de la Escuela, el tema: **LA INCIDENCIA DE LA ORGANIZACIÓN AVIACION CIVIL INTERNACIONAL EN LA AVIACION CIVIL GUATEMALTECA Y SU IMPORTANCIA EN LA MODRNIZACION DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL "LA AURORA"**. Presentado por el (la) estudiante **KARIN LISSETH MERIDA PEREZ**, Carné No. **200121163**, puede autorizarse dado que el mismo no tiene antecedentes previos en nuestra Unidad Académica.

Atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"


Lic. Francisco José Lemus Miranda
Coordinador Área Relaciones Internacionales



Se regresa expediente completo.

c.c.: Archivo

myda.

2

**Universidad de San Carlos de Guatemala
Escuela de Ciencia Política**

ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA:


Guatemala, a los dos días del mes febrero del dos mil doce.-----

ASUNTO: el (la) estudiante: **KARIN LISSETH MERIDA PEREZ, Carnet No. 200121163**, inicia trámite para la realización de su examen de tesis.

1. Se admite para su trámite el memorial correspondiente y se dan por acompañados los documentos mencionados. 2. Se traslada al (la) Coordinador (a) de la Carrera correspondiente Lic. Francisco José Lemus Miranda, para que acepte el tema de Tesis planteado. 3. El resto de lo solicitado téngase presente para su oportunidad.

Atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"


Licda. Geidy Magali De Mata Medrano
DIRECTORA



Se envía el expediente completo.
myda
1/

ACTO QUE DEDICO

- A DIOS:** Por ser mi luz, abrazándome con amor en los días grises me has dado fuerzas para seguir adelante mostrándome que siempre hay un nuevo camino esperando por mí.
- A MI PADRE:** Por darme la vida, por tus enseñanzas y sabios consejos.
- A MI MADRE:** Por tu devoción y sacrificio, me inspiraste a ser una persona luchadora, con coraje y con la convicción de que puedo ser una mejor mujer cada día. Porque con tu ejemplo siempre me enseñas a no desmayar en los problemas, por tu hombro y mano amiga que me ayudas a encarar las adversidades sin perder nunca la dignidad ni desfallecer en el intento. Gracias porque me has dado todo lo que soy como persona, mis valores, principios, empeño, perseverancia y coraje para conseguir mis objetivos. Dios te bendiga infinitamente mami.
- A MIS HERMNAS Y HERMANOS:** Especialmente a Roxana, Ana y Byron quienes en su ausencia me han enseñado a tener coraje frente a los infortunios; Maholy por ser mi compañera de fórmula en las travesuras y aventuras.
- A DIEGO ALEJANDRO:** Porque has tenido que soportar sacrificios aún más grandes que los míos, porque sin saberlo me has dado la fuerza para poder estar aquí. Gracias por ser mi compañía en los desvelos de estudio, porque tu carita dormida me inspiraba a realizar lo que parecía imposible. Gracias hijo bello por ser mi motivación para ser mejor persona, ahora puedo decir que esta tesis lleva mucho de ti. ¡Te amo!

A MIS SOBRINOS: Por estar siempre presentes, acompañándome para poderme realizar.

A MIS AMIGOS Y AMIGAS: Ely, Diana, Luisfer, Ranfery y Melvin, por estar conmigo en las buenas y malas y sobre todo en nuestra formación profesional. Con especial cariño a Herbert y Carolina por su incondicional amistad, gracias por estar a mi lado y por ser los mejores amigos.

**A LA TRICENTENARIA Y GLORIOSA
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS
DE GUATEMALA:**

Mi Alma Mater; con especial cariño a la Escuela de Ciencia Política. A mis catedráticos por transmitirme sus conocimientos.

A USTEDES EN GENERAL: Por acompañarme a mí y a mi familia en este momento tan importante que Dios me ha permitido cumplir.

**“La dicha de la vida consiste en tener siempre
algo que hacer,
alguien a quien amar y
alguna cosa que esperar”.**

Thomas Chalmers

ÍNDICE

Introducción	3
--------------------	---

CAPÍTULO I

ABORDAJE METODOLÓGICO TEÓRICO

1.1 Relación del paradigma idealista, teoría funcionalista y neo funcionalista con la investigación.....	12
--	----

CAPÍTULO II

ORIGEN Y CONTEXTO HISTÓRICO INTERNACIONAL DE LA ORGANIZACIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL – OACI –

2.1 Las Relaciones Internacionales en la primera mitad del siglo XX.....	16
2.2 Conferencias internacionales para la creación de la Organización de Aviación Civil.....	18
2.3 Convenio Sobre la Aviación Internacional. Chicago 1944.....	21
2.4 Aspectos internacionales en el desarrollo de la OACI	23
2.5 Derecho Aeronáutico: Origen y formación.....	26
2.6 Derecho Aeronáutico	27
2.7 La OACI como organización	30
2.8 Funcionamiento	30
2.9 Descripción del Convenio de Chicago de 1944	32

CAPÍTULO III

OACI Y LA INCIDENCIA EN LA AVIACIÓN CIVIL GUATEMALTECA

3.1 Desarrollo de la aviación civil en Guatemala.....	36
3.2 Funciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil y la incidencia de la OACI en la aviación guatemalteca	38

CAPÍTULO IV

PROYECTO DE AMPLIACIÓN, REMODELACIÓN Y MODERNIZACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL “LA AURORA”

4.1 Categorización de aeropuertos como incentivos para el cambio	42
--	----

4.2 Anexo 14 de la OACI en relación a la regulación de aeropuertos.....	45
4.3 Generalidades del Aeropuerto Internacional “La Aurora”	46
4.4 Normas aplicables a aeropuertos contenidas en el Convenio de Chicago de 1944 ...	48
4.5 Plan Nueva Aurora período 2005-2007.....	49
4.5.1 Ampliación:	51
4.5.2 Remodelaciones	52
4.5.3 Modernización.....	52
4.6 Segunda Fase del “Plan Nueva Aurora” (Periodo 2008-2011)	53
4.7 Resultados del Plan Nueva Aurora.....	58

CAPÍTULO V

COOPERACIÓN TÉCNICA Y EFECTOS DEL PLAN NUEVA AURORA

5.1 Cooperación Internacional	60
5.1.1 Tipos de Cooperación Internacional	61
5.2 La cooperación internacional y su relación con la interacción OACI/DGAC	64
5.3 Efectos del seguimiento de las normativas de la OACI por medio del Plan Nueva Aurora.....	66
5.3.1 Fortalezas.....	66
5.3.2 Debilidades.....	68
5.3.3 Límites.....	68
5.3.4 Alcances	69
5.4 Incidencia, cooperación y legislación nacional en la aviación civil guatemalteca	71
5.5 Postura final	73
Conclusiones.....	74
Recomendaciones	76
Bibliografía.....	77
Lista de Acrónimos	79
Anexos	80

INTRODUCCIÓN

La continua expansión de la aviación civil y comercial, genera que las normas y recomendaciones internacionales se modifiquen a lo largo del siglo XX, por lo que la aviación en general debe adaptarse a estas actualizaciones enmarcadas dentro del Derecho Aeronáutico, lo que incluye la temática de los aeropuertos.

En este contexto la aviación civil guatemalteca se encuentra regida por el derecho internacional por ser un Estado miembro de la Organización de Aviación Civil internacional OACI, misma que regula cuestiones relativas a la navegación aérea, al transporte de pasajeros y bienes comerciales, así como también el espacio, lo que implica también la atención a las terminales aéreas, en este caso el Aeropuerto Internacional “La Aurora”.

En el desarrollo de las funciones de la OACI, basado en el Convenio de Chicago de 1944, esta organización determinó importante modernizar las instalaciones aeroportuarias del país, en primera instancia al Aeropuerto Internacional “La Aurora”, de esta cuenta la presente investigación pretende analizar dicho proceso y explicar la incidencia que tiene esta organización sobre la aviación civil guatemalteca, para poder establecer las fortalezas, debilidades, límites y alcances que representa la modernización de la terminal aérea del país, así como también relacionar el tipo de cooperación que prestó la OACI en este hecho.

Para el desarrollo del proceso de modernización en el Aeropuerto Internacional “La Aurora”, la OACI formuló un Plan Maestro para asegurar las operaciones en un periodo de treinta años, lo que representa un compromiso con la comunidad internacional en materia de aviación civil, de esta manera se analizan a las instituciones nacionales e internacionales involucradas en el proceso, y el entorno en que se ha desarrollado.

El presente estudio se ha desarrollado por la necesidad de analizar el proceso de modernización del aeropuerto nacional, en el marco de las relaciones

internacionales, a lo que se formula por medio de las teorías, la historia y el Derecho Internacional y su debida relación con el tema.

Para lo cual se expone en el primer capítulo el abordaje teórico- metodológico que fundamenta las ideas que se presentan a lo largo de la investigación, así como también el planteamiento del problema, la justificación y las técnicas que se utilizaron en el desarrollo del estudio.

En cuanto a la delimitación espacial, es importante señalar que la investigación se realizó en el municipio de Guatemala, específicamente en el Aeropuerto Internacional “La Aurora”, y la Dirección General de Aeronáutica Civil. De la misma manera en la delimitación temporal se basó a partir de la primera mitad del siglo XX, en el marco histórico de las relaciones internacionales y a partir del año 2005 que es cuando se plantea, formula y ejecuta el “Plan Nueva Aurora”.

La delimitación teórico-conceptual se basó en el paradigma idealista desde el punto de vista de la cooperación internacional para la seguridad del sistema internacional, bajo las teorías del funcionalismo y el neo funcionalismo como base para la necesidad de la integración y la cooperación. Asimismo la investigación es de carácter documental y explicativo, puesto que se contextualizó, analizó e interpretó la información recopilada por medio del análisis de contenido que se realizó a los documentos: Convenio de Chicago de 1944, la Ley de Aviación Civil de Guatemala 93-2000 y el Plan Nueva Aurora 2005-2035. Como complemento de la investigación se realizó metodología bibliográfica, documental y hemerográfica, citando elementos que se relacionan con el tema de la incidencia y cooperación de la OACI hacia la aviación civil internacional, específicamente en el proceso de modernización aeroportuario guatemalteco, por medio de artículos, libros, revistas, sitios web, todo debidamente detallado en la bibliografía con el método APA.

Las unidades de análisis que se utilizaron son:

- Organización de Aviación Civil Internacional- OACI- en el contexto histórico que genera esta organización.

- Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- con el preámbulo que genera el inicio de la ampliación y remodelación del Aeropuerto Internacional “La Aurora”.
- Aeropuerto Internacional “La Aurora”.

De la misma manera, el segundo capítulo está formulado por el contexto histórico que conlleva a la necesidad de establecer un ente regulador de la aviación civil y paralelamente el origen de la aviación en Guatemala, para poder identificar las conductas propias de las relaciones internacionales que se generan derivado del desarrollo de la aviación civil, tanto en Guatemala como en el exterior.

El tercer capítulo establece la incidencia de la OACI en la aviación guatemalteca para lo cual se formula desde el ámbito del Derecho Aeronáutico que rige la aviación en el mundo, lo que precisa en la creación del ente rector de la misma, es decir la OACI, y sus funciones por medio del Consejo.

Además se describen los artículos del Convenio de Chicago para aplicarlo y relacionarlo con la legislación guatemalteca propia de la aviación civil, y posteriormente se delimita el tema hacia la regulación de aeropuertos, basado siempre en el contexto del derecho internacional.

El cuarto capítulo describe de manera general la categorización de aeropuertos y el proceso de modernización del Aeropuerto Internacional “La Aurora”, sobre la fase realizada y lo que se trabaja actualmente, con el objetivo de poder contextualizar todo lo que el proceso conlleva.

Finalmente el capítulo quinto expone desde lo general a lo particular, desde los inicios de la regulación aérea hasta la modernización del aeropuerto guatemalteco, enfocado en las instituciones que participan en dicho proceso, con el objetivo de establecer la cooperación que provee la OACI para poder establecer las fortalezas, debilidades, límites y alcances que representa la modernización de la terminal aérea del país.

CAPÍTULO I

ABORDAJE METODOLÓGICO TEÓRICO

El presente capítulo constituye un resumen de la metodología utilizada en el desarrollo de la investigación. Para ello se expone el planteamiento del problema, la justificación, la delimitación, las teorías que fortalecen los argumentos expuestos, así como también los instrumentos de recopilación e interpretación de la información plasmada.

Como primer punto se expone el planteamiento del problema, este se enmarca dentro de la aviación civil guatemalteca, que se encuentra regida por el Convenio de Chicago, formulado en 1944, mismo que instituye a la Organización de Aviación Civil Internacional OACI, que regula la navegación aérea de los Estados miembros, así como también las cuestiones relativas al turismo, al comercio internacional, el transporte de pasajeros.

En este sentido, el Estado guatemalteco está supeditado a las regulaciones aéreas formuladas por la OACI, dirigidas específicamente a la Dirección General de Aeronáutica Civil, entidad que administra el Aeropuerto Internacional La Aurora en esta línea institucional, OACI-DGAC- Aeropuerto, y así surge el mecanismo de regulación de supervisión aeroportuaria, lo que genera la necesidad de modernizar esta terminal aérea.

En virtud de la necesidad de esta modernización, por cumplir 38 años de no realizar una acción como esta, desde la inauguración de esta terminal aérea, la OACI con la DGAC formulan un Plan Maestro, que cubre las necesidades aeroportuarias desde el 2005 hasta el 2035, conocido como Plan Nueva Aurora, que se comprende un total de seis fases que tomará el periodo mencionado.

De esta manera, el correcto cumplimiento de este plan cubre el manejo de operaciones aeroportuarias en cuestiones relativas a la seguridad del edificio en la terminal aérea, la pista de aterrizaje y sus componentes y las tareas operacionales que implica la navegación aérea.

En este contexto la primera fase se encuentra concluida, lo que le valió al aeropuerto la certificación de la categoría I, ya que le permite el acceso y la interacción con otras terminales aéreas de esta misma clase, esto representa aspectos positivos en el aumento de la demanda del tráfico aéreo y por ende el aumento del turismo, comercio etc.¹.

El planteamiento del problema se formula de la necesidad por analizar el proceso de modernización del Aeropuerto Internacional “La Aurora”, desde el marco de las relaciones internacionales, identificando las normas jurídicas propias del derecho aeronáutico que se generan de las funciones propias de la OACI y la importancia que representa para el Estado guatemalteco.

En cuanto a la delimitación espacial, es importante señalar que la investigación se realizó en el municipio de Guatemala, específicamente en el Aeropuerto Internacional “La Aurora”, y la Dirección General de Aeronáutica Civil. De la misma manera en la delimitación temporal se basó a partir de la primera mitad del siglo XX, en el marco histórico de las relaciones internacionales y a partir del año 2005 que es cuando se plantea, formula y ejecuta el Plan Nueva Aurora.

La delimitación teórico-conceptual se basó en el paradigma idealista desde el punto de vista de la cooperación internacional para la seguridad del sistema internacional, bajo las teorías del funcionalismo y el neo funcionalismo como base para la necesidad de la integración y la cooperación.

El idealismo tiene el objetivo central de transformar el sistema internacional en un escenario en donde pudiesen establecerse las condiciones necesarias para la paz perdurable en toda la sociedad internacional; o como lo plantea Immanuel Kant, “una paz perpetua”. (Barceló , 1989, pág. 45)

Sobre esta base, es posible distinguir cuatro características presentes en más o en menor medida en los representantes de este paradigma:

¹ Benavente, Claudia. “Aeropuerto La Aurora, Certificado”, El Periódico, Actualidad. Nacionales. 12-06-2007. Disponible en <http://www.elperiodico.com.gt/es/20070612/actualidad/40582/>

- a) Su fe en el progreso, que supone que la naturaleza humana puede entenderse en términos de potencialidades que se actualizan progresivamente a lo largo de la historia.
- b) Su visión no determinista del mundo, pues esa fe en el progreso carecería de sentido si no fuese acompañada de una similar creencia en la eficacia del cambio a través de la acción humana.
- c) Considera que un orden político racional y moral es posible en el sistema internacional y al igual que los individuos son buenos y racionales, del mismo modo los Estados son capaces de comportarse de una forma racional y moral.
- d) La afirmación de una armonía natural de intereses, de acuerdo con la cual los intereses de los Estados son complementarios más que antagónicos.
(Miranda , 1986, pág. 88)

El paradigma idealista se formula desde la premisa básica de que la guerra es un mal moral a la que hay que poner fin de una vez por todas, y esto sólo es posible en una organización mundial basada en el derecho; es decir, la paz perpetua sólo lograría concretarse una vez que fuese posible garantizar a todos los miembros de la comunidad internacional su seguridad, lo cual "...pasaba por entregar el monopolio de la fuerza a un organismo de carácter mundial que pudiese resolver las disputas que podían surgir entre los Estados" (Miranda , 1986, pág. 90)

Esta seguridad colectiva debería estar basada en cuatro principios:

- a) Rechazo a los tratados secretos y el fin de la diplomacia secreta y mayor participación pública en los asuntos internacionales.
- b) Renuncia a la guerra como instrumento de política exterior.
- c) Reemplazo de la búsqueda del equilibrio de poder por la adopción de mecanismos de seguridad colectiva.
- d) Establecimiento de un orden internacional garantizado por la creación de instituciones multilaterales dotadas de facultades para salvaguardarlo.

Kant sostenía que la realidad en que los Estados coexistían no es un escenario de paz, sino, de permanente conflicto armado, un estado de naturaleza que sólo puede ser superado dando paso a un “estado civil”; de ahí que para el establecimiento de un acuerdo entre los pueblos sea necesario un “contrato social” (en el caso de OACI, para establecer un control aéreo) similar al que acuerdan los individuos en el estado de naturaleza hobbesiano.

Además, Kant planteaba que el Derecho Internacional debe fundarse en un Federalismo de Estados Libres; y no en un “gobierno mundial” ya que este último tendría características totalitarias al no haber ningún otro poder con capacidad suficiente para limitarlo y controlarlo. En este sentido, Kant escribe:

“Frente a la maldad de la naturaleza humana, que se hace manifiestamente ostensible en las relaciones libres de los pueblos, es admirable que la palabra derecho todavía no haya sido eliminada del todo, por pedante, de la política bélica, y que ningún Estado se haya atrevido aún a declararse públicamente en favor de esta opinión. Este homenaje que cada Estado rinde (al menos en las palabras) al concepto de derecho demuestra, que en el hombre hay una capacidad moral mayor, aunque temporalmente adormecida, para llegar a dominar en sí mismo el principio del mal -que no puede negar- y para esperarlo también de los demás; pues de otro modo los Estados que quieren hacerse la guerra unos a otros nunca tendrían la palabra –derecho- en la boca” (Barceló , 1989, pág. 46)

En el siglo XX, el pensamiento idealista de las relaciones internacionales tuvo su máximo exponente en una figura que marcaría el devenir del sistema internacional contemporáneo: Woodrow Wilson. “Éste logró superar las tendencias aislacionistas al interior de los Estados Unidos e integrarlo al concierto internacional en plenitud, ya que creía que tenían la convicción de que debían ser ellos los encargados de “promover la democracia y el progreso moral de mundo”; reflejando esto en su discurso al Congreso para solicitar la declaración de guerra a Alemania y sus aliados el 2 de abril de 1917” (Vasquez, 1994, pág. 25)

Además, en esta misma exposición plantea: “Sólo la acción conjunta de las naciones democráticas pueden garantizar la preservación de un inmutable concierto por la paz. No se puede confiar en ningún gobierno autócrata para que mantenga viva la fe dentro de sus confines, ni para que acate lo estipulado en sus convenios. Debe crearse una liga de honor, un consorcio de opinión” (Vasquez, 1994, pág. 25).

