



UNIVERSIDAD MIGUEL DE CERVANTES

Escuela de Derecho

DERECHO AERONAUTICO INTERNACIONAL

SUS CONVENIOS Y TRATADOS.

Tesis para optar al grado de Licenciado en Ciencias Jurídicas

PROFESOR GUÍA: **EDMUNDO ENRIQUE VILCHES LUZIO**

AUTOR: **RICARDO ANDRES ORTIZ TOBAR**

Santiago, Chile - 2021

DEDICATORIA

Quiero dedicar el presente trabajo primero que todo a dios porque sin el nada de esto podría haber sido posible. Es mi luz y mi guía en momentos donde todo estaba oscuro.

A mis padres Luis y Gladys quienes a lo largo de mi toda mi vida han sido un gran ejemplo y entregarme valores y principios que me han convertido en una gran persona y profesional motivando siempre mi formación académica. Gracias por todo su amor.

A mi hermano Rodrigo, no solo por ser un buen hermano sino también un gran amigo, colega y confidente quien siempre tenia unas palabras de apoyo cada vez que empezaba a bajar los brazos.

A Giselle, Felipe y Florinda mis amigos de la Universidad a quienes les debo gran parte de mi proceso por darme el animo necesario, son los mejores.

¡DIOS LOS BENDIGA!

AGRADECIMIENTOS

Agradezco a mi alma mater por haberme permitido formarme en sus aulas, compartiendo ilusiones y anhelos. Con constancia, dedicación y esfuerzo alcanzamos nuestros sueños. Mi universidad, mi casa de estudio durante estos largos años de esfuerzo. Aquí dejo días de constancia y dedicación, a mis amigos y a mis profesores. Hoy finalizamos esta etapa de formación e iniciamos una nueva etapa, nuevos caminos. Gracias por permitirme ser parte de ti.

A mis profesores quienes tuvieron la paciencia necesaria de responder todas nuestras dudas e impartirnos sus conocimientos.

A mis compañeros de trabajo por apoyarme y darme las facilidades para poder rendir tanto en lo educacional como profesional.

A todos, ¡GRACIAS!

ABREVIACIONES

CETAC:	Consejo de Aviación Civil.
CINA:	Convención internacional de navegación aérea.
CLAC:	Comisión Latinoamericana de aviación civil.
DGAC:	Dirección General de Aeronáutica Civil.