La concreción de lo anterior llegó con la suscripción de los acuerdos de Paz de Versalles una vez terminada la Primera Guerra Mundial en 1919 y el Programa de Catorce Puntos del Presidente Wilson², los cuales dio a conocer al Congreso norteamericano en su discurso del 8 de enero de 1918 y que tenían como objetivo central construir un nuevo mundo basado en la justicia, en los derechos de los individuos y en la seguridad colectiva de la sociedad internacional.

Por otra parte encontramos la teoría **Funcionalista** que tiene sus inicios en 1930 en el campo de las ciencias sociales, su precursor principal Emilio Durkheim (1858-1917), a Talcott Parsons (1902-1979), Herbert Spencer (1820-1903) y Robert Merton (1910-2003).

El funcionalismo es una teoría sociológica que ha servido a lo largo del siglo XX para establecer los sistemas y estructuras que rigen las relaciones internacionales. Ésta pretende explicar los fenómenos sociales por la función que ejercen las diferentes instituciones en la sociedad. Estudia a la sociedad en forma aislada de su acontecer y su evolución histórica; la interpreta tal cual es y cómo se encuentre, intentando comprender como cada elemento de la sociedad se articula con los demás, formando un todo y ejerciendo una función dentro de la sociedad internacional... “en el campo de las Relaciones Internacionales, el planteamiento funcionalista versa sobre las fuerzas sociales, económicas y tecnológicas que

²Woodrow Wilson fue el vigésimo octavo Presidente de los Estados Unidos y expuso sus famosos catorce puntos para asegurar la paz en Europa y el mundo. Participó en la Conferencia de París y fue premio Nobel de la Paz en 1919 como impulsor de la Sociedad de Naciones.

crean una compleja red de interrelaciones entre los Estados, creando problemas de dimensiones internacionales”. (Sandrone, 2010, pág. 1)

De acuerdo a la publicación de Javier Sandrone, el funcionalismo es una premisa que sustenta el bienestar económico general, y que este presiona sobre los Estados -trascendiendo incluso hasta las fronteras- y haciendo inevitable la cooperación internacional, se intenta llegar como extremo final de equilibrio, a la unidad económica y política internacional.

Por otro lado existe el **neofuncionalismo**, una teoría de integración regional desarrollada por Ernst B. Haas (1924-2003), y ve la integración entre los Estados como un proceso incremental que hace implícito la integración de un sector sobre otros, llevando en últimas a algún tipo de comunidad política.

El neofuncionalismo es una teoría que establece una metodología de la integración con vistas a una unión de tipo político. Podría decirse que dicha metodología de la integración, consiste en la actuación por sectores y de forma incremental, en lugar de la realización de la unión política de golpe en un solo acto.

De esta cuenta Sandrone, expone que neofuncionalismo establece, “...en primer lugar, la integración de aquellos sectores que por sus características transnacionales requieran decisiones a nivel global. Dicha integración por sectores producirá, en segundo lugar, un trasvase de lealtades de los ciudadanos de los Estados Miembros al nivel global. En tercer lugar, cuando dicho trasvase de lealtades se haya producido, será posible realizar uniones políticas superiores de acuerdo con la teoría neofuncionalista”. (Sandrone, 2010, pág. 1)

A lo largo del siglo XX se desplaza un escenario global con problemas concretos, concernientes a la seguridad, pobreza, ambiental etc. Para trabajar en la resolución de estos problemas no hace falta un gobierno global, sino instituciones que puedan aportar soluciones coordinadas mediante la cooperación de los diferentes países e instituciones ya existentes.

1.1 Relación del paradigma idealista, teoría funcionalista y neo funcionalista con la investigación

De acuerdo a la exposición anterior se encuentran tres elementos esenciales que se identifican en la investigación, que son: construcción de un ente supranacional que dirija las relaciones entre los Estados, la necesidad de la cooperación internacional y una estructura regional en la búsqueda de regular los problemas mundiales. En forma tangible el ente supra nacional es la Organización de las Naciones Unidas que busca la paz mediante la amistad entre los pueblos, por medio de la armonía entre sus Estados miembros, y ésta a su vez contiene a la Organización de Aviación Civil Internacional, en adelante llamada OACI, entidad que nos interesa en la presente investigación, como organismo técnico especializado para regular la aviación civil, en donde la cooperación internacional se realiza por medio de la supervisión de cuestiones relativas a la navegación aérea, edificios de terminales aéreas etc., y de la misma manera mantiene contacto con sus Estados miembros para el logro de este fin.

En concordancia con lo anteriormente expuesto, se proyecta en la presente investigación, como objetivo general: “Establecer las fortalezas, debilidades, límites y alcances que ha tenido el seguimiento de las normativas expuestas por la OACI en el proceso de modernización del Aeropuerto Internacional “La Aurora”, por lo que el análisis se basa en el funcionalismo que presenta la importancia de lograr la cooperación internacional en la búsqueda de la seguridad y el desarrollo, mismos objetivos aplicados en función de la seguridad colectiva en materia de aviación civil, por la necesidad que se tiene de cooperar entre los países contratantes de la OACI. Por otro lado la teoría del neo funcionalismo que marca el camino para la regionalización en la búsqueda del mismo objetivo, en este caso la integración está enmarcada dentro del Convenio de Chicago, puesto que por medio de ésta los Estados miembros funcionan por medio de normativas y recomendaciones para mantener la seguridad internacional.

Cabe resaltar que la investigación es de carácter documental y explicativo, puesto que se contextualizó, analizó e interpretó la información recopilada por medio del análisis de contenido que se realizó por medio de los documentos obtenidos en

las instituciones analizadas. Los documentos a los que se tuvo acceso son: Convenio de Chicago de 1944, la Ley de Aviación Civil de Guatemala 93-2000 y el “Plan Nueva Aurora” 2005-2035. No obstante las situaciones alternas que experimentó el proceso de modernización del aeropuerto, se encontraron en la revisión hemerográfica por medio de los diarios nacionales e internacionales expuestos en la bibliografía.

Las unidades de análisis que se utilizaron son:

- Organización de Aviación Civil Internacional- OACI- en el contexto histórico que genera esta organización.
- Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- en el preámbulo que genera el inicio de la ampliación y remodelación del Aeropuerto Internacional “La Aurora”.
- Aeropuerto Internacional “La Aurora”.

Como resultado de lo anterior se establecen los objetivos específicos que son:

- a) Determinar la incidencia de la cooperación de la OACI en la aviación civil guatemalteca.
- b) Establecer el tipo y calidad de cooperación que presta OACI al Estado Guatemalteco, en materia de modernización del Aeropuerto Internacional “La Aurora” y la funcionalidad de dicha cooperación.
- c) Determinar si se ha establecido una política de la legislación nacional que se mantenga actualizada en el Estado guatemalteco en temas aeronáuticos, para establecer qué normas, regulaciones y recomendaciones han sido obviadas e informar el motivo. En caso de ser ambigua o negativa la implementación de los Convenios en mención, se pretende conocer los problemas y/o causas principales.

Para el logro de estos objetivos y como complemento de la investigación se realizó metodología bibliográfica y documental, citando los elementos que se relacionan

con el tema de la incidencia y cooperación de la OACI hacia la aviación civil internacional, específicamente en el proceso de modernización aeroportuario guatemalteco, por medio de artículos, libros, revistas, sitios web, todo debidamente detallado en la bibliografía con el método APA, con el fin de evitar el plagio de la información.

La investigación se justifica en base a la creciente necesidad de competir a nivel internacional en materia de aviación civil y comercial, además de su constante crecimiento y avance tecnológico, lo que ha requerido que la aviación guatemalteca deba adaptarse a tales exigencias, y de esta manera ofrecer un mayor y mejor servicio a los usuarios de la terminal aérea. De hecho la justificación del tema, surge al constatar que es un tema desconocido para la mayoría de guatemaltecos, y que para lograr este desarrollo es imperativo el conocimiento y aplicación del Derecho Aeronáutico en el marco del Derecho Internacional, para cumplir, acatar e implementar este conjunto de normas recomendaciones, para la aplicación de las mejores prácticas de buena gobernanza, en el constante proceso de ampliación, remodelación y modernización del Aeropuerto Internacional “La Aurora.

No obstante para formular el desarrollo del tema es importante realizar la siguiente pregunta: ¿Qué límites y alcances ha tenido el seguimiento de las normativas sugeridas por la Organización de Aviación Civil Internacional en la remodelación del Aeropuerto Internacional “La Aurora”?

En forma resumida se puede responder que el proceso de modernización del Aeropuerto Internacional “La Aurora” tiene como límite la visión de la administración gubernamental en cuanto al seguimiento del “Plan Nueva Aurora”, y el alcance está representado por la certificación de la Categoría I de la Terminal aérea, lo que significa el aumento del tráfico aéreo en la ciudad de Guatemala y por ende el incremento de divisas generadas en el país, pero que en detalle la respuesta a esta interrogante está plasmada en el quinto capítulo para identificar

la cooperación que provee la OACI en el desarrollo de sus funciones dirigidas hacia la aviación civil guatemalteca.

De la misma forma la investigación contiene los elementos fundamentales propios de las Relaciones Internacionales concernientes a las teorías, historia universal y el Derecho Internacional, por lo que la investigación es válida por su sustento en estos elementos plenamente citados, y la descripción del contexto propio de las unidades de análisis.

Todo lo anterior, se realizó con el fin de comprobar la hipótesis planteada que expresa: “Si se aplican correctamente las normativas y recomendaciones de la OACI hacia la aviación civil guatemalteca, la óptima modernización del Aeropuerto Internacional “La Aurora” garantiza la seguridad internacional en la aviación civil internacional, la cual se hizo válida por los datos adquiridos y que precisaron determinar la incidencia de la cooperación de la OACI en la aviación civil guatemalteca”.

CAPÍTULO II

ORIGEN Y CONTEXTO HISTÓRICO INTERNACIONAL DE LA ORGANIZACIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL – OACI –

En el presente capítulo, se muestran las características del sistema internacional de principios del siglo XX , que dieron forma a la creación de la Organización de la Aviación Civil, por medio de los paradigmas que se observan en las conductas internacionales que tendieron a la creación de mecanismos de diálogo para el desarrollo de actividades propias de la aviación. Para ello es necesario exponer las características del sistema internacional en la primera mitad del siglo XX, el desarrollo de las conferencias internacionales de aviación, la historia de la aviación civil en Guatemala y posteriormente la identificación propia en el marco de las relaciones internacionales que dan origen al establecimiento de la OACI.

Durante la primera mitad del siglo XX el sistema internacional tenía como actor predominante al Estado, que buscaba la superioridad por medio de la guerra, dando origen a las dos guerras mundiales que tuvieron como escenario el continente europeo, siendo la principal causa de enfrentamientos inter estatales el control territorial, en el marco de acción bélica. La historia de la Organización de la Aviación Civil surge en medio de este escenario, donde las negociaciones hechas por los Estados, llevaron un largo proceso en la búsqueda de un “consenso internacional”, dando como resultado la Convención de Chicago de 1944.

2.1 Las Relaciones Internacionales en la primera mitad del siglo XX

En primera instancia es importante mencionar que para el campo de las relaciones internacionales, no tiene una teoría propia que pueda establecer parámetros propios, a lo que Alberto Padilla destaca en el libro sobre teorías internacionales, que los estudios concernientes a la relación entre los Estados se identifican en la conducta de estos mismos. No obstante existen corrientes ideológicas que

permiten identificar la tendencia de los Estados que se encuentran en los hechos históricos, en donde Padilla destaca que:

“La teoría de las relaciones internacionales, es una ciencia relativamente nueva, sus inicios datan de la época posterior a la Primera Guerra Mundial, cuando la preocupación que despertó en los académicos el horror de una guerra que condujo a la creación de la primera cátedra de relaciones internacionales en Inglaterra. Ahora nuestra disciplina queda consolidada en el ámbito de la investigación”. (Padilla, 1992, pág. 15)

De esta manera las conductas de los Estados obedecen a corrientes contrarias de pensamientos, que se vislumbran en forma de paradigmas o pensamientos estructurados de forma realista e idealista y que tienen su fuente en las investigaciones y posturas de pensadores de la historia.

El paradigma realista se caracteriza por tener al Estado como actor predominante, y tiene su origen en el pensamiento de Nicolás Maquiavelo (1469-1527), que indica que la supervivencia del Estado se sustenta en el principio de “buenas leyes y buenas armas”. Ante este principio, Padilla expone que esto quiere decir que las armas son mucho más importantes, ya que según Maquiavelo no pueden existir buenas leyes donde no existe fuerza militar y esto implica concentrar los estudios en el arte de la guerra, su organización y disciplina puesto que son las fuerzas militares el núcleo fundamental de la supervivencia de todo el Estado. De la misma manera hay otros pensadores que dan forma a esta corriente, como Raymond Aron (1905-1983), que aseguraba que cada Estado debía luchar por su supervivencia. La corriente realista se vislumbra en sucesos internacionales como la Primera Guerra Mundial (1914-1919) y la segunda (1939-1945).

Por otra parte, el paradigma idealista se caracteriza por tener una visión pacifista regida por principios ético jurídico, busca la paz internacional, evitar la guerra, alineación de la política exterior de los Estados y se encuentra sustentada en intelectuales de la historia como Aristóteles, que manifiesta operar con prudencia y pacifismo en los asuntos militares. Hugo Grocio tenía la misma perspectiva, ya

que exponía sus opiniones en cuanto a la conducta de los Estados basados en la justicia, la igualdad y la autodeterminación de los pueblos. La mayor proyección de la conducta pacifista se da por medio de la finalización de la Primera Guerra Mundial, influida por los 14 puntos de Woodrow Wilson (1856-1924).

“En el siglo XX, el pensamiento idealista de las relaciones internacionales tuvo su máximo exponente en una figura que marcaría el devenir del sistema internacional contemporáneo: Woodrow Wilson, quien logró superar las tendencias aislacionistas al interior de los Estados Unidos e integrarlo al concierto internacional en plenitud, ya que tenían la convicción de que debían ser ellos los encargados de “promover la democracia y el progreso moral de mundo.”

De esta manera el sistema internacional durante la primera mitad del siglo XX, se desarrolló bajo la conducta de los paradigmas realistas e idealistas, cuyo dialogo se materializa en hechos históricos, por ejemplo la creación de la Sociedad de Naciones como ente supra nacional que regulara con mecanismos pacíficos la solución de controversias internacionales, la cual no alcanzó los objetivos para lo cual fue creada ya que no logró evitar la Segunda Guerra Mundial, sin embargo sirvió como base para la creación de un mecanismo similar de mayor envergadura: la Organización de las Naciones Unidas en 1945, que a su vez dio origen a una serie instituciones internacionales, que buscaban generar mecanismos de diálogo entre los Estados con el fin de evitar un tercer enfrentamiento de carácter mundial, lo que conlleva a la formulación de una serie de conferencias internacionales para abordar diversas temáticas de interés, entre las cuales figura la Conferencia de Chicago en 1944.

2.2 Conferencias internacionales para la creación de la Organización de Aviación Civil

De acuerdo con una investigación de George R. Harper, titulada “Convención de Chicago de 1944 y la Política de Cielos Abiertos”, el desarrollo de esta organización se dio por medio de tres conferencias internacionales, que aportaron

aspectos importantes para la regulación de la aviación que son: Reunión de París de 1919, la de Madrid en 1926 y la de la Habana en 1928. (2001:3)

Para tener una mayor comprensión de los aportes que es convenciones tienen en la institucionalización de la soberanía del espacio aéreo internacional, es necesario aclarar el concepto de *soberanía* que ha jugado un importante papel en la teoría política y en el derecho internacional. Según el Diccionario de Ciencias Jurídicas y Sociales, **Soberanía** es la autoridad suprema del poder público. Sánchez Viamonte, escribiendo sobre el constitucionalismo, ha explicado con acierto y claridad que, en las repúblicas democráticas, no puede haber más soberanía interna o externa que la popular, por lo que desde un punto de vista político, la soberanía es “la plenitud lograda por la voluntad política del pueblo para determinarse y para manifestarse, de suerte que está comprendida en ella la sujeción de determinadas normas, establecidas como condición para su validez, y así, las formas jurídicas adquieren la importancia y jerarquía de condiciones impuestas a la *soberanía*... y de cuyo cumplimiento depende la legitimidad y validez de la voluntad política” (Osorio). Por ello se concluye que el poder de cualquier Estado queda relegado dentro de sus fronteras, después de las fronteras internacionales quedan en el marco de la soberanía en el ámbito internacional, y es donde surgen los intereses nacionales que afectan o benefician a los demás Estados; esto da forma a los instrumentos jurídicos en el sistema internacional, conocidos como convenios internacionales, que se formulan en forma bilateral y multilateral.

La Convención Internacional de París (CINA)³ firmada originalmente por treinta y ocho países en 1919, fue convocada durante el armisticio de Versalles, posterior a la Primera Guerra Mundial, fomentado por las potencias ganadoras de la Guerra en ese entonces, que deseaban imponer condiciones restrictivas hacia los Estados vencidos; en ésta se establecieron condiciones más ventajosas para los primeros y se instauraron normas y reglas que regirían la aviación hasta hoy en día, dentro de las cuales destacan:

³ El Acrónimo de la Convención de Paris es CINA.

“Soberanía del Espacio Aéreo: Cada Estado posee el aire que se encuentra sobre su territorio, y los demás Estados así lo reconocen; **Nacionalidad de las Aeronaves:** La nacionalidad de una aeronave es aquella del Estado en la cual está matriculada. Los Estados se comprometen por tanto a llevar un registro nacional de aeronaves; **Certificado de Aeronavegabilidad:** Para que se permita volar a una aeronave, el Estado donde está matriculada tiene que someterla a un proceso para certificar que está en buenas condiciones de vuelo; **Certificado de Aptitud:** La tripulación a cargo de una aeronave también tiene que tener un certificado emitido por el Estado correspondiente donde se verifique que poseen los conocimientos y aptitudes adecuados; **Reglas de vuelo:** Un conjunto básico de reglas comunes que debían cumplir las aeronaves durante su vuelo; **Transportes prohibidos:** Se definió un conjunto básico de tipos de carga que no estaban permitidos transportar a la aviación civil; **Aeronaves del Estado:** Se definió la aeronave de Estado como un tipo particular de aeronave, que por tanto precisa de una legislación diferente a la de la aviación civil”. (Ultrilla, 2000, pág. 1)

En este contexto, la soberanía del espacio aéreo es un avance significativo para los países firmantes, ya que significaba la admisión de aeronaves entre los miembros de este contrato. Harper señala que “La concesión de permisos para volar sobre el territorio de un Estado miembro fue el primer paso hacia el establecimiento de una verdadera política de Cielos Abiertos”. (Harper, 2001, pág. 3)

La Convención Iberoamericana de Aviación de Madrid realizada en 1926, fue la segunda conferencia en esta materia, y se realizó debido a que la anterior había sido realizada con beneficios de las potencias vencedoras de la Primera Guerra Mundial, por esta razón varios países del continente europeo no quisieron acogerse a esta convención, con el objetivo de regular la aviación con países que estaban bajo su influencia.

Esta segunda reunión tuvo como resultado una copia exacta a la de París, pero que contenían mayor igualdad para los países que no firmaron en la anterior, por lo que no tuvo relevancia, pero provocó que los miembros firmantes del CINA realizaran cambios con objetivos más igualitarios, lo que generó el acogimiento de

la convención de España y los países que no lo habían ratificado. Por otra parte, la Convención de la Habana de 1928, trató sobre la armonización de las normas de aviación en el hemisferio occidental.

Estas tres conferencias fueron bastante aisladas en materia de participación estatal, a lo que Harper refiere que “Estas convenciones fueron fundamentalmente regionales en su naturaleza y resultados. La Convención de París fue, sobre todo, un acontecimiento europeo, sin la participación de Estados Unidos. Entretanto, en las convenciones de La Habana y Madrid participaron incluso menos países”. (2001:4)

2.3 Convenio Sobre la Aviación Internacional. Chicago 1944

La necesidad de lograr un consenso internacional sobre la regulación aérea fue necesaria, debido a los crecientes avances en la aviación civil, que exigía de alguna manera un acuerdo internacional sobre la aviación civil. De esta manera se convoca a una cuarta conferencia internacional en Chicago, en noviembre de 1944, liderada por Estados Unidos, Inglaterra y Canadá donde participaron 52⁴ países, entre ellos todos los de la región latinoamericana. La reunión tuvo dos objetivos fundamentales: facilitar el transporte aéreo al finalizar la Segunda Guerra Mundial y promover el desarrollo ordenado de la aviación civil en el periodo de la post guerra.

En el desarrollo de esta reunión se realizaron temas que se discutieron en cuatro comités:

- Comité I - Convención Multilateral de Aviación y Organismo Internacional de Aeronáutica.
- Comité II - Normas y Procedimientos Técnicos.
- Comité III - Rutas aéreas y provisionales.
- Comité IV - Consejo provisional.

⁴ Ver anexo 1

Estos comités lograron establecer estas temáticas, excepto el primero ya que se discutieron asuntos económicos respecto a las rutas, por instituir un límite de aeronaves a lo que Winston Churchill⁵ (1874-1965) expresó que “un límite del número de aviones entre dos puntos podría redundar en un golpe mortal contra la utilización de grandes rutas comerciales aéreas” (Harper, 2001, pág. 5)

Tras 37 días de debate sobre los temas relacionados con la aviación civil lograron emitir los siguientes convenios:

- La Convención de Aviación Internacional.
- El Convenio Interino sobre Aviación Civil Internacional.
- El Convenio Internacional de Servicios de Tráfico Aéreo, o Convenio "Two Freedoms" (dos Libertades).
- Convenio Internacional de Transporte Aéreo o Convenio de "Five Freedoms" (cinco Libertades).
- Doce Anexos en relación con normas técnicas, y
- Un Formato Estándar de Convenio Bilateral.

Estos convenios establecieron normas que permanecen vigentes en la actualidad, siendo ratificados inicialmente por 26 países, ampliándose al día de hoy a 156. Esta conferencia estuvo marcada por un amplio debate de regularización de aviación, acordando un convenio interino hasta llegar a la ratificación de los Estados signatarios se aprobó la Convención de Aviación Internacional, llegándose además a un Acuerdo Interino que creó la Organización Provisional de Aviación Civil (OPACI) a cargo de cuyas dos principales órganos (la Asamblea Interina y el Consejo Interino) quedaron a partir de 1945 establecidas las medidas tendientes a lograr la colaboración en el ámbito aéreo internacional. En la misma fecha quedó también aprobado el Acuerdo de Tránsito, que consagraba las “Libertades Técnicas, y de Transporte”, que estipulaba las cinco libertades (las dos primeras técnicas y las otras tres comerciales).

⁵Es considerado uno de los grandes líderes de tiempos de guerra y fue Primer Ministro del Reino Unido en dos períodos (1940-45 y 1951-55).

En mayo de 1946 se realizó en Montreal la primera Asamblea Interina que eligió dicha ciudad como sede definitiva de la Organización Permanente y convocó a la primera Asamblea en donde se acuerda la creación de la Organización de Aviación Civil, la cual entró en vigor hasta 1947, en el periodo de la postguerra sin poder mandatorio sobre los Estados firmantes, sino de recomendación, quedando como un organismo especializado bajo la Corte Internacional de Justicia de las Naciones Unidas⁶. La Convención de Aviación Civil Internacional conocida como el Convenio de Chicago de 1944 es la Carta de la Aviación Civil Mundial y el Acta de nacimiento de la OACI.

2.4 Aspectos internacionales en el desarrollo de la OACI

De acuerdo a la información oficial de ONU, la OACI es una agencia especializada como un foro mundial que tiene como objetivo el desarrollo sostenido y ordenado de la aviación civil internacional, con la responsabilidad de fomentar políticas para satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo, con el derecho de cada Estado contratante, específicamente en la oportunidad equitativa de las empresas privadas de aviación y promueve el desarrollo de las organizaciones estatales de aviación civil en todos sus ámbitos⁷.

Como ya se dijo anteriormente el poder de cualquier Estado queda relegado dentro de sus fronteras, después de las fronteras internacionales quedan en el marco de la soberanía en el ámbito internacional, y es donde surgen los intereses nacionales que afectan o benefician a los demás Estados; esto da forma a los instrumentos jurídicos en el sistema internacional, conocidos como convenios internacionales, que se formulan en forma bilateral y multilateral. El Convenio de Chicago es el instrumento internacional que rige la regulación de la aviación civil, que como vimos en el apartado anterior, surge para dirimir problemas técnicos de la navegación aérea, en cuanto a sobrevolar Estados con legislaciones diferentes.

⁶ Ver Organigrama de las Naciones Unidas. Anexo 2

⁷ Convenio sobre Aviación Civil Internacional - Doc 7300.

En el marco de un convenio multilateral, los sucesos internacionales y nacionales dieron forma al desarrollo de la aviación civil, identificándose aspectos que confirieron forma al sistema internacional vigente. En primera instancia es notorio que las conferencias de París y Chicago estuvieron marcadas por intereses estatales en función del sistema internacional dominante de esa época. En el caso de la Conferencia de París, se realizó durante el armisticio de la finalización de la Primera Guerra Mundial (1914-1919) y fue motivada por intereses de los países vencedores, a lo que Luis Ultrilla del Centro de documentación de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) expone:

“Las potencias ganadoras, en particular Francia, querían imponer condiciones muy restrictivas al desarrollo de la aviación en los países perdedores, y se reservaban las condiciones más ventajosas ante aquellos países que habían adoptado una posición neutral durante la guerra”. (Ultrilla, 2000, pág. 1)

Esta intención se vislumbraba al final de la Segunda Guerra Mundial, ya que la política exterior estadounidense tendía a invertir en la reconstrucción de Europa y la contención del comunismo soviético, política que para 1947 fue expuesta como Plan Marshall. Este argumento se sustenta en el siguiente apartado que indica:

“Estados Unidos tenía la necesidad de dar salida a sus capitales y mercancías, para sostener su ritmo de crecimiento y nivel de empleo, su aparato productivo no fue dañado durante la guerra y el elevado nivel tecnológico le permitía competir satisfactoriamente con cualquier país industrializado, lo único que requería era el libre acceso a los mercados internacionales y la segura adquisición de materias primas, todo ello sería realizable por medio de la del libre mercado”, situación que permite identificar la tendencia e intereses de Estados Unidos por el comercio internacional. Situación que se debe a que en el marco de la Conferencia de Chicago, existía una discordia entre Estados Unidos e Inglaterra, ya que el potencial industrial de este último estaba disminuido por los efectos de la guerra, mientras que Estados Unidos estaba en pleno desarrollo industrial por lo que tenían la oportunidad de dominar el campo del transporte aéreo.

En el Convenio de Chicago de 1944, se considera que las intenciones en cuanto a regulación internacional de la aviación, y la facilitación del transporte aéreo, tendían a enfocarse en el comercio internacional tomando en cuenta la declaración del Primer Ministro británico Churchill, sobre la importancia de “no limitar un número de aeronaves que sobrevuelan los Estados por la creciente industria del transporte aéreo”.

Guatemala queda adherida al Convenio de Chicago, primero por el Convenio Interino de la OPACI en 1944, y posteriormente a la entrada en vigor de la OACI en 1947. De manera que para la Conferencia de Chicago, Guatemala vivía un hecho trascendental que se denominó “La Revolución de 1944”⁸.

Esta revolución tuvo un periodo de diez años, y la política exterior del país estaba basada en los planteamientos concernientes a la paz mundial, concretada en su participación en la Conferencia de las Naciones Unidas San Francisco en 1945, en donde se constituyó la Organización de las Naciones Unidas –ONU-. “Guatemala compartió, en especial, los planteamientos concernientes a la paz, relaciones de amistad, cooperación internacional, respeto a los derechos humanos, libertades fundamentales e igualdad soberana. La delegación guatemalteca dejó constancia de su desacuerdo por el derecho de veto concedido a las naciones ubicadas como potencias”. (Cáceres R., 2010, pág. 1)

En el escenario internacional en el umbral de la OACI, es posible identificar el interés que los Estados participantes mostraban en la aviación civil, especialmente por los avances que se registraban en la época. Asimismo se distinguen dos aspectos en función del orden mundial que se estaba instituyendo en el periodo de la post guerra: por una parte la visión norteamericana de expandirse por medio del comercio internacional, con la ventaja de no haber sido afectado en su territorio durante la Segunda Guerra Mundial; y por otra, el hecho de que la OACI queda relegada a las Naciones Unidas, organización que busca regular las relaciones

⁸La Revolución de 1944 fue un movimiento cívico-militar ocurrido en Guatemala el día 20 de octubre de 1944, encabezado por militares, estudiantes y trabajadores, que derrocó al gobierno de facto del General Federico Ponce Vaides, dio lugar a las primeras elecciones libres en ese país, e inauguró un período de diez años de modernización del Estado en beneficio de las mayorías de clase trabajadora.

entre sus Estados miembros, por medios pacíficos y mecanismos de solución de controversias.

El preámbulo del Convenio de Chicago expone 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" (Convenio de Chicago, 1944, pág. 4); es así como la OACI se convierte en un organismo especializado, determinando sus funciones de regulación internacional de aviación civil caracterizada por la cooperación, apoyo y recomendaciones, buscando evitar enfrentamientos, lo que permite visualizar la intención del convenio para el desarrollo multilateral de la aviación civil, en la línea de la cooperación.

De esta manera los sucesos históricos de la aviación civil tienen como resultado el Convenio de Chicago, y se hace necesario analizarlo para delimitar el tema en la regulación de aeropuertos.

2.5 Derecho Aeronáutico: Origen y formación.

El origen del Derecho Aeronáutico tiene que ver con los intentos del hombre por volar, de acuerdo al artículo "Historia de los inventos-la aeronáutica", en los sucesos que dan forma a la regulación aérea se identifica a Leonardo Da Vinci (1452-1519), quien elaboró un código de vuelo por la conducta de las aves, lo que permitió fabricar una maquina voladora para que alzara su vuelo por medio del impulso de la caída de una colina. Este primer intento influyó en el ser humano en cuanto a los intentos de poder volar, ya que para 1783 los hermanos Montgolfier⁹, -inventores del globo aerostático- realizaron una demostración pública del globo y recorrió 2km en un tiempo de diez minutos, en presencia del rey Luis XVI de Francia, y esto tuvo como consecuencia el interés de continuar con los experimentos. En 1785 se registra el primer vuelo tripulado por personas, siendo los primeros Pilâtre de Rozier (1754-1785) y Marquisd' Arlandes (1742-1809) que recorrieron el Canal de la Mancha.

⁹Joseph-Michel Montgolfier (1740-1810) y Jacques-Étienne Montgolfier (1745-1799)

Al pasar del tiempo las actividades aéreas fueron aumentando, lo que generó que las autoridades de París dictaran ordenanzas y prohibiciones en las ascensiones en globo, imponiendo el uso de paracaídas en los vuelos y que esta actividad se realizara posterior a recoger las cosechas. Estas normas podrían considerarse las primeras disposiciones específicas para la navegación aérea. Es decir que la actividad humana influye en la regulación de esta misma, de esta manera se continúa en la perfección del vuelo a partir del siglo XVIII, por lo que es necesario comprender y analizar al derecho aeronáutico como ente regulador de lo que implica el vuelo del ser humano.

Derivado de la descripción anterior se identifican tres momentos que originan el derecho aeronáutico: el deseo del ser humano de volar, las incursiones en los experimentos para el logro de este objetivo y la regulación de las autoridades de la época en el desarrollo de este tipo de actividad. Es en este tercer momento que tiene su origen el derecho aeronáutico, “la regulación” por la seguridad de las personas mismas.

2.6 Derecho Aeronáutico

La internacionalización del aire y del espacio aéreo originó la necesidad del consenso internacional, manifiesto en la creación del Derecho Aeronáutico, rama jurídica con características propias como:

- a) El aire, debido a que constituye la atmósfera de la tierra y es el espacio que abarca este tipo de derecho.
- b) Desempeño de sus funciones en el ámbito de la internacional que involucra el transporte de personas y mercancías.
- c) Abarca problemas que se relacionan con esta actividad.

Para el análisis de esta disciplina, se tiene como referencia a Juan José de la Roca, por su tesis sobre “Derecho Aeronáutico Guatemalteco” y refiere que esta rama jurídica ha adquirido diferentes denominaciones como Derecho Aéreo, Derecho Aeronáutico, Derecho de Aviación etc. (1976:4)

El Derecho Aéreo es empleado por Francia, pero es un término bastante amplio y exclusivo de las aeronaves, por otra parte el Derecho Aeronáutico según el criterio del jurista argentino Juan Lena, equivale a los derechos de navegación aérea ajustado al contenido real de la disciplina. De acuerdo a De La Roca, es difícil encontrar una definición única, por las diferentes posturas de los juristas en la materia, o por lo menos una que cuente con un acuerdo general de la mayoría, ya que algunos asignan mayor importancia a algunos elementos de la navegación y otros precisan sobre los problemas que se derivan de esta actividad, lo que implica referir algunas definiciones para construir una que se relacione con el presente estudio.

El tratadista italiano Pietro Goglio en su código aeronáutico indica que "...es el conjunto de normas de Derecho Público y Privado que regulan la navegación aérea y en general el movimiento de las aeronaves y otros aparatos que se mueven en el aire en relación con las cosas, personas y la tierra" (1927:19). Por otro lado Hilda Filgermann expone que es "... el conjunto de normas jurídicas que regulan la navegación aérea, tanto como transporte de pasajeros, para fines turísticos, como con fines comerciales, o militares, y el uso del espacio aéreo por los diversos Estados, en el ejercicio de su soberanía sobre ese espacio aéreo, que se halla sobre su territorio, según cuerdos internacionales". (Filgermann, 2009, pág. 1) Con base a la investigación de De la Roca, el Derecho Aeronáutico es la rama del derecho en la que se constituye un conjunto de normas y principios que regulan la navegación aérea, comprendiendo dentro del mismo el tránsito por el espacio, transporte especial de personas, mercadería o correspondencia, la organización civil y militar de las aeronaves y reglas en cuanto las operaciones de las aeronaves como el despegue, vuelo y aterrizaje, así como también las señales y características del avión.

De acuerdo a Filgermann, derivado de la interacción de los vuelos internacionales, el Derecho Aeronáutico ha tenido que implementar regulaciones en cuanto a requisitos que se exigen para esta actividad, en el manejo de los vuelos, estas regulaciones se aplican a la partida, altura, aterrizaje, propiedad y alquiler de

naves, regulación de aeródromos, seguros, responsabilidad aeronáutica, etcétera. En definitiva la regulación se refiere al aparato que se usa para volar, y la infraestructura necesaria para que eso suceda, además de los lugares por donde las aeronaves circulan. “Es una rama del Derecho relativamente nueva, ya que el hombre tardó en conquistar el espacio aéreo, pero cuando lo hizo, ahorró tiempo y redujo distancias” (Filgermann, 2009, pág. 1)

Por lo tanto la expresión Derecho Aeronáutico remite al conjunto de normas jurídicas que regulan la navegación aérea y el establecimiento y uso de sus infraestructuras, sea con fines civiles (comerciales o no) o militares. Dichas normas pueden ser tanto de origen nacional o interno (esto es, adoptadas unilateralmente por cada Estado), como de origen internacional (esto es, surgidas de acuerdos bilaterales o multilaterales entre varios Estados o de organizaciones constituidas por éstos, como la OACI, organización creadora de normas aeronáuticas relevantes por el frecuente alcance supranacional de los vuelos.

La navegación aérea puede suscitar relaciones jurídicas de diversa naturaleza o especialidad y, por ello, las normas que las regulan, aunque puedan ser agrupadas e identificadas por su objeto aeronáutico, pertenecen a diversas ramas del Derecho, como el Derecho Administrativo (caso de las normas que regulan o autorizan la apertura de aeródromos, las licencias de vuelo o la imposición de sanciones), el Derecho Internacional Público (caso, por ejemplo, de las normas y organizaciones aeronáuticas derivadas de acuerdos internacionales), el Derecho Mercantil (al que se adscriben, por ejemplo, las normas que regulan el contrato de transporte aéreo), el Derecho Laboral (del que forman parte las normas sobre condiciones de trabajo de las tripulaciones) o el Derecho Penal (del que proceden las normas que determinan y reprueban los delitos aeronáuticos).

Aunque no sean normas jurídicas en sentido estricto y, por ello, no puedan considerarse integradas en el Derecho Aeronáutico, muy relevante es la función autorreguladora de las directrices, criterios o reglas adoptados en el seno de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), a los que voluntariamente se someten las numerosas compañías aéreas que forman parte de la misma.

2.7 La OACI como organización

La Organización de Aviación Civil (OACI), tal como se presentó en el capítulo anterior, es una agencia especializada de la ONU creada en 1944 por el Convenio de Chicago en 1944, para estudiar los problemas de aviación internacional y promover los reglamentos y normas únicas para el mundo. Esta organización se dirige por un consejo permanente con sede en Montreal.

De acuerdo al Convenio de Chicago los fines y objetivos de la organización son: Desarrollar los principios y la técnica de la aviación aérea internacional y fomentar la formulación de planes y el desarrollo del transporte aéreo internacional. Para lograr tales fines persigue “ fomentar el progreso de la aviación civil internacional; fomentar el diseño y el manejo de aeronaves para fines pacíficos; estimular el desarrollo de rutas aéreas; aeropuertos y satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo en lo relativo a transportes aéreos seguros, regulares, eficientes y económicos”. (Convenio de Chicago, 1944, pág. 3)

2.8 Funcionamiento

El capítulo 8 del convenio, estipula que la asamblea es el órgano supremo de la organización, y el ejecutivo es el consejo que se forma por treinta y tres Estados, ambos órganos tienen su sede en Montreal Canadá. En la asamblea están representados todos los Estados contratantes, donde realizan reuniones sobre la labor realizada en la esfera técnica, jurídica, de asistencia técnica y económica, donde se fijan las directrices de los trabajos futuros de los otros órganos.

El consejo está integrado por Estados que se eligen por la asamblea, y sus funciones técnicas se tratan por medio de comisiones específicas en las diversas áreas, mismas que son:

- Comisión de Aeronavegación
- Comité de Transporte aéreo
- Comité de ayudas colectivas
- Comité de finanzas
- Comité de personal

- Comité sobre interferencia ilícita de la aviación civil y sus instalaciones y servicios.
- Comité de cooperación técnica
- Comité jurídico

Por otra parte el consejo de OACI fomenta la cooperación internacional en el suministro y explotación de servicios de navegación aérea a manera que responda a los intereses de los proveedores y usuarios en cuestión. Esto se hace para facilitar una implantación eficaz y económica del concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial, sobre la orientación proporcionada en el Plan mundial de navegación aérea.

La función principal de las diferentes Oficinas Regionales de la OACI es redactar y mantener los Planes Regionales de Navegación Aérea actualizados.

Organización y localización de las diferentes sedes:

- África Occidental (Dakar, Senegal)
- África - Océano Índico (Nairobi, Kenia)
- Europa (Paris, Francia)
- África (El Cairo, Egipto)
- América Central (México, DF)
- América del Sur (Lima, Perú)
- Oriente y Oceanía (Bangkok, Tailandia)

La Oficina en México tiene jurisdicción sobre 30 países y territorios, dentro de los que se encuentra Guatemala. Con la exposición de estas funciones de la organización es importante exponer la base jurídica internacional sobre la que ejerce sus operaciones a nivel mundial, para lo cual es necesario describir y contextualizar las normas y principios aplicables del Convenio de Chicago, que se relacionan con el presente estudio. Pero que previo a la descripción de dicho convenio es importante mencionar la terminología utilizada en cuanto a la aeronáutica civil que se utiliza como lenguaje técnico para lograr la plena comprensión del mismo, basado en las definiciones y abreviaturas de la DGAC.

- **Aeronáutica:** De acuerdo al Diccionario Real de la Academia Española en su vigésima segunda edición, la aeronáutica es el conjunto de medios relativos a las aeronaves, las instalaciones, los servicios destinados al transporte aéreo.
- **Aeronáutica Civil:** de acuerdo al preámbulo del convenio de Chicago es el medio que se utiliza para especificar que los temas abordados es específicamente para la aviación que opera fuera del aparato militar o aviación que operan los Estados contratantes.
- **Aeronave:** El artículo 39 de la Ley de Aviación Civil de Guatemala expresa que “se considera aeronave a 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 y que sean aptos para el transporte de personas, carga y cosas”.
- **Servicio aéreo:** Todo servicio aéreo regular realizado por aeronaves de transporte público de pasajeros, correo o carga.
- **Servicio aéreo internacional:** Es el servicio aéreo que pasa por el espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado.
- **Línea aérea:** Toda empresa de transporte aéreo que ofrezca o explote un servicio aéreo internacional.
- **Escala para fines no comerciales:** Es el aterrizaje para fines ajenos al embarque o desembarque de pasajeros, carga o correo.

2.9 Descripción del Convenio de Chicago de 1944

El Convenio de Chicago está formado por el preámbulo, donde resalta que el desarrollo de la Aviación Civil Internacional puede contribuir a preservar la amistad y el entendimiento de las naciones y los pueblos, y que el abuso de esta práctica también puede contribuir a una amenaza en la seguridad general. Por otra parte el preámbulo expresa claramente el deseo de promover la cooperación entre los Estados miembros para lograr el desarrollo de los mismos, ya que de esto depende la paz del mundo.

El convenio se compone también de cuatro partes y anexos técnicos, todos definidos por recomendaciones y normas. Las primeras son de carácter opcional por los Estados contratantes mientras que las normas son de obligatorio cumplimiento. No obstante, el convenio contiene un mecanismo mediante el cual, el Estado puede no dar cumplimiento a una norma, pero aun así tiene la obligación de notificar a la OACI sobre el porqué de tal discrepancia y la razón de la misma.

Respecto de las 4 partes, cada uno es un componente relativo a la aviación civil, por lo que la primera está comprendida de siete capítulos y los artículos del 1 al 42 y corresponde a la navegación aérea, estableciendo condiciones relativas a esta misma en cuanto al derecho aéreo y la infraestructura. Reconoce la absoluta soberanía del espacio aéreo de cada Estado y especifica que el convenio está dedicado a las aeronaves civiles y no las pertenecientes al Estado como las militares o de la policía etc. Por otro lado otorga las dos primeras libertades del aire¹⁰. Establece también que los cobros de tasas por servicios de navegación aérea se aplicaran a todos por igual, además de la obligación de informar a la OACI acerca de los aeropuertos que posee cada Estado contratante. En el caso de la identificación de la aeronave, donde expresa que la nacionalidad es la que se identifica en la matrícula y que su Estado deberá llevar el registro, misma que deberá ser notificada a la organización y de la misma manera por lo que todo Estado se compromete a proporcionar estos servicios en su territorio¹¹.

En la parte primera del convenio se expone la documentación obligatoria de las aeronaves que deben portar:

- Certificado de matrícula.
- Certificado de aeronavegabilidad vigente.
- Licencias de tripulantes vigentes.
- Diario de a bordo.
- Licencia de radio.

¹⁰Las libertades del aire, en el ámbito del Derecho Aeronáutico, son una serie de derechos relativos a la aviación comercial que garantizan a las aerolíneas de un Estado entrar en el espacio aéreo de otro Estado y aterrizar en éste. Se diferencia entre libertades técnicas, libertades comerciales y otras libertades; para un total de 9. Las cinco primeras fueron definidas en el Convenio de Chicago de 1944, mientras que las 4 restantes las establece doctrinas relativas a libertades técnicas y comerciales.

¹¹ Ver Anexo 3

- Listado de pasajeros.
- Manifiesto de carga.

La segunda parte comprende los capítulos del 8 al 13 y los artículos del 48 al 66, y se define a la organización, la asamblea, el consejo, la comisión de aeronavegación, el personal y las finanzas. Es importante mencionar que en el artículo 47 indica que la organización gozara de capacidad jurídica en todo Estado contratante para el ejercicio de sus funciones, siempre que sea compatible con la constitución y de las leyes del Estado¹².

De la misma manera la tercera parte está formulada del capítulo 14 al 16 y con los artículos 67 al 79, y constituye todo lo referente al transporte aéreo internacional, determinando que las empresas que se dediquen a este ramo, deben proporcionar a la OACI, informes estadísticos¹³ sobre:

- Tráfico aéreo.
- Costos operativos directos: Tripulación, combustible, aceite, mantenimiento, tasas, etc.
- Costos no operativos: Atención al pasajero en tierra, alquileres, reservas, etc.
- Estado de cuentas.
- Ingresos

La tercera parte refiere también la potestad de sugerir a los Estados contratantes, modificaciones en rutas, aeropuertos y servicios así como proponer la explotación conjunta de aeropuertos y ayudas en la navegación aérea.

La cuarta parte del convenio constituye los capítulos 17 al 22 y los artículos del 80 al 96, y estipula las disposiciones finales donde expone el mínimo de Estados que tenían que adherirse para entrar en vigor, los mecanismos y solución de controversias además de las sanciones que se emitirán por incumplimiento.

¹² Ver anexo 4

¹³ Ver anexo 5

Por otro lado se agregan anexos al convenio de Chicago por ser de naturaleza técnica, lo que representa la parte más importante debido a las actualizaciones tecnológicas en la aviación, a la fecha se enumeran 18 anexos.

De esta manera queda establecida la descripción del Convenio de Chicago, por lo que a continuación se expondrá sobre la Dirección General de Aeronáutica Civil de Guatemala y la base jurídica para sus operaciones en el país.

CAPÍTULO III

OACI Y LA INCIDENCIA EN LA AVIACIÓN CIVIL GUATEMALTECA

Para el desarrollo del tema de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en la Aviación Civil guatemalteca, es importante analizar el Derecho Aeronáutico e identificar el origen del mismo, por consiguiente se expone sobre la OACI como organización y el desarrollo de sus funciones por medio de la descripción del Convenio de Chicago de 1944, posteriormente se describen las funciones de la Dirección General de Aviación Civil Guatemalteca y la incidencia que tiene la OACI en materia de derecho internacional con el objetivo de justificar la remodelación del Aeropuerto Internacional “La Aurora”.

3.1 Desarrollo de la aviación civil en Guatemala

De acuerdo a los registros del sitio de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Guatemala, la aviación civil tuvo su origen en 1910, ya que se registran los primeros vuelos en el país promovidos por Alberto de la Riva y Víctor Ortiz por el diseño de un planeador. Para 1914 se fundó la academia de aviación en el Campo Marte, donde se integra Dante Nanini, considerado como el pionero de la aviación guatemalteca por ser el primer instructor y piloto aviador.

Las necesidades aeroportuarias de Guatemala motivaron a la construcción del Aeropuerto Internacional “La Aurora”, para 1923 ya se realizan las primeras actividades aeronáuticas. En 1927 se iniciaron los vuelos regulares, autorizando a la compañía Pickwick Airways Inc. para realizar estas operaciones entre Guatemala, México y Estados Unidos. Esta empresa realizaba tres vuelos semanales transportando tanto pasajeros como correo. Posteriormente, este servicio se extendió a San Salvador con vuelos diarios. En el mismo año la Compañía Pan American inició sus vuelos con rutas entre Guatemala y Brownsville, Texas.

“Con fecha 11 de setiembre de 1929, durante el gobierno presidido por el General Lázaro Chacón, se creó la Dirección General de Aeronáutica Civil, como una

dependencia del Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas, por medio del Decreto Legislativo No. 1032. En su inicio, la Dirección General, contó con el Departamento de Operaciones y Asesoría Jurídica; posteriormente y debido al avance de la aviación, dicha dependencia se fue implementando hasta contar con los Departamentos que hoy la integran”. (DGAC, 2011)

En esa época, el Aeropuerto “La Aurora” estaba conformado por una pista de grama, de características adecuadas para satisfacer las necesidades de la década de los años 30. La Segunda Guerra Mundial motivó el asentamiento de una base aérea militar en “La Aurora” y con ello la necesidad de construir una pista pavimentada para permitir la operación de las aeronaves, habiéndose construido en 1942 la primera pista pavimentada con longitud de 2000 metros, en 1959 se extendió la misma en 500 metros a cada extremo. El primer avión jet comercial que aterrizó en “La Aurora” fue en el año 1959, un DC-8 de la Empresa Panavias. En 1968, se concluyeron los trabajos de construcción de la nueva terminal de pasajeros con un área de 24,000 metros cuadrados¹⁴.

En el aspecto jurídico es importante mencionar que en el año 1948, se promulgó la primera Ley de Aviación Civil de Guatemala, la cual fue sustituida por el Decreto 100-97 a partir del 7 de diciembre de 1997. Posteriormente, en el año 2001 se promulgó el Decreto 93-2000 “Ley de Aviación Civil” y el Acuerdo Gubernativo 384-2001 “Reglamento” de la citada ley, la cual está vigente a la fecha. El objeto de esta ley es normar el ejercicio de las actividades de aeronáutica civil, en apoyo al uso racional, eficiente y seguro del espacio aéreo, con fundamento en la Constitución Política de la República, los Convenios y tratados internacionales ratificados por Guatemala y los reglamentos emitidos para el efecto y demás normas complementarias. Asimismo establece que la Dirección General de Aeronáutica Civil, es el órgano encargado de normar, supervisar, vigilar y regular, con base a lo prescrito en la Ley de Aviación Civil¹⁵, reglamentos, regulaciones y disposiciones complementarias, los servicios aeroportuarios, los servicios de

¹⁴ Obtenido de la página oficial de la **Comisión Latinoamericana de Aviación Civil**, disponible en la página Web: <http://clacsec.lima.icao.int>

¹⁵ Decreto número 93-2000.

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. Esta Ley consagra el artículo 66 la declaración de una política de cielos abiertos, otorgando la 3ra. 4ta. y 5ta. libertades comerciales.

Ante el cumplimiento de las normativas y disposiciones internacionales en materia de seguridad, en el año 2007 se le otorgó al Estado de Guatemala la Categoría I por parte de la Administración Federal de Aviación-FAA¹⁶.

3.2 Funciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil y la incidencia de la OACI en la aviación guatemalteca

En primera instancia es necesario mencionar que la misión de la DGAC es la de normar, administrar, fortalecer y vigilar lo referente a la prestación de los servicios aeroportuarios, navegación y transporte aéreo, conforme a la legislación vigente y los acuerdos internacionales ratificados por el Estado de Guatemala. De la misma manera la visión corresponde a ser líder en la administración, facilitación y vigilancia de los servicios aeroportuarios, de navegación y transporte aéreo y para lograr esto busca elevar los estándares de calidad para la seguridad de los usuarios nacionales e internacionales. (DGAC, 2011, pág. 1)

De la misión y visión expuesta se puede determinar el ámbito de acción que comprende la DGAC, y para este logro lo realiza por medio de las funciones que le competen, mismos que están establecidos en la Ley de Aviación Civil bajo el decreto 93-2000, específicamente en el artículo 7, el cual es necesario analizar.

De acuerdo al sitio de acceso a la información de la DGAC, esta institución se rige por la Ley de Aviación Civil bajo el decreto 92-2000, y en su artículo 7 determina las funciones que le competen.

¹⁶ Obtenido de la página oficial de la **Comisión Latinoamericana de Aviación Civil**, disponible en la página Web: <http://clacsec.lima.icao.int>

De manera que las funciones de la DGAC son relativas a la navegación aérea y para que sea posible, el artículo 7 de dicha ley especifica las funciones que le compete y se remiten a otorgar, supervisar, aprobar, modificar, suspender, coordinar sobre temas específicos como la aviación en general en el país, el control de actividades de aeródromos, los servicios de navegación y de matrícula de aeronaves, accidentes, delegación de personal para el logro de las funciones, el control de las tarifas y del espacio aéreo y la realización de informes al Presidente de la república por medio del Ministerio de Comunicaciones¹⁷.

Dentro el artículo 7 se identifican los apartados específicos que mantienen el contacto con las organización internacional en esta materia, siendo esta la OACI, donde los incisos h, o, y q donde mencionan sobre el intercambio de información con organizaciones internacionales u otras direcciones para fortalecer la seguridad, y de la misma manera especifica que la DGAC participa como órgano técnico representativo del Estado en las reuniones de las organizaciones internacionales de aeronáutica civil, así como también en las negociaciones de tratados en materia de aeronáutica. Así mismo supervisa la implementación de acuerdos, tratados y convenios internacionales en este aspecto.

De esta manera es posible identificar como el Derecho Internacional rige en materia de aeronáutica civil en Guatemala por medio de los mecanismos de concertación con el sistema internacional, específicamente OACI-DGAC, por lo que es posible determinar que la base jurídica internacional corresponde al Convenio de Chicago de 1944 y sus correspondientes anexos que actualizan los avances de la aeronáutica civil, mismo que influye y da forma a la Ley de Aviación Civil vigente de Guatemala.

En el Convenio de Chicago y la Ley guatemalteca vigente de esta temática, es posible identificar la igualdad en los artículos expuestos en ambos respecto a los temas relativos a la aeronáutica civil, un ejemplo puede ser el artículo 29 del convenio internacional, con el artículo 43 de la ley nacional sobre los documentos

¹⁷ Ver anexo 7

que deben portar las aeronaves, esto se menciona para poder identificar la influencia de la OACI en aspectos aeronáuticos sobre el Estado de Guatemala como país contratante de esta organización, lo cual permite que se aborde la aviación civil en forma conjunta con el fin de garantizar la seguridad internacional.

Entendiendo a la incidencia, como un acontecimiento que sobreviene en el curso de un asunto o negocio y que tiene con él alguna conexión¹⁸, se puede determinar que la incidencia de la OACI en la aviación guatemalteca está basada en el compromiso que tiene el Estado de responder, formular y participar en materia de aeronáutica civil por medio del cumplimiento en las recomendaciones y normas que se exponen en el mismo, principalmente porque se basa en los principios del Derecho Internacional que compete cumplir.

De manera que la incidencia de la OACI en la Aeronáutica Civil guatemalteca se puede definir en materia de interacción interestatal, similar a las funciones de las Naciones Unidas, ya que se cuenta con un convenio internacional por el que se rigen los temas relativos a la aeronáutica, tiene mecanismo de solución de controversias, existe comunicación entre los Estados contratantes y también cooperación para el desarrollo del tema de la aviación civil, con fines específicos de seguridad internacional.

Habiendo expuesto sobre la base jurídica nacional e internacional que rige la aeronáutica civil es importante precisar sobre el tema, específicamente en la temática de aeropuertos, en este contexto, el apartado que refiere los aeropuertos se encuentra en el artículo 69 del convenio de Chicago que expresa:

Artículo 69.- Mejora de las instalaciones y servicios para la navegación aérea

“Si el Consejo estima que los aeropuertos u otras instalaciones y servicios para la navegación aérea de un Estado contratante, incluso los servicios de radio y meteorológicos, no son razonablemente adecuados para el funcionamiento seguro, regular, eficaz y económico de los servicios aéreos internacionales, existentes o en proyecto, el Consejo consultará con el Estado en cuestión y con

¹⁸ Tomado del Diccionario Real de la Academia Española en su Vigésima segunda edición. 2010

otros Estados afectados, con miras a encontrar los medios por los cuales la situación pueda remediarse y podrá hacer recomendaciones a tal efecto. Ningún Estado contratante será culpable de infracción del presente Convenio si no pone en práctica tales recomendaciones”. (Convenio de Chicago, 1944, pág. 16)

De esta manera se puede notar que es el Consejo el que tiene la función de vigilar por las operaciones aeroportuarias, es decir que parte desde la materia de la supervisión que establece en las terminales aéreas.

CAPÍTULO IV

PROYECTO DE AMPLIACIÓN, REMODELACIÓN Y MODERNIZACION DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL “LA AURORA”

El presente capítulo pretende exponer sobre el proceso de ampliación, remodelación y modernización del Aeropuerto Internacional “La Aurora”, para ello es necesario contextualizar de acuerdo a las normativas de la OACI que dan forma a dicho proceso y los resultados. De manera que se expone sobre el tema de la categorización de aeropuertos, el marco jurídico regulatorio para acceder a la Categoría I, el Plan Maestro específico para Guatemala conocido como “Plan Nueva Aurora” y el desarrollo en seguimiento de este plan. Tomando en cuenta que las acciones realizadas en la terminal aérea nacional están a cargo de la DGAC, y que esta misma opera dentro del marco institucional del Estado guatemalteco, los cambios se han realizado bajo las administraciones gubernamentales que iniciaron el Plan Maestro y las que posteriormente continuaron en las fases de desarrollo, por lo que se describe el tema bajo dos periodos que están formados en el proceso de la remodelación del aeropuerto que son 2005-2007 y 2008-2011.

4.1 Categorización de aeropuertos como incentivos para el cambio

Con base en la información de la Administración de Aviación Federal de los Estados Unidos, la categorización de aeropuertos se realiza en forma conjunta entre dicha administración y la OACI, de manera que es necesario profundizar en este aspecto para determinar el ascenso a categoría I del Aeropuerto Internacional “La Aurora”.

La coordinación OACI-FAA se realiza básicamente por los estándares establecidos de la OACI y la revisión de la FAA. Para esto realizan evaluaciones que indican si cada país miembro es seguro o inseguro en cuanto a las

operaciones y mantenimiento. De manera que la FAA coopera con la autoridad de aviación civil del país anfitrión en materia de operaciones y de mantenimiento de aeronaves.

Es decir que la FAA determina si la autoridad de aviación civil (en este caso la DGAC) posee una infraestructura adecuada de vigilancia de seguridad operacional de aviación internacional, como lo definen los estándares de la OACI. Dentro de estos estándares se encuentran:

- 1) Leyes que permitan a las respectivas instancias gubernamentales adoptar reglamentos necesarios para reunir los requisitos mínimos de OACI;
- 2) Reglamentos vigentes que cumplan con dichos requisitos;
- 3) Procedimientos para llevar a cabo las exigencias normativas;
- 4) Certificación de transportadores aéreos, inspección de rutina y programas de vigilancia y;
- 5) Recursos de la organización y de personal, para implementar y hacer cumplir lo mencionado.

Resultado de estos estándares de la OACI, la FAA establece dos categorías para el estatus de la autoridad de Aviación Civil: Categoría I y II.

Categoría I: Significa que cumple con los estándares de la OACI, para esto los inspectores de la FAA evalúan a la Aviación Civil nacional y determinan sobre la vigilancia de los transportadores aéreos se efectúan de acuerdo a los estándares de seguridad operacional de aviación de la OACI.

Categoría II: es la que no cumple con los estándares de la OACI. Y resulta de la evaluación de la FAA donde determina que no realiza la vigilancia de seguridad operacional de acuerdo a los estándares mínimos requeridos por la OACI y se denomina a un país con esta categoría cuando:

- 1) El país no posee leyes o reglamentos necesarios para complementar la certificación y vigilancia de los transportadores aéreos de acuerdo a estándares mínimos internacionales;
- 2) La entidad de Aviación Civil no posee la experiencia técnica, recursos e institucionalización para otorgar licencias o vigilar las operaciones de los transportadores aéreos;
- 3) La entidad de Aviación Civil personal técnico debidamente entrenado y calificado;
- 4) La entidad de Aviación Civil no suministra guías adecuadas a los inspectores para cerciorarse de la ejecución y cumplimiento de los estándares mínimos internacionales; y
- 5) La entidad de Aviación Civil no posee suficiente documentación y registros de certificación así como inadecuada vigilancia continua de las operaciones de los transportadores aéreos.

No obstante la FAA presta su apoyo a las autoridades de aviación civil con categorías inferiores a las aceptables, suministrando experiencia técnica, asistencia con inspecciones y cursos de entrenamiento. La FAA espera trabajar con otros países a través de la OACI para tratar la problemática del incumplimiento de los estándares de vigilancia de seguridad operacional de la aviación internacional.

Dicho esto y ya establecidas las categorías que corresponden a una certificación, se debe precisar sobre el contexto del Aeropuerto Internacional “La Aurora” y la remodelación, ampliación y modernización que tuvo lugar a la elevación a categoría I, así como la identificación de los aspectos que se relacionan con la categoría.

4.2 Anexo 14 de la OACI en relación a la regulación de aeropuertos

Derivado de la descripción de la Categoría I, se necesita precisar sobre los estándares de seguridad operacional que exige la OACI, para identificar en cuáles de ellos cumplió el Aeropuerto Internacional “La Aurora” y por lo que el Anexo 14 de la OACI que corresponde el apartado de Diseño y Operaciones de Aeródromos (es decir aeropuertos) y se conforma por el volumen I, refleja la planificación y diseño, así como la explotación y el mantenimiento de los aeródromos. Esta edición incorpora 10 enmiendas adoptadas por el Consejo y el volumen II, este último reemplaza al primero ya que es una actualización y contiene los siguientes documentos complementarios que son:

- 1951. Anexo 14 (4ª ed. 2004). Obstáculos y aves.
- 1983. Doc. 9137-6/8. Obstáculos y aves, manual.
- 1987. Doc. 9184/1. Planificación física y ambiental de aeropuertos.
- 1987. Doc. 9184/3 Manual de Planificación de aeropuertos.
- 1991. Doc. 9137/3. Usos del suelo atractivos para las aves

Dentro de estos lineamientos de aviación se encuentran los aspectos que dieron forma a la remodelación del aeropuerto de 1987. Doc. 9184/1. Planificación física y ambiental de aeropuertos. En la parte 3 del “Manual de planificación de aeropuertos” se introducen recomendaciones de evaluación y selección de la ubicación de los aeropuertos, planificación física, ambiental (población, flora y fauna, ruido, atmósfera, agua y suelo), riesgos (fauna) y compatibilidad con los usos del suelo circundante.

El documento 9184 en su capítulo I, numeral 1.2.4 indica que “la identificación de una necesidad manifiesta o de una exigencia es el punto de partida de todo proyecto. En algunos casos se puede atender esta necesidad o exigencia mediante la ampliación o remodelación de una obra existente. Una vez identificada la necesidad o exigencia se prepara un pronóstico de crecimiento potencial para las instalaciones y servicios que se necesitaran para satisfacer dicha exigencia”.

(Doc. 9184/3, 1987, pág. 4)

De manera que este apartado explica la formulación de un plan de desarrollo aeroportuario específico para cada país contratante, es decir un estudio particular para los aeropuertos. Esta es la base jurídica que da forma a la elaboración de un plan maestro que se le debe dar seguimiento, por lo que el apartado 1.2.6 del manual de planificación de aeropuertos indica los aspectos que toman en cuenta son:

- a) Pistas y calles de rodaje
- b) El área y los edificios de la terminal de pasajeros
- c) El área y los edificios de la terminal de los servicios de apoyo y de los servicios auxiliares.
- d) La infraestructura (carreteras y servicios de utilidad pública).
- e) El estacionamiento de automóviles; y
- f) Los sistemas especiales (ayudas para la navegación, torre de control, iluminación del área de movimiento, reabastecimiento de combustible de las aeronaves, otros servicios fijos de plataforma).

De manera que estos lineamientos a seguir fueron los que dieron forma al plan Maestro del Aeropuerto Internacional “La Aurora”, por lo que se debe continuar el estudio analizando a la terminal aérea guatemalteca y la ampliación, remodelación y modernización que se trabajó en seguimiento de dicho plan.

4.3 Generalidades del Aeropuerto Internacional “La Aurora”

El aeropuerto Internacional “La Aurora”, figura bajo el código IATA¹⁹ como GUA y presta el servicio a la ciudad de Guatemala y se ubica en la zona 13 capitalina. Esta terminal aérea es administrada por la Dirección General de Aeronáutica Civil y es el principal aeropuerto del país seguido por el Aeropuerto Internacional “Mundo Maya” en Flores Petén.

¹⁹ Asociación Internacional de transporte Aéreo (por sus siglas en inglés)

Una de las características principales del aeropuerto es la altitud, debido a que tiene mayor altura a nivel centroamericano con 1,602 metros sobre el nivel del mar, lo que en algunas ocasiones provoca el detenimiento de sus funciones por la densa neblina que cubre a la ciudad, esta terminal aérea fue remodelada masivamente para ofrecer un mejor servicio a los usuarios y líneas aéreas para atender un mayor número de viajeros y aeronaves más grandes.

De acuerdo al sitio de acceso a la información del Aeropuerto Internacional “La Aurora”, y como se menciona en el capítulo II, para 1946 se construyó la pista pavimentada del mismo, la ampliación de la pista se realizo hasta 1959 extendiendo 500 metros de cada extremo, esta atención es en cuanto a los aspectos aeronáuticos, pero en términos de terminal aérea para los pasajeros fue hasta 1966 que se construyo la terminal, misma que finalizó dos años después, posteriormente 38 años después se realizan los trabajos de ampliación, remodelación y modernización del mismo, impulso que tiene como origen las recomendaciones del Consejo de la OACI, por lo que en atención a esta iniciativa se diseña en forma conjunta el Plan Maestro del Aeropuerto Internacional “La Aurora” denominado “Plan Nueva Aurora”.

“La remodelación y ampliación del Aeropuerto Internacional “La Aurora” es de suma importancia por ser la puerta de entrada y salida del turista nacional e internacional, de hombres de negocios, entre otros. Desde 1968, año en el que se inauguró la terminal internacional “La Aurora” no se había hecho algún cambio de importancia.” (Pronacom, 2006, pág. 1)

Debido a que el Aeropuerto Nacional ejerce sus funciones bajo la DGAC, es evidente que los cambios que se realizan están a cargo y bajo la administración gubernamental de turno a partir del 2005, lo que implica estudiar el desarrollo del cambio de infraestructura de la terminal aérea bajo las dos últimas administraciones, lo que se expone de acuerdo al periodo 2005-2007 y 2008-2011.

4.4 Normas aplicables a aeropuertos contenidas en el Convenio de Chicago de 1944

Para justificar la aplicación de normativas y recomendaciones reglamentarias concernientes a los tratamientos de aeropuertos es importante identificar en el Convenio cuales son los artículos y en qué consisten.

En primera instancia se identifica el **artículo 15**, donde menciona la regularización de los servicios que prestan las terminales aéreas en cuanto a los costos de operaciones que deben cancelar las aeronaves en el uso de las mismas, con la normativa de que deben ser las mismas tarifas en los aeropuertos de los países contratantes en dicha convención.

De la misma forma el **artículo 71**, que establece la provisión y mantenimiento de las instalaciones y servicios en la navegación aérea, indica que si un Estado contratante lo solicita, el Consejo puede convenir en proveer y dotar de personal, mantener y administrar en totalidad o en parte los aeropuertos en función de la navegación aérea.

A lo largo del presente capítulo se ha expuesto la formulación del Derecho Aeronáutico por medio de la Convención de Chicago, lo que da el origen a la OACI como organización internacional, misma que se encuentra dentro del organigrama de las Naciones Unidas, lo que permite establecer que las regulaciones aéreas están comprendidas en un marco internacional a través de sus representantes en dicha organización y que permite el consenso internacional para el desarrollo de sus funciones²⁰.

De manera que el Estado guatemalteco participa en la OACI y ésta misma abarca las supervisiones en materia de seguridad internacional, y es en estas funciones que incluye el control del desarrollo de las terminales aéreas, que se establece en el artículo 69 del Convenio de Chicago, donde obliga a los miembros a mantener una administración de los aeropuertos en condiciones que no solo mantengan la seguridad sino que se pueda promover un ambiente de desarrollo para los países que integran la OACI, por lo que para precisar estas regulaciones aeroportuarias

²⁰ Ver anexo 9

es importante precisar sobre las condiciones que generaron que el Consejo de la OACI recomendara mejorar y modificar las instalaciones en el Aeropuerto Internacional “La Aurora”, ya que a partir del 2005 se realizaron cambios para el mismo, por lo que el siguiente capítulo comprende el análisis de estas recomendaciones y la puesta en marcha del “Plan Nueva Aurora”.

Las deficiencias en que incurría el Aeropuerto Internacional “La Aurora”, hasta el año 2006 cuando se da inicio la primera fase, se encuentra que hacía falta la construcción del acceso de pasarela para las aeronaves, según recomendaciones de OACI era necesaria la ampliación de la pista, la construcción de una torre de control que llenara los estándares requeridos, ya que la antigua presentaba algunas deficiencias, y algunos hangares. Entre 2007 y el año siguiente se ampliaron de siete a 22 muelles de abordaje, la distancia entre las pistas de aterrizaje era limitada y los carriles de acceso para estacionamiento de los aviones era insuficientes, lo que ocasionaba problemas de aviones comerciales y privados que se cruzaban en las pistas, y en la remodelación se amplía a siete carriles; asimismo los mostradores de atención al pasajero de las líneas aéreas comerciales eran insuficientes, por lo que se amplían a más de 98 mostradores; los sistemas de fajas de traslado de equipaje eran obsoletos. Asimismo las antiguas instalaciones no contaban con estacionamiento, sanitarios y rampas adecuadas para las personas que sufren algún grado de discapacidad. Todas las deficiencias anteriormente mencionadas dan surgimiento al “Plan Nueva Aurora”.

4.5 Plan Nueva Aurora período 2005-2007

Este periodo corresponde a los dos primeros años que se realizaron los trabajos de ampliación, remodelación y modernización del aeropuerto, bajo la administración del entonces presidente Oscar Berger, que impulsado por las recomendaciones del Consejo de la OACI se inicio la primera fase.

La remodelación del Aeropuerto Internacional “La Aurora” denominado “Plan Nueva Aurora”, consta de un Plan Maestro que consiste en 6 fases, a construir en los próximos 30 años, la primera de ellas es la que se puede observar en la

actualidad en la terminal aérea y llevó a cabo en un periodo del 2005 al 2007, y se realizaron trabajos en la ampliación, remodelación y modernización, lo que implica el detalle de los cambios en estas áreas.

En abril del 2005 se inicia formalmente el proceso de modernización integral del sistema aeroportuario enfocado en la mejora sustancial de la asistencia a pasajeros. Esta se encuentra en un proyecto que contempla la ampliación, remodelación y modernización del Aeropuerto Internacional “La Aurora”, dicho proceso se enmarca dentro del denominado “Plan Nueva Aurora”, el cual surge por el desarrollo de un esquema integral de asesoría internacional conducido por el Consejo de la OACI, para poder cumplir con los compromisos internacionales que el Estado adquiere con estos organismos.

Es importante mencionar que el Programa Nacional para la Competitividad PRONACOM²¹, fue una de las instituciones responsables de coordinar la remodelación y ampliación del aeropuerto, ya que se planteó en el eje No. 5 del Programa de Desarrollo de Infraestructura Productiva y Tecnológica de la Agenda Nacional de Competitividad 2005-2015.

Donde especifica que se rezaga la mejora integral de la infraestructura aeroportuaria, indispensable para tan importante medio de comunicación del mundo globalizado y que no se había realizado una mejora sustancial desde 1968, por lo que esta institución, según su comunicado de prensa con fecha 18 de enero del 2006, informa que acompañó al entonces director de Aeronáutica Civil, P.A. José Manuel Moreno en el proceso de la modernización del Aeropuerto Internacional “La Aurora”, apoyándole en reuniones estratégicas en seguimiento a la integración del Sistema Aeroportuario, clave para que Guatemala sea vista como un destino turístico, plataforma exportadora y centro logístico de Mesoamérica²².

²¹El Programa Nacional de Competitividad (Pronacom) se presenta como facilitador de esfuerzos y alianzas interinstitucionales entre sectores para mejorar las condiciones de competitividad, relacionadas con el clima de negocios, generar la inversión nacional y extranjera, contribuyendo con el desarrollo descentralizado de Guatemala.

²² Reportaje, Nuestro Diario, Guatemala. Pp.4. Julio 1, 2007.

En este mismo comunicado se encuentra la participación de la OACI donde refiere que "...para la remodelación del Aeropuerto "La Aurora" se cuenta con el apoyo de la Organización de Aviación Civil Internacional, brindando **ayuda técnica** con la participación de ingenieros, arquitectos, expertos viales, expertos en seguridad aeroportuaria. Ellos han trabajado con transparencia y calidad, desde la realización de planos hasta la adjudicación de las empresas que desarrollarán las obras". (Pronacom, 2006, pág. 2)

4.5.1 Ampliación:

La ampliación en la terminal aérea comprende la limpieza general del edificio, y habilitación de áreas de compra para locales comerciales y tiendas "duty free", también se construyó un edificio de estacionamiento de tres niveles con capacidad de atención simultanea de 480 vehículos así como el acceso techado de rampas y puentes para el ingreso al edificio en el primer y tercer nivel para embarque y desembarque de pasajeros para cumplir con los estándares internacionales; en el exterior ampliaron las vías a siete carriles de circulación.

Por otra parte, el ingreso al edificio para salida del país se amplió a 9 puertas en los 60 metros de la fachada principal en el tercer nivel y otras 9 puertas en la salida de pasajeros que ingresan al país a lo largo de 100 metros de ancho para la seguridad y comodidad de los usuarios. De la misma manera de 9 puertas con que contaba para el desembarque de pasajeros de las aeronaves, se amplía el número a 22 puertas de abordaje para la mejora de la capacidad de atención de la demanda de tráfico aéreo.

El área de facturación de líneas aéreas también fue ampliada con un total de 100 mostradores dobles para la atención a los pasajeros en forma rápida, y cuenta con un sistema computarizado que asigna el número de posiciones de la línea aérea próxima a salir y que garantiza el servicio durante las 24 horas del día.

En el desembarque de equipaje, se amplió a 9 fajas de las dos con que se contaba antes y que forman un total de 425 metros lineales de atención, que cubre la normativa del espacio lineal por pasajero en hora de tráfico extremo.

En el área administrativa de migración se realizaron ampliaciones a 24 posiciones habilitando áreas adicionales para las colas y atención simultánea tanto en el ingreso como el egreso de los pasajeros.

4.5.2 Remodelaciones

En cuanto a las remodelaciones, se trabajó en el área de servicios sanitarios en el segundo y primer nivel para dar seguridad e higiene en esta clase de servicios, así mismo se instalaron 10 nuevos elevadores para pasajeros y uno de carga y 14 escaleras eléctricas para la movilización eficiente de las instalaciones aeroportuaria. La movilización también se remodeló enfocada hacia las personas con discapacidad física, motivada por las normas de seguridad de la OACI.

4.5.3 Modernización

Respecto de la modernización, en primera instancia se realizó en la instalación de luces de alta intensidad en los exteriores del área de acceso en el tercer piso de la terminal aérea, así como también la colocación de una tercera máquina de rayos X en las salidas de pasajeros para lograr un acceso más seguro.

Por parte del área aeronáutica se cuenta con la instrucción y certificación por parte de expertos de la OACI, para el entrenamiento de agentes y supervisores de la seguridad aeroportuaria para brindar a los usuarios un mejor nivel en seguridad integral de seguridad personal dentro de las instalaciones. Además de un estudio completo en el área legal, financiera, económico y comercial.

Como se puede observar los cambios que se realizaron fueron dirigidos de la utilización de la terminal aérea nacional hacia los pasajeros; en materia de seguridad, estuvo dirigida y supervisada por los asesores de la OACI, todo esto comprende la primera fase en materia de usuarios del aeropuerto.

En cuanto a la segunda fase es la que se encuentra en proceso. De acuerdo a las declaraciones del ex director de la DGAC de Guatemala, José Manuel Moreno, la segunda fase y se encuentra en proceso de construcción y está enfocada hacia las exportaciones e importaciones. "...La fase 2 es la construcción de una mega terminal de carga para importaciones y exportaciones y una nueva calle de rodaje". (Reynolds, 2009)

4.6 Segunda Fase del "Plan Nueva Aurora" (Periodo 2008-2011)

Tomando en cuenta que el periodo 2005-2007 estuvo bajo la administración del entonces Presidente Oscar Berger, esta administración promovió el inicio de la modernización del Aeropuerto en la primera fase descrita anteriormente, lo que conlleva a identificar el segundo periodo 2008-2011²³ del gobierno del ex presidente Álvaro Colom, en relación a la continuación del "Plan Nueva Aurora", ya que para inicio de ésta administración se tenía contemplado iniciar la segunda fase de la remodelación aeroportuaria.

Al inicio del gobierno de Álvaro Colom, dicha administración señalaba sobrevaloración en las adquisiciones del equipo para el aeropuerto, por lo que previo a la continuación de la segunda fase se buscaba auditar a la DGAC para determinar si hubo fraude en tal proceso, lo que conllevó al cambio de director de la institución y otros planes para el desarrollo del mismo, el siguiente artículo lo explica de la siguiente manera:

"En 2008, Álvaro Colom señaló sobrevaloración en el proyecto de ampliación y remodelación del aeropuerto "La Aurora", en el que OACI tenía una participación en la compra de equipo. Aunque el entonces encargado de compras y contrataciones de la organización, Rubén Gallegos, negó esta posibilidad, la Dirección General de Aeronáutica fue intervenida por la Contraloría General de Cuentas, el presidente ordenó un cambio en las autoridades de la institución, y la

²³ Es importante precisar que se tomaron dos periodos con base en las dos últimas administraciones gubernamentales, debido a que las fases del Plan Nueva Aurora se han realizado con la visión de ambos gobiernos en forma distinta.

segunda fase del proyecto quedó suspendida”. (Perez, Gobierno hace las paces con OACI y habla del Aeropuerto "La Aurora", 2010, pág. 13)

En cuanto a la segunda fase el entonces director de la DGAC, José Moreno explicó que llevaría un tiempo de cinco años de construcción, y ha constituido una serie de obstrucciones en la construcción de la calle de rodaje²⁴ desde el año 2008, ya que según fuentes de prensa esto implica el traslado de empresas privadas y hangares que se encuentran en la parte sur de la terminal aérea para construir esta calle de rodaje con una distancia de 70 metros por dos razones: la primera es para que una aeronave pueda circular mientras otro despegue y por otro lado porque así lo establecen las normas de seguridad contenida en el anexo 14 del Convenio de Chicago.

En tal sentido es importante precisar sobre la importancia de esta segunda fase y los obstáculos que se han suscitado. Esta fase quedó detenida por las auditorías realizadas por la Contraloría General de Cuentas, y el cambio de director de la DGAC. De acuerdo a las fechas de publicaciones que exponen el desarrollo de esta fase, en primera instancia para el 2008 se daba el problema de la concesión de terrenos y que para el 2011 no se contaba todavía con la remodelación de la calle de rodaje, y se tiene como base el Manual de Normas y Métodos recomendados de la OACI (SARPS) a la DGAC con fecha de septiembre del 2011. De acuerdo al artículo del diario Siglo XXI, “Instalaciones Militares paralizan remodelación del Aeropuerto “La Aurora” desde principios del 2008 se paralizó la segunda fase de la remodelación del Aeropuerto por la razón de que la construcción de la calle de rodaje en el “finger sur” implica movilizar a dos terrenos pertenecientes al Ejército de Guatemala, mismos que serían trasladados hacia el espacio de la terminal de carga. En estos dos inmuebles funcionan el servicio de transmisiones del Ejército de Guatemala y el servicio de Material de Guerra, los cuales ya no pertenecen a esta institución por una concesión que otorgó el entonces Presidente Oscar Berger a la Confederación Deportiva Autónoma de

²⁴ La Calle de rodaje es la que recorren las aeronaves previas al despegue y posteriores al aterrizaje.

Guatemala (CDAG) en compensación de un espacio que esta institución otorgó para la construcción del edificio de 480 parqueos en la fase anterior.

“El Ejército ha permanecido sin ningún respaldo legal en las instalaciones de Transmisiones del Ejército, ya que esa finca fue otorgada en usufructo, por un plazo de 50 años, a la Confederación Deportiva Autónoma de Guatemala (CDAG). Esto lo autorizó el presidente Óscar Berger por medio del Acuerdo Gubernativo 254, emitido en mayo de 2006”. (Barillas & Perez, 2008, pág. 14)

En este sentido el vocero del Ejército Jorge Arteaga aseguró que este otorgamiento es legal pero no legítimo, por lo que esta construcción quedó obstruida porque dicha institución informó sobre este problema a la administración de Álvaro Colom, con el argumento que “No es conveniente para el Estado cambiar de instalaciones, porque la zona sur nos permite estar libres del espectro electromagnético y tener fluidez de comunicación para todo el país”.

“El otro inmueble, que corresponde a Material de Guerra, sigue inscrito a nombre del Ministerio de la Defensa, pero para el desarrollo de la segunda fase se requiere el retiro de los militares para que en su lugar se instale la Asociación para el Desarrollo Económico y Social de Aeropuertos y Puertos COMBEX-IM, según el ex director de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), Juan José Carlos” (Barillas & Perez, 2008, pág. 14).

En este contexto, Moreno señaló que la reacomodación quedó establecida en el “Plan Maestro” que certificó la OACI y que son planificaciones constituidas en el Plan, y no respetarlo es no respetar el desarrollo de aviación y los compromisos de Estado.

De acuerdo a esta información es notorio que esta obstrucción se expuso en el año 2008, a la fecha todavía no se cuenta con la ampliación de la calle de rodaje puesto que el Manual de Normas y Métodos recomendados de la OACI (SARPS) a la DGAC, en la sección de declaración de diferencias y deficiencias del Aeropuerto Internacional “La Aurora”.

En este apartado se indica que las diferencias se localizan en la franja de la pista ya que no cumple con las normas del anexo 14 de la OACI en los numerales 3.4.1 y 3.4.2 que indican:

Artículo 3 del Anexo 14 de la OACI

3.4. Franjas de pista

Generalidades

3.4.1 La pista y cualquier zona asociada de parada estarán comprendidas dentro de una franja.

Longitud de las franjas de pista

3.4.2 Toda franja se extenderá antes del umbral y más allá del extremo de la pista o de la zona de parada hasta una distancia de por lo menos:

- 60 m cuando el número de clave sea 2, 3 ó 4;
- 60 m cuando el número de clave sea 1 y la pista sea de vuelo por instrumentos; y
- 30 m cuando el número de clave sea 1 y la pista sea de vuelo visual.

Por lo que no tiene la superficie requerida según el siguiente detalle: El sector Este de la pista esta obstaculizada por arboles y edificios de la zona militar, así como también aeronaves militares y civiles abandonadas, también contiene terrenos naturales y vallas de seguridad. Estos espacios son considerados como terreno patrimonial de la pista del aeropuerto.

De manera que tomando en cuenta las dos primeras fases en la remodelación del Aeropuerto Internacional “La Aurora”, se puede determinar los cambios estructurales que han sido dirigidos a la seguridad de los usuarios de la terminal aérea, lo que ha permitido resultados favorables ante la comunidad internacional, específicamente para la OACI, estos resultados se enmarcan dentro de las certificaciones que ésta organización otorga posterior a la supervisión de los

cambios realizados en los aeropuertos, por lo que es necesario comprender en qué consiste una certificación, la clase y categorías que existen.

No obstante la administración que gerenció durante el gobierno del expresidente Álvaro Colom, continuó el desarrollo del aeropuerto en materia de navegación aérea, con una visión diferente al gobierno anterior, es decir que continúan los cambios, tal y como lo define el Plan Operativo Anual 2009 (POA), ya que durante el año 2009 ésta dirección fue causa de una auditoria por parte de la Contraloría General de Cuentas, y que dicho plan muestra la obra de infraestructura y radares que contemplan las actividades, lo cual se muestra en el siguiente cuadro:

Cuadro No. 1

PLANIFICACIÓN DGAC-POA-001-2009 Plan Operativo Anual de la DGAC 2009

No.	Nombre del Proyecto	Alcance
1.	Sistemas Radar: Complementar la cobertura del sistema con radares primarios y secundarios.	Instalación de radares con la finalidad de establecer un control más estricto del espacio aéreo guatemalteco.
2.	Plan Maestro Fase II La Aurora	Trabajos en la infraestructura del AILA y movimiento de aéreas, para el periodo 2010-2013, centrada en la Seguridad Operacional.

Fuente: ARCHIVO: DGAC/PLANIFICACIÓN/ DGAC-POA-001-2009 Plan Operativo Anual de la DGAC 2009.doc

El anterior cuadro muestra que es necesaria la implementación de Sistemas de Radar, para complementar la cobertura del sistema aeronáutico con radares que cumplan con los requerimientos que exige OACI, asimismo la planificación de trabajos en infraestructura que permiten mejorar la seguridad operacional. De manera que el ex director de la DGAC, Juan José Carlos, indicó la necesidad de instalar tres radares que darían cobertura a todo el territorio nacional, lo cual beneficiaría en forma directa las operaciones de seguridad, debido a que es necesario para la identificación de aeronaves ilegales que sobrevuelan el país.

“Los dispositivos estarían en lugares estratégicos, ya que se tratará de cubrir la totalidad del país, lo cual beneficiaría de forma directa las operaciones de seguridad. Esto porque así se controlarían los movimientos de aeronaves que

sobrevuelan la nación, algo que por ahora no se hace por falta de equipo” (Orellana, 2011, pág. 8).

Carlos refirió que es importante tener radares primarios porque éstos contribuyen a identificar los vuelos ilegales que surcan el cielo guatemalteco, y permiten un mejor trabajo de vigilancia, una labor básica de la DGAC, mientras el resguardo compete a la Fuerza Aérea. Los radares primarios o principales estarían en puerto San José (Escuintla), Puerto Barrios (Izabal) y Flores (Petén) a modo de cubrir todo el territorio aéreo guatemalteco, ya que cada uno puede dar cobertura a 100 millas a la redonda.

Por otra parte de acuerdo al sitio de acceso a la información de la DGAC, las operaciones de navegación aérea funcionan de acuerdo a las Normas de la Seguridad Operacional de la OACI por medio del Manual de la Gestión de Seguridad Operacional y sus respectivas guías. Dicho documento consta de 6 partes emitidas desde el 2009 hasta el 2011, para regular los estándares de vuelo controlados por la DGAC. De esta forma se describe el periodo 2009-2011.

4.7 Resultados del Plan Nueva Aurora

Para el segundo semestre del año 2007 se entrega el Certificado oficial del Estado de Guatemala por parte de la administración de La Administración Federal de Aviación de Estados Unidos (FAA), mismo que reconoce la categoría I del Aeropuerto Internacional “La Aurora”.

“El esfuerzo de la actual administración gubernamental por cumplir con aspectos de seguridad aeroportuaria, permitió que la Administración Federal de Aviación de Estados Unidos (FAA) le otorgara categoría número uno al aeropuerto internacional La Aurora” (Diario de Centroamerica, 2007, pág. 1).

Esta categorización es de gran valor para el Estado guatemalteco ya que según el entonces director de la DGAC, este es el máximo reconocimiento que puede recibir un Estado ya que es una demostración fehaciente de que se pueden

cumplir las normas de seguridad establecidas por la OACI, en este sentido las aeronaves que salen del país tienen la misma seguridad que las de los demás aeropuertos con esta categoría.

La categoría I significa que volar en una aeronave comercial certificada guatemalteca es igual de seguro que una aerolínea internacional certificada, antes esto no era permitido ya que los países con categoría I no permitía el ingreso de aeronaves procedentes de un país que tuvieran una categoría inferior. Por lo que las aerolíneas guatemaltecas, que por ende cuentan con matrícula nacional tienen acceso a aeropuertos Categoría I. "...Dentro de las líneas aéreas guatemaltecas certificadas figuran Aéreo Ruta Maya, Aviateca, DHL de Guatemala, Helicópteros de Guatemala y Transportes Aéreos Guatemaltecos" (El Periódico, 2007, pág. 7).

En resumen, es posible determinar que la modernización del Aeropuerto Internacional "La Aurora" ha representado la elevación a Categoría I por parte de la FAA, y que esta entidad lo realizó de acuerdo a las normativas exigidas por la OACI específicamente en seguimiento del Plan Maestro que directivos de la OACI elaboraron bajo las directrices y normativas del Manual de Planificación de Aeropuertos y se puede determinar que el seguimiento de dichas directrices son las que lograron el reconocimiento de esta nueva categoría.

Por otro lado la segunda fase de la remodelación del aeropuerto quedó interrumpida por las auditorías que realizaron la administración del gobierno de Álvaro Colom, y la sustitución del director de la DGAC, pero es importante mencionar que con base a la visión de esta administración se realizaron iniciativas en temas referentes a las instalaciones de radares y otros aeropuertos, además de la continuidad de las operaciones de navegación aérea que se mantienen en forma conjunta con los manuales de la OACI en seguridad operacional.

CAPÍTULO V

COOPERACIÓN TÉCNICA Y EFECTOS DEL PLAN NUEVA AURORA

Luego de haber expuesto sobre el contexto de las relaciones internacionales, frente a la creación de un organismo internacional que regulara la aviación civil a nivel mundial, el Derecho Aeronáutico como preámbulo para las funciones de la OACI, enmarcadas dentro del Convenio de Chicago de 1944, y su relación con las funciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Guatemala, además del proceso de ampliación, remodelación y modernización del Aeropuerto Internacional “La Aurora”, a continuación se expone en el presente capítulo un contexto general de la investigación con los aspectos que dan forma a la incidencia y cooperación de la OACI hacia la DGAC y la identificación del tipo de cooperación que se llevó a cabo en dicho proceso de la transformación aeroportuaria.

5.1 Cooperación Internacional

En primera instancia es importante tratar el tema de la cooperación y clases, para relacionarla con la modernización del aeropuerto internacional, por lo que a continuación se describe el tema de la cooperación internacional puesto que es considerada como una de las actividades exteriores más importantes de los Estados, por parte de los países desarrollados, por medio de los cuales persiguen y apoyan objetivos comunes enfocados al alcance del bienestar del desarrollo de los países considerados sub desarrollados.

La cooperación internacional se puede definir como “...los procesos por medio de los cuales los Estados desarrollados transfieren recursos materiales, técnicos y financieros a otros Estados menos desarrollados con la finalidad de apoyar sus esfuerzos para alcanzar el desarrollo” (Chalí Lopez, 1992, pág. 1)

La cooperación internacional tiene diferentes tipos de clasificación por lo que se tomará como referencia la que se encuentra en el sitio de la Secretaria General de Planificación y Programación de la República de Guatemala (SEGEPLAN).

5.1.1 Tipos de Cooperación Internacional

Según su fuente, existe la cooperación:

Multilateral: Es aquella que es dada por un grupo de países que conforman entidades internacionales tales como organismos internacionales y multigubernamentales, incluyendo los regionales o subregionales; asimismo existe la **bilateral** que es otorgada de un Estado a otro Estado ya sea de manera directa o a través de una entidad gubernamental; **privada** que es la otorgada por agrupaciones no gubernamentales, fundaciones, cámaras, asociaciones voluntarias, entre otras, y poseen fondos privados. La cooperación en **especie** es la que se recibe en bienes, obras y servicios siempre y cuando ésta cooperación no corresponda o complemente la ejecución de algún proyecto como en el caso de la cooperación técnica.

Por la modalidad puede ser **Financiera**, esta puede ser **reembolsable** (préstamos): Son aquellos recursos financieros puestos a disposición de un Estado el cual adquiere el compromiso de pagar a la fuente cooperante en un plazo determinado y bajo condiciones previamente establecidas y convenidas; existe la **no reembolsable** (donaciones) cuyos recursos en efectivo puestos a disposición de un Estado los cuales no deben de ser reintegrados. Generalmente ésta cooperación está orientada a la compra de maquinaria, equipo, entre otros. En éste caso la responsabilidad del Estado receptor no es financiera sino más bien es administrativa y técnica.

En el presente estudio se determina que el tipo de cooperación que presta OACI al Estado guatemalteco a través de la DGAC es **técnica**, la cual es la que se da a través de servicios de consultoría, asesoría, capacitación, servicio de voluntarios y otros; posee como finalidad principal de complementar las acciones de búsqueda del desarrollo a través de actividades profesionales, generación de conocimiento científico y tecnológico. Esta se denomina de tal manera que ofrece servicios de consultoría, se relaciona con la que se brindó por expertos de la OACI en la formulación del Plan Maestro para la transformación del aeropuerto, mismo que se conoce como “Plan Nueva Aurora”.

Otro aspecto que identifica la cooperación técnica en el proceso de transformación de la terminal aérea es la asesoría y capacitación ya que si el sitio de información del aeropuerto dentro de las labores realizadas literalmente especifica "...elaboración de un estudio completo en las áreas financiera, legal, económico-comercial y de pre-certificación del aeropuerto y la DGAC, para elevar sus procedimientos y actividades a una categoría de atención competitiva a niveles de estándares internacionales" (La Aurora, 2010, pág. 1), esto implica la participación de la OACI en esta elaboración, es decir el plan a seguir para el 2035. Otra parte que contiene el "Plan Nueva Aurora" es:

"Instrucción y certificación por parte de expertos de OACI, de la primera promoción en la historia de agentes y supervisores de seguridad aeroportuaria (AVSEC), para brindar a los usuarios un mejor nivel de atención integral en seguridad personal dentro de las instalaciones, y dar un paso importante en el proceso de certificación". (La Aurora, 2010, pág. 1)

Queda establecido entonces que el tipo de cooperación que presta la OACI es técnico, por el apoyo que se brindó en la formulación de este plan, pero surge otro elemento a analizar, que es la fuente cooperante, hasta el momento la descripción de los tipos de cooperación solo se relaciona con Estados, en este caso la fuente cooperante es una organización, lo cual es sujeto también de derecho internacional. Como se mencionó en el capítulo II, las relaciones internacionales previo a la existencia de las Naciones Unidas se regía por el Estado, en la lucha por el poder, lo que generaba enfrentamientos armados internacionales en la búsqueda de sus intereses particulares, de manera que al crear un organismo supra nacional que regulara este tipo de relaciones, se convirtieron en sujetos de derecho internacional, pero que a lo largo del siglo pasado fueron surgiendo otros tipos de sujetos propios de este derecho.

Lo anterior se basa en la postura del Dr. Carlos Larios en su libro de Derecho Internacional Público que "son sujetos de derecho a quienes el Derecho Internacional, concede un derecho de acción ante un tribunal internacional" (2001:29).

Larios indica que "...el sujeto perfecto será aquel que sea al mismo tiempo sujeto de derechos y obligaciones, originario o admitido, activo o permanente, con capacidad plena, general y real.". (Larios Ochaita, 2001, pág. 30)

El párrafo anterior identifica a los organismos internacionales, puesto que si el sujeto tomado como el Estado adquiere derechos y obligaciones, entonces un conjunto de estados que rigen cierta área con un fin común, también son tomados como sujetos o actores del sistema internacional.

De esta manera al considerar a la OACI como un órgano técnico de las Naciones Unidas, organización que dentro de sus principios enmarcados en el artículo 1 sobre la paz y seguridad internacional, además de la cooperación internacional en la solución de problemas internacionales de carácter económico, social, cultural o humanitario²⁵, frente a los objetivos de la OACI en cuanto al desarrollo de los principios y la técnica de la aviación aérea internacional y el fomento de la formulación de planes y el desarrollo del transporte aéreo internacional, explica que las funciones de la OACI buscan de la misma manera el desarrollo y bienestar humano pero en el área de la regulación aérea internacional, por lo que la OACI provee cooperación técnica en su función de lograr la seguridad internacional.

Cabe resaltar que la incidencia de la OACI en la aviación civil guatemalteca además de ser de carácter técnico en la cooperación, también el Estado guatemalteco participa como país contratante en dicha organización, por lo que tiene la obligación de apegarse a las resoluciones, pactos y/o convenios que esta emita. Entre una de sus principales responsabilidades corresponde a legislar en materia de aviación conforme a los convenios internacionales, esto es el Convenio de Chicago así como los anexos elaborados y los que se formulen en el futuro, y también a apegarse a las normas que son imperativas y las recomendaciones que son opcionales, mismas que de no apegarse a ellas deberá ser notificado, pero que en dichas funciones el "Plan Nueva Aurora" figura como una norma ya que es un plan maestro que debe seguirse para el futuro de la aviación guatemalteca a partir del 2005 hasta el 2035.

²⁵ Ver anexo 9

5.2 La cooperación internacional y su relación con la interacción OACI/DGAC

De acuerdo a los aspectos estudiados en la presente investigación, se puede tomar en cuenta la interacción internacional por la que se formuló el origen de la aviación civil a nivel mundial y particularmente en Guatemala. Como se menciona en el capítulo II, el actor Estado era el que regía el sistema internacional durante la primera mitad del siglo XX, ante esto el tema del desarrollo de la aviación civil fue surgiendo en el marco de los intereses estatales de las potencias de la época, enmarcados dentro de las tres conferencias internacionales de aviación, mismas que se desarrollaron por los intereses nacionales de cada país, ya que en la conferencia de París de 1919 fue destacada con las conveniencias propias de Francia, lo que generó la conferencia de Madrid en 1926. De la misma manera el desarrollo económico que vivía Estados Unidos provocó la Conferencia de Chicago aprovechando la destrucción del continente europeo de manera que en las tres conferencias se encuentran los inicios en el aspecto del derecho internacional y que se va generando el Derecho Aeronáutico a partir de 1944, a diferencia de las fuentes de este Derecho que se encuentra en la regulación de los globos aerostáticos en París en el siglo XIX, como se explica en el tercer capítulo.

Derivado de las conferencias y la formulación del Derecho Aeronáutico surge la OACI en la búsqueda mundial del desarrollo y regulación de la navegación aérea, y a partir de esto se crean los mecanismos de concertación internacional, siempre en forma participativa por medio de los Estados, de esta manera se rige la navegación aérea hasta hoy en día, actualizándose por medio de los anexos y documentos adicionales que se agregan a estos mismos. Los mecanismos adoptados por la OACI permiten que la regularización de la navegación aérea sea tomada en cuenta por los Estados contratantes para mantener el compromiso asumido en la seguridad aérea.

De esta cuenta la navegación aérea contempla por medio del artículo 69 del Convenio de Chicago el control de los aeropuertos y en forma más técnica se encuentra en el Anexo 14, respecto al diseño de aeródromos, donde revela la forma en que se controlara el diseño, planificación y ejecución de un aeropuerto

internacional. De esta cuenta nace el referido Plan Maestro elaborado en forma conjunta OACI/DGAC, en el caso particular de Guatemala se denomina “Plan Nueva Aurora”, que es la base normativa, para la seguridad internacional en materia de regulación aérea en un periodo que abarca del 2005 al 2035, y que el Estado guatemalteco tiene la obligación de seguir en compromiso con la OACI.

Esto dio como resultado la ejecución y culminación de la primera de seis fases que contempla el plan, y que la segunda se encuentra en proceso y relegado a la visión de la administración gubernamental saliente, misma que se vio obstaculizada y continuada pero con diferentes expectativas que se enmarcan al tema de la construcción y/o internacionalización de otros aeropuertos para descargar la demanda en el Aeropuerto “La Aurora”, específicamente en el del Puerto de San José y Puerto Barrios como lo señala el capítulo anterior.

Con el presente estudio es posible determinar el camino que ha tomado el desarrollo de la aviación civil en forma general por los sucesos internacionales, y el desarrollo de la aeronáutica civil bajo el Convenio de Chicago, es decir que se formulan dos elementos esenciales : Conferencias Internacionales de la Aviación Civil y la OACI como ente rectora a nivel mundial, de esta cuenta se construye el tema de la incidencia de la OACI en la aviación civil guatemalteca y la importancia en el proceso de modernización del Aeropuerto Internacional la Aurora, por lo que es necesario mencionar los sucesos internacionales y la creación del organismo internacional que rige la regulación de la navegación aérea.

Los elementos que se identificaron en el presente estudio son:

- Conferencia de Paris 1919.
- Conferencia de Madrid 1926.
- Conferencia de Chicago 1944.
- Organización Provisional de Aviación Civil OPACI 1944.²⁶
- Entrada en vigencia del Convenio de Chicago y creación de la OACI 1948.
- Artículo 69 en relación a la regulación de aeropuertos.

²⁶ Mecanismo interino mientras se lograba la adhesión de Estados para la entrada en vigencia del Convenio de Chicago.

- Formulación de los Anexos que permiten la actualización conforme a los avances tecnológicos de la aviación.
- Anexo 14 - Diseño y operaciones de aeródromos.
- Formulación del Plan Maestro creado en forma conjunta OACI/DGAC.
- Primera fase realizada en el Aeropuerto Internacional “La Aurora”.

Derivado de estos elementos se pretende determinar el efecto de la cooperación internacional en la incidencia de la OACI en la DGAC para lo cual se describe a continuación y los efectos producidos en la modernización del Aeropuerto Internacional “La Aurora”.

5.3 Efectos del seguimiento de las normativas de la OACI por medio del Plan Nueva Aurora

Habiendo establecido el tipo de cooperación que la OACI provee a la aviación civil guatemalteca y con los elementos expuestos a lo largo de la investigación, es posible contextualizar el objetivo general en cuanto al establecimiento de las fortalezas, debilidades, límites, amenazas y alcances que ha tenido el seguimiento de las normativas sugeridas por la OACI, para poder determinar la incidencia, cooperación y legislación nacional frente al seguimiento del “Plan Nueva Aurora”, aspectos que se formulan derivados de los objetivos específicos expuestos en el abordaje teórico metodológico.

5.3.1 Fortalezas

Tomando en cuenta todos los elementos internos que la aviación guatemalteca tiene, enmarcados en lo institucional y operativo como la DGAC y la terminal aérea, las fortalezas se pueden visualizar en:

- En primera instancia porque el Estado de Guatemala es un miembro contratante de la OACI desde sus inicios, por lo que tiene acceso al ámbito del desarrollo de la aviación civil, con la cooperación de tal organización.
- Otra fortaleza se considera, desde 38 años que no se había realizado ningún avance sustancial, a pesar de los cambios y avances tecnológicos a lo largo del siglo pasado, en el momento que la OACI determinó esta necesidad, se abordaron las medidas necesarias para la creación del plan maestro y puesta en marcha del mismo.
- De la misma manera, la primera fase en general representa una fortaleza en materia de seguridad internacional ya que se tuvo acceso al ámbito de los aeropuertos de Categoría I.
- De forma específica, las 22 puertas con las que cuenta a partir de la terminación de la primera fase, mejora la capacidad de atención en la demanda creciente del tráfico aéreo.
- Los 100 mostradores dobles agilizará la atención a los pasajeros que salen del país en forma ágil, ya que se pueden atender a 200 personas simultáneamente por el sistema computarizado que asigna el número de posiciones de acuerdo a la aeronave próxima a salir.
- El acondicionamiento de la terminal aérea para personas con discapacidad física responde a la normativa de seguridad establecida por la OACI.
- Otra fortaleza específica corresponde a los elevadores, escaleras eléctricas, las fajas de equipaje y las 24 posiciones de atención migratoria agiliza y condiciona a la terminal aérea en un ambiente seguro para la demanda diaria de pasajeros.
- En el área de la navegación aérea, es una fortaleza el hecho de que el aeropuerto pueda certificar aeronaves salientes, permitiendo el acceso a otros aeropuertos que cuentan con la Categoría I.
- En el aspecto de seguridad, la Instrucción y certificación por parte de expertos de OACI, de la primera promoción en la historia de agentes y supervisores de seguridad aeroportuaria (AVSEC), aumenta la seguridad integral.

5.3.2 Debilidades

Las debilidades del proceso de modernización, se distinguen dos esenciales que son: La continuidad de los programas por los gobiernos de turno y el reacomodamiento de la pista de rodaje. De la misma manera es necesario referir que el POA 2011 expone que dentro de sus debilidades está “...**Seguridad operacional**, el errado criterio de seguridad operacional, falta de conocimiento de procedimientos y falta de registros y estadísticas de datos sobre incidentes/accidentes. Distancia inadecuada entre el eje central de la pista y eje central de la calle de rodaje del lado oeste del AILA.” (DGAC, 2011, pág. 22)

- Dentro de las debilidades de la modernización de la terminal aérea guatemalteca, se puede identificar una sustancial, que se debe a la diferente visión de cada administración gubernamental, ya que la puesta en marcha y la respuesta de tal modernización se realizó durante el gobierno de Oscar Berger (2004-2007). La planificación y ejecución permitió la realización de la primera fase de un plan impulsado por la cooperación técnica de la OACI, y la continuidad de este proceso quedó interrumpido por el gobierno entrante debido a las dudas que tenía en el aspecto de las contrataciones y los fondos utilizados, lo que significó la destitución del entonces director José Manuel Moreno.
- Otra debilidad de constituye la continuación de la segunda fase se vio obstaculizada por el problemas de los terrenos alrededor de la pista, lo que no permite la ampliación de la pista de rodaje para que pueda ser utilizadas al mismo tiempo ambas pistas (pista principal y de rodaje).

5.3.3 Límites

La limitación que se presenta en el desarrollo del “Plan Nueva Aurora” puede ser de carácter funcional, ya que debido al crecimiento del sector donde se encuentra ubicada dicha terminal es urbana y esto limita la ampliación física, lo que conlleva a la necesidad de estudiar otras hectáreas del país donde se puedan llevar actividades aeroportuarias, principalmente del comercio internacional.

Esta es la idea que tenía la actual administración gubernamental, ya que el exvicepresidente Rafael Espada sostuvo una reunión con directivos de la OACI para tratar dicho tema. Esta limitación es una situación que ha sido tomada en cuenta dentro del Plan Maestro de la OACI, lo que implicaría el estudio de las demás terminales aéreas del Estado, para poder tratar esta limitación. Dentro de las limitaciones se pueden mencionar también las situaciones negativas, externas al Plan Maestro que pueden atentar contra el mismo, lo que representa diseñar una estrategia adecuada para poder sostener el plan.

De esta manera el Plan Maestro se ve amenazado por los problemas propios de las relaciones internacionales, uno de ellos pueden ser las actividades del crimen organizado y el tráfico de drogas, ya que en el desarrollo de las funciones de las actividades delictivas requieren de la terminal aérea, ya que se han decomisado estupefacientes y cantidades de dinero para el lavado producto del tráfico de drogas, lo que amenaza la seguridad de los usuarios del aeropuerto. Para esto se requiere el compromiso del Estado en la reducción y/o eliminación de esta actividad, pero es un problema regional por lo que se requiere de acciones conjuntas de los países que conforman el continente, una de estas acciones es la perteneciente a la Iniciativa Mérida²⁷ que está en proceso, pero es de origen reciente lo que conllevará tiempo para lograr resultados tangibles.

5.3.4 Alcances

Los alcances se deben a las situaciones externas, positivas que se han generado en torno a la primera fase realizada, mismos que pueden ser aprovechados.

- El alcance principal se debe a la certificación Categoría I del aeropuerto ya que representa una respuesta ante la comunidad internacional, por el compromiso adquirido ante la OACI y los beneficios que este representa para la población guatemalteca y los extranjeros que usan dicha terminal aérea.

²⁷La Iniciativa Mérida es un tratado internacional de seguridad establecido por los Estados Unidos en acuerdo con México y los países de Centroamérica para combatir el narcotráfico y el crimen organizado y luchar contra ellos.

- Uno de los alcances identificados en el presente estudio se debe a la capacidad que tiene actualmente el aeropuerto para la atención a los usuarios, ya que según el ex director de la DGAC José Moreno la construcción de la primera fase representa una capacidad de atención para 4 millones de pasajeros. "...A criterio de Moreno, la ampliación asegura la operación certificada de tráfico de hasta aproximadamente 4 millones de pasajeros." (Barillas & Perez, 2008, pág. 7)
- Otro alcance lo constituye la capacidad de la atención a las aeronaves tanto en su ingreso como egreso de la terminal ya que el alcance se encuentra en el aumento de las puertas de abordaje de 8 a 22, lo que representa la atención a las aeronaves de manera simultánea, ya que se encuentra en la capacidad de recibir aeronaves del tamaño de un Boeing 747 o el Airbus 340.
- En el aspecto social se encuentra otro alcance, ya que el "Plan Nueva Aurora" generó 6,600 nuevos empleos según el artículo de Jackeline Castillo, lo el cual define: "...los trabajos realizados en el aeropuerto han estimulado las actividades económicas que giran a su alrededor" (Castillo, 2007, pág. 9)

De acuerdo a Castillo se ha desarrollado una intensa actividad económica, en primer lugar en el sector de la construcción, durante los 16 meses que se ejecuto la obra en dicha terminal aérea, lo que representó fuentes de empleo en las 11 empresas que tuvieron a cargo el proyecto por medio de 6,600 plazas fijas. Adicionalmente esto generó empleos indirectos, que surgieron con la proliferación de negocios tales como la venta de alimentos para los constructores y más demanda de fletes para entrega de materiales.

También genera otras fuentes de empleo concernientes en la atención del número de usuarios de la terminal que es un número creciente, a lo que el exdirector Moreno explicó que será necesario la contratación de aproximadamente 600 personas.

“Mariana Acevedo, Directora Ejecutiva de la Cámara de Turismo , aseguró que la campaña es para proyectar a Guatemala en el exterior y se lanzará en enero en la Feria Internacional de Turismo en España. Con la Campaña se promocionan 17 sitios arqueológicos, además de 4 rutas turísticas combinando la cosmovisión maya, tradiciones y naturaleza” (Prensa Libre, 2011, pág. 5). Esto puede hacer pensar que estas actividades están relegadas al Aeropuerto Internacional “Mundo Maya” en el departamento del Peten, pero dado que la certificación Categoría I la obtuvo el Aeropuerto Internacional “La Aurora” y que esta terminal es la que tiene acceso a otros aeropuertos con esta misma categoría es el que sirve de enlace con el turismo para llevar a cabo dicha campaña y que por ende representa otro alcance.

5.4 Incidencia, cooperación y legislación nacional en la aviación civil guatemalteca

De acuerdo a los objetivos específicos de la investigación, luego de establecer las fortalezas, debilidades, límites y alcances que ha tenido el seguimiento de las normativas sugeridas por la OACI en el proceso de modernización del Aeropuerto Internacional “La Aurora” por medio del “Plan Nueva Aurora” es importante tratar el tema de los objetivos específicos en cuanto a la incidencia, cooperación y legislación de la aviación civil guatemalteca.

Como se menciona en el capítulo III, la incidencia de la OACI sobre el Estado guatemalteco se presenta en dos formas: en recomendaciones y normativas, y en seguimiento imperativo que la OACI determine necesario en función de la seguridad internacional en y para la navegación aérea. Por lo que el “Plan Nueva Aurora” es una normativa, de manera que la atención de la comunidad internacional representada por la OACI hacia Guatemala en materia de aviación civil se enmarca dentro de este plan a seguir hasta el 2035.

La cooperación que la OACI otorgó a la DGAC es técnica, mediante y en la formulación y ejecución del plan en su primera fase, por lo que corresponde al Estado, independiente mente de los gobiernos de turno que tomen la

administración del Estado guatemalteco la continuación de las fases en la modernización, ampliación y remodelación de la terminal aérea nacional.

En la legislación de la aviación civil de Guatemala, la política aplicada en el mismo se contempla que sea de acuerdo a los convenios internacionales establecidos por la OACI, tal como lo dictan las funciones de la DGAC en el artículo 7²⁸ de la Ley de Aviación Civil, por lo que las normas, regulaciones y recomendaciones no han sido excluidas por parte del Estado guatemalteco.

²⁸ Ver anexo 7

5.5 Postura final

La incidencia de la Organización de Aviación Civil Internacional, en la Aviación Civil Guatemalteca en el marco de los convenios internacionales, específicamente por la el Convenio de Chicago de 1944, permite mantener una interacción con los adelantos de la navegación aérea, lo que implica tomar en cuenta las terminales aéreas de esta manera el “Plan Nueva Aurora” contempla la atención requerida para la seguridad internacional, lo que ha significado la certificación de la Categoría I para la terminal aérea de Guatemala, es decir que esta área está vigilada, condicionada y atendida por parte de la comunidad internacional.

El “Plan Nueva Aurora” se constituye como un proceso imperativo para el Estado guatemalteco por parte de la OACI, y que la culminación de la primera fase representa beneficios políticos, económico y sociales, por lo que la continuidad del proceso de ampliación, remodelación y modernización del Aeropuerto Internacional “La Aurora” debe continuar independientemente de los gobiernos que tomen el poder.

La expansión de la demanda aérea continua en forma avanzada debido a los efectos de la globalización creciente a nivel mundial, a lo que el seguimiento de dicho plan es la mejor respuesta ante la comunidad internacional, además de que el Estado guatemalteco por su favorable posición geoestratégica representa un aspecto importante tanto para los usuarios de la terminal aérea como para las importaciones y exportaciones por su cercanía con la primera economía mundial de los Estados Unidos.

De manera que la incidencia y el proceso de modernización del Aeropuerto Internacional “La Aurora” son los elementos que dan forma a la actualización nacional de lo que se requiere para funcionar en materia de seguridad internacional aeroportuaria.

CONCLUSIONES

Por medio de la presente investigación se logró definir, explicar y detallar el contexto internacional de la incidencia y la cooperación técnica que provee la OACI en la Aviación Civil Guatemalteca. Es importante mencionar que la seguridad internacional en aviación civil es un aspecto muy determinante en el desarrollo del país y que a pesar de que se cuenta con el Plan Maestro de la OACI, conocido como “Plan Nueva Aurora”, es importante continuar con el seguimiento de las normativas establecidas en este plan.

Al comparar la teoría idealista con el principio básico de que la guerra es un mal moral y que es necesario poner fin a tal acción por medio de la organización internacional basada en el Derecho, ésta se relaciona con la investigación debido a que la creación de la OACI, regida por el Convenio de Chicago mantiene, formula y promociona el Derecho Aeronáutico aplicado por medio de normativas y recomendaciones proporcionados a los países contratantes, ya que dentro de sus miembros se encuentra el Estado guatemalteco, representa el compromiso de participar en tal organismo en función de la seguridad internacional en materia de aviación civil. De esta manera surge la cooperación técnica de la OACI por medio de la normativa establecida en el 2005 en la creación del “Plan Nueva Aurora”. De manera que fundamentada la investigación en la teoría idealista es posible presentar las siguientes conclusiones:

- Los intereses por parte de los países desarrollados promueven iniciativas hacia los países en vías de desarrollo para expandir sus propósitos propios de política exterior.
- Los incidentes producidos por la política exterior por parte de los países desarrollados generan políticas en materia de recomendaciones y requisitos a los países subdesarrollados en materia de seguridad internacional, como el caso de los atentados del 11 de septiembre, lo que hace que los Estados

miembros de la OACI deban apegarse a las nuevas políticas de seguridad como el que se desarrollo en el Aeropuerto Internacional “La Aurora”.

- El Consejo de la OACI ejecuta las políticas de seguridad en materia de aviación civil, lo que corresponde al Estado de Guatemala gobernar en concordancia con las actualizaciones de esta materia por medio de los Anexos que contiene el Convenio de Chicago.
- La conclusión de la primera fase, la certificación y reconocimiento a nivel internacional por parte de la FAA como Aeropuerto Categoría I, representa oportunidades sobre el aumento del tráfico aéreo y de personas en el Aeropuerto Internacional “La Aurora”, lo que podría representar un acrecentamiento de turistas que aumenten los empleos directos e indirectos en el país.
- Se concluye que en Guatemala se han establecido las normativas necesarias en materia de Aviación Civil hasta el 2035, y que la ejecución de la Primera Fase realizada en el período 2005-2007, representa una respuesta tangible para la seguridad internacional por el logro de la certificación aeroportuaria como Categoría I.
- Es posible concluir que la seguridad internacional se ha visto favorecida por los alcances que tiene la Primera Fase, pero que tal certificación no es fija sino que se mantiene por medio de la continuación del “Plan Nueva Aurora”, pero que es un incentivo por la globalización creciente que demanda este tipo de cambios en la terminal aérea, así como también en los aeropuertos y pistas que existen en el territorio nacional.

RECOMENDACIONES

Esta investigación es una herramienta útil para exponer desde el marco de las relaciones internacionales, la conducta idealista de los Estados en materia de Aviación Civil, y para concientizar a las futuras autoridades competentes en las administraciones gubernamentales sobre la importancia de la continuación y ejecución del “Plan Nueva Aurora”.

Consecuentemente es importante realizar recomendaciones que se derivan por medio de las conclusiones expuestas y que se consideran importantes que sean tomadas en cuenta para el mejoramiento de las acciones efectuadas en la modernización del Aeropuerto Internacional “La Aurora”. De esta manera es importante señalar que el desarrollo de la Segunda Fase, correspondiente al área de las importaciones e importaciones y la ampliación de la pista de rodaje, es una normativa, no una recomendación, lo que coloca en juego el mantenimiento de la certificación alcanzada.

Así mismo se recomienda proyectar e informar a las autoridades de la OACI, sobre el seguimiento de esta Segunda Fase para mantener la comunicación y el compromiso firme de la continuación del “Plan Nueva Aurora”.

Se recomienda a la Dirección General de Aeronáutica Civil, establecer el diálogo con las autoridades del Ejército de Guatemala, por medio de mecanismos de concertación para negociar y realizar la continuación de la pista de rodaje, misma que no permite la circulación simultánea de aeronaves que se desplazan en la pista principal.

Es necesario que se establezca coordinación y cooperación interinstitucional entre el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda y el Ministerio de la Defensa para solucionar el problema de los terrenos que no permiten dicha ampliación, independientemente de la administración que ejerza el poder en el ejecutivo.

BIBLIOGRAFIA

- Álvarez Soberanis, J. (1980). *El GATT: Antecedentes y propósitos*. México DF: Universidad Iberoamericana.
- Barceló, J. (1989). *Selección de escritos políticos de Immanuel Kant*. Santiago de Chile: CEP.
- Barillas, B., & Perez, R. (20 de Octubre de 2008). Instalaciones militares paralizan remodelación en Aeropuerto "La Aurora". pág. 14.
- Cáceres R., C. (2 de Noviembre de 2010). *Indicencia Democrática*. Recuperado el 14 de Diciembre de 2011, de <http://www.i-dem.org/?p=49222>
- Castillo, J. (26 de Junio de 2007). PLAN NUEVA AURORA GENERA 6,600 EMPLEOS . pág. 9.
- Chalí Lopez, R. A. (1992). *Tesis de Grado "Principales Fuentes de Cooperación Internacional que tienen relación con Guatemala"*. Guatemala: USAC.
- Convenio de Chicago. (1944). *Convenio de Chicago*. Chicago Estados Unidos: ONU.
- De la Roca Samayoa, J. J. (1976). *Derecho Aeronautico Guatemalteco*. Guatemala: Universidad Mariano Galvez.
- DGAC. (13 de Diciembre de 2011). *Dirección General de Aeronáutica Civil*. Recuperado el 13 de Diciembre de 2011, de http://www.dgacguate.com/index.php?option=com_content&view=article&id=83&Itemid=191
- DGAC. (2011). *Plan Operativo Anual POA*. Guatemala: DGAC.
- Diario de Centroamerica. (12 de Junio de 2007). Estados Unidos Eleva a Categoría I el Aeropuerto Internacional "La Aurora". pág. 1.
- Díaz Mier, M. (1996). *DEL GATT A LA OMC*. Madrid: Universidad de Alcalá .
- Doc. 9184/3. (1987). *Planificación física y ambiental de aeropuertos*. Montreal Canadá: OACI.
- El Periódico. (12 de Junio de 2007). Aeropuerto "La Aurora", certificado. pág. 7.
- Filgermann, H. (7 de Enero de 2009). *Guía 2000*. Recuperado el 20 de Diciembre de 2011, de <http://derecho.laguia2000.com/derecho-aeronautico/derecho-aeronautico>
- Goglio, P. (1927). *Código Aeronáutico*. Milán: HOEPLI.
- Harper, G. R. (2001). *Convención de Chicago de 1944 y la Política de Cielos Abiertos*. San José Costa Rica: Asociación de Líneas Aéreas de Costa Rica (ALA).

- La Aurora. (2010). *Aeropuerto*. Recuperado el 27 de Diciembre de 2011, de <http://aeropuerto.com.gt/>
- Larios Ochaita, C. (2001). *Derecho Internacional Público*. Guatemala: F&G Editores.
- Miranda , C. (1986). *Realismo e idealismo en el estudio de las Relaciones Internacionales: La influencia de Hobbes y Kant*. Santiago de Chile: Revista de Ciencia Política .
- Orellana, E. (6 de Junio de 2011). Aeronáutica Civil invertirá \$33 millones en tres radares. pág. 8.
- Osorio, M. (s.f.). *Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales*. Recuperado el 25 de Enero de 2014, de <http://derecho.upla.edu.pe/pdf/diccionariosorio.pdf>:
<http://derecho.upla.edu.pe/pdf/diccionariosorio.pdf>
- Padilla, L. (1992). *Teorías de las Relaciones Internacionales la investigación sobre la paz y el conflicto*. Guatemala: Serviprensa Centroamericana.
- Perez, A. (9 de Marzo de 2010). *Gobierno hace las paces con OACI y habla del aeropuerto La Aurora* , pág. 4.
- Perez, A. (9 de Marzo de 2010). Gobierno hace las paces con la OACI. pág. 5.
- Perez, A. (9 de Marzo de 2010). Gobierno hace las paces con OACI y habla del Aeropuerto "La Aurora". pág. 7.
- Perez, A. (9 de Marzo de 2010). Gobierno hace las paces con OACI y habla del aeropuerto La Aurora. pág. 4.
- Prensa Libre. (3 de Diciembre de 2011). Petén se prepara para el año maya . pág. 5.
- Pronacom. (2006). *COMUNICADO DE PRENSA, Remodelación de La Aurora, primera piedra para el desarrollo del sistema Aeroportuario*. Guatemala: Pronacon.
- Reynolds, L. (3 de Marzo de 2009). La Aurora perdió una oportunidad. pág. 7.
- Sandrone, J. (2010). *Teoría de las Relaciones Económico-Políticas Internacionales*. Abril: 14.
- Ultrilla, N. (2000). *Descubrir el transporte aéreo*. Madrid: Aena.
- Vasquez, J. (1994). *Se debe salvaguardar el mundo en pro de la democracia*. México D.F.: editorial LIMUSA.

LISTA DE ACRÓNIMOS

AENA	Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea
CDAG	Confederación Autónoma Deportiva de Guatemala
CINA	Conferencia de París
DGAC	Dirección general de Aeronáutica Civil de Guatemala
FAA	Administración Federal de Aviación
OACI	Organización de Aviación civil internacional
ONU	Organización de las Naciones Unidas
OPACI	Organización Provisional de Aviación Civil Internacional
PRONACOM	Programa Nacional de la Competividad
SARPS	Manual de Normas y Métodos recomendados por la OACI
SEGEPLAN	Secretaría General de Planificación

ANEXOS

Anexo 1

Afganistán, Australia, Bélgica, Bolivia, Brasil, Canadá, Chile, China, Checoslovaquia, Colombia, Costa Rica, Cuba, Checoslovaquia, Chile, China, República Dominicana, Ecuador, Egipto, El Salvador, España, Estados Unidos, Etiopía, Filipinas, Francia, Gran Bretaña, Grecia, Guatemala, Haití, Holanda, Honduras, India, Irak, Irán, Irlanda, Islandia, Líbano, Liberia, Luxemburgo, Méjico, Nicaragua, Noruega, Nueva Zelanda, Panamá, Paraguay, Perú, Polonia, Portugal, Siria, Sudáfrica, Suecia, Suiza, Turquía, Uruguay, Venezuela y Yugoslavia

Anexo 2

Organigrama de las Naciones Unidas



Anexo 3

CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (CONVENIO DE CHICAGO)

PRIMERA PARTE NAVEGACIÓN AÉREA

CAPÍTULO I PRINCIPIOS GENERALES Y APLICACIÓN DEL CONVENIO

Artículo 1.- Soberanía

Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio.

Artículo 2.- Territorio

A los fines del presente Convenio se consideran como territorio de un Estado las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado.

Artículo 3.- Aeronaves civiles y de Estado

El presente Convenio se aplica solamente a las aeronaves civiles y no a las aeronaves de Estado.

Se consideran aeronaves de Estado las utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía.

Ninguna aeronave de Estado de un Estado contratante podrá volar sobre el territorio de otro Estado o aterrizar en el mismo sin haber obtenido autorización para ello, por acuerdo especial o de otro modo, y de conformidad con las condiciones de la autorización.

Los Estados contratantes se comprometen a tener debidamente en cuenta la seguridad de la navegación de las aeronaves civiles, cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado.

Artículo 4.- Uso indebido de la aviación civil.

Cada Estado contratante conviene en no emplear la aviación civil para propósitos incompatibles con los fines del presente Convenio.

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 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 para tales vuelos. 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.

Artículo 15.- Derechos aeroportuarios y otros similares Todo aeropuerto de un Estado contratante que este abierto a sus aeronaves nacionales para fines de uso publico estará igualmente abierto, en condiciones uniformes y a reserva de lo previsto en el Artículo 68, a las aeronaves de todos los demás Estados contratantes. Tales condiciones uniformes se aplicarán por lo que respecta al uso, por parte de las aeronaves de cada uno de los Estados contratantes, de todas las instalaciones y servicios para la navegación aérea, incluso los servicios de radio y de meteorología, que se provean para uso público para la seguridad y rapidez de la navegación aérea.

Los derechos que un Estado contratante imponga o permita que se impongan por el uso de tales aeropuertos e instalaciones y servicios para la navegación aérea por las aeronaves de cualquier otro Estado contratante, no deberán ser mas elevados: respecto a las aeronaves que no se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, que los derechos que pagarían sus aeronaves nacionales de la misma clase dedicadas a servicios similares; respecto a las aeronaves que se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, que los derechos que pagarían sus aeronaves nacionales dedicadas a servicios aéreos internacionales similares. Todos estos derechos serán publicados y comunicados a la Organización de Aviación Civil Internacional, entendiéndose que, si un Estado contratante interesado hace una reclamación, los derechos impuestos por el uso de aeropuertos y otras instalaciones y servicios serán objeto de examen por el Consejo, que hará un informe y formulará recomendaciones al respecto para consideración del Estado o Estados interesados. Ningún Estado contratante impondrá derechos, impuestos u otros gravámenes por el mero derecho de tránsito, entrada o salida de su territorio de cualquier aeronave de un Estado contratante o de las personas o bienes que se encuentren a bordo.

Artículo 16.- Inspección de aeronaves

Las autoridades competentes de cada uno de los Estados contratantes tendrán derecho a inspeccionar sin causar demoras innecesarias, las aeronaves de los demás Estados contratantes, a la llegada o a la salida, y a examinar los certificados y otros documentos prescritos por el presente Convenio.

Artículo 17.- Nacionalidad de las aeronaves

Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en el que estén matriculadas.

Artículo 18.- Matriculación doble

Ninguna aeronave puede estar válidamente matriculada en mas de un Estado, pero su matrícula podrá cambiarse de un Estado a otro.

Artículo 19.- Leyes nacionales sobre matriculación

La matriculación o transferencia de matrícula de aeronaves en un Estado contratante se efectuara de acuerdo con sus leyes y reglamentos.

Artículo 20.- Ostentación de las marcas

Toda aeronave empleada en la navegación aérea internacional deberá llevar las correspondientes marcas de nacionalidad y matrícula.

Artículo 21.- Informes sobre matrículas

Cada Estado contratante se compromete a suministrar, a petición de cualquier otro Estado contratante o de la Organización de Aviación Civil Internacional, información relativa a la matrícula y propiedad de cualquier aeronave matriculada en dicho Estado. Además, todo Estado contratante proporcionará a la Organización de Aviación Civil Internacional, de acuerdo con las disposiciones que esta dicte, informes con los datos pertinentes que puedan facilitarse sobre la propiedad y control de las aeronaves matriculadas en el Estado que se empleen habitualmente en la navegación aérea internacional. Previa solicitud, la Organización de Aviación Civil Internacional pondrá los datos así obtenidos a disposición de los demás Estados contratantes.

Artículo 28.- Instalaciones y servicios y sistemas normalizados para la navegación aérea

Cada Estado contratante se compromete, en la medida en que lo juzgue factible a:

Proveer en su territorio aeropuertos, servicios de radio, servicios meteorológicos y otras instalaciones y servicios para la navegación aérea a fin de facilitar la navegación aérea internacional, de acuerdo con las normas y métodos recomendados o establecidos oportunamente en aplicación del presente Convenio.

Adoptar y aplicar los sistemas normalizados apropiados sobre procedimientos de comunicaciones, códigos, balizamiento, señales, iluminación y demás métodos y reglas de operación que se recomienden o establezcan oportunamente en aplicación del presente Convenio.

Colaborar en las medidas internacionales tomadas para asegurar la publicación de mapas y cartas aeronáuticas, de conformidad con las normas que se recomienden o establezcan oportunamente, en aplicación del presente Convenio.

Anexo 4

Artículo 47.- Capacidad jurídica

La Organización gozará en el territorio de todo Estado contratante de la capacidad jurídica necesaria para el ejercicio de sus funciones. Se le concederá plena personalidad jurídica en cualquier lugar en que ello sea compatible con la constitución y las leyes del Estado de que se trate.

Anexo 5

Convenio de Chicago

Artículo 67.- Transmisión de informes al Consejo

Cada Estado contratante se compromete a que sus líneas aéreas internacionales comuniquen al Consejo, según las prescripciones establecidas por el mismo, informes sobre tráfico, estadísticas de costos y estados financieros que muestren, entre otras cosas, todos los ingresos y las fuentes de su procedencia.

Anexo 6

Anexos del Convenio de Chicago

- Anexo 1: Licencias al Personal.
- Anexo 2: Reglamento del Aire.

- Anexo 3: Meteorología.
- Anexo 4: Cartas Aeronáuticas.
- Anexo 5: Unidades de Medida.
- Anexo 6: Operación de las Aeronaves.
 - Parte I: Transporte Aéreo Internacional Comercial - Aeroplanos
 - Parte II: Aviación General Internacional - Aeroplanos
 - Parte III: Operaciones Internacionales - Helicópteros
- Anexo 7: Nacionalidad de la Aeronave y Marcas de Registro.
- Anexo 8: Aeronavegabilidad de las Aeronaves.
- Anexo 9: Facilidades.
- Anexo 10: Telecomunicaciones Aeronáuticas.
 - Volumen I (Ayudas a la Radio Navegación)
 - Volumen II (Procedimientos de Comunicación)
 - Volumen III (Parte I: Sistemas de Comunicación de Datos Digitales - Parte II: Sistemas de Comunicación de Voz)
 - Volumen IV (Radares de Vigilancia y Sistemas para Evitar Colisiones)
 - Volumen V (Utilización del Espectro de Radiofrecuencias Aeronáuticas)
- Anexo 11: Servicios de Tránsito Aéreo.
- Anexo 12: Búsqueda y Rescate.
- Anexo 13: Investigación de Accidentes Aéreos.
- Anexo 14: Aeródromos.
 - Volumen I: Diseño de Aeródromos y sus Operaciones
 - Volumen II: Helipuertos
- Anexo 15: Servicios de Información Aeronáutica.
- Anexo 16: Protección ambiental.
 - Volumen I: Ruido de Aeronaves
 - Volumen II: Emisiones de Motores Aeronáuticos
- Anexo 17: Seguridad: Salvaguardando la Aviación Civil Internacional contra Actos de Interferencia Ilegítima.
- Anexo 18: Transporte Aéreo Seguro de Mercancías Peligrosas.

Anexo 7

Artículo 7 de la Ley de Aviación Civil de Guatemala

Decreto 93-2000

ARTICULO 7. Funciones. Son funciones de la Dirección, además de otras señaladas en esta ley, las siguientes:

- a) Elaborar, emitir, revisar, aprobar y modificar las regulaciones y disposiciones complementarias de aviación que sean necesarias, para el cumplimiento de la presente ley y sus reglamentos.
- b) Otorgar, modificar, suspender y revocar las autorizaciones para los aeródromos públicos y privados, supervisando su construcción y operación.
- c) Supervisar la prestación de los servicios de navegación, de control del tráfico aéreo, de transporte aéreo y telecomunicaciones en lo que le corresponde, para que cumplan con los requisitos técnicos de seguridad y protección al vuelo, de acuerdo con las normas y otras disposiciones nacionales e internacionales, generalmente aceptadas, velando en todo momento por la vigilancia de la seguridad aeronáutica.

- d) Expedir, prorrogar, suspender o cancelar certificados de matrícula, certificados de aeronavegabilidad, certificado de operador y/o explotador aéreo.
- e) Expedir, prorrogar, suspender o cancelar certificados o licencias para talleres aeronáuticos, Escuelas de Instrucción Aeronáutica, pilotos y demás personal aeronáutico.
- f) Coordinar e investigar los incidentes y accidentes de aviación ocurridos en el territorio nacional o participar en los ocurridos fuera del territorio cuando sean matrícula guatemalteca.
- g) La Dirección General por medio de su Director, podrá delegar en su personal e Inspectores funciones específicas, quienes debidamente identificados tendrán libre acceso a todas las personas, aeronaves, lugares, instalaciones y documentos que sean requeridos por las normas nacionales e internacionales, para realizar la función de vigilancia, y determinar si cumplen con las condiciones de seguridad aérea operativa y en ejercicio de esa delegación podrán ordenar el retiro temporal o definitivo de vuelo de una aeronave o las acciones que correspondan de conformidad con la Ley, reglamento, regulaciones y disposiciones complementarias.
- h) Intercambiar a través de Organismos Internacionales o Direcciones Generales información concerniente a la aviación civil, para fortalecer u homogenizar criterios sobre los mecanismos de seguridad aérea.
- i) Estructurar y Administrar su presupuesto y llevar los registros correspondientes.
- j) Otorgar las autorizaciones necesarias para la explotación de servicios aeronáuticos.
- k) Revisar y proponer la modificación de las tarifas por servicios aeronáuticos y las multas por infracciones.
- l) Administrar el Registro Aeronáutico Nacional.
- m) Coordinar las actividades de búsqueda y salvamento de aeronaves accidentadas en el territorio nacional.
- n) Coordinar y supervisar la utilización del espacio aéreo para garantizar la seguridad y protección al vuelo.
- o) Participar como el órgano técnico representativo del Estado, 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.
- p) Aplicar las sanciones por violación a la presente ley, sus reglamentos, regulaciones y disposiciones.
- q) Supervisar la implementación de los acuerdos, convenios y tratados internacionales que en materia de aviación civil estén ratificados por Guatemala.
- r) Aceptar donaciones monetarias, de servicios o propiedades en nombre de la Dirección.
- s) Presentar al Presidente de la República, por conducto del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, los proyectos de reglamentos y acuerdos para su conocimiento y posterior aprobación.

Anexo 8

Convenio de Chicago

Artículo 15.- Derechos aeroportuarios y otros similares

Los derechos que un Estado contratante imponga o permita que se impongan por el uso de tales aeropuertos e instalaciones y servicios para la navegación aérea por las aeronaves de cualquier otro Estado contratante, no deberán ser más elevados.

Artículo 69.- Mejora de las instalaciones y servicios para la navegación aérea

Si el Consejo estima que los aeropuertos u otras instalaciones y servicios para la navegación aérea de un Estado contratante, incluso los servicios de radio y meteorológicos, no son razonablemente adecuados para el funcionamiento seguro, regular, eficaz y económico de los servicios aéreos internacionales, existentes o en proyecto, el Consejo consultara con el Estado en cuestión y con otros Estados afectados, con miras a encontrar los medios por los cuales la situación pueda remediarse y podrá hacer recomendaciones a tal efecto. Ningún Estado contratante será culpable de infracción del presente Convenio si no pone en práctica tales recomendaciones.

Anexo 9

Propósitos de las Naciones Unidas

Artículo 1

Los Propósitos de las Naciones Unidas son:

1. Mantener la paz y la seguridad internacionales, y con tal fin: tomar medidas colectivas eficaces para prevenir y eliminar amenazas a la paz, y para suprimir actos de agresión u otros quebrantamientos de la paz; y lograr por medios pacíficos, y de conformidad con los principios de la justicia y del derecho internacional, el ajuste o arreglo de controversias o situaciones internacionales susceptibles de conducir a quebrantamientos de la paz;
2. Fomentar entre las naciones relaciones de amistad basadas en el respeto al principio de la igualdad de derechos y al de la libre determinación de los pueblos, y tomar otras medidas adecuadas para fortalecer la paz universal;
3. Realizar la cooperación internacional en la solución de problemas internacionales de carácter económico, social, cultural o humanitario, y en el desarrollo y estímulo del respeto a los derechos humanos y a las libertades fundamentales de todos, sin hacer distinción por motivos de raza, sexo, idioma o religión; y
4. Servir de centro que armonice los esfuerzos de las naciones por alcanzar estos propósitos comunes.

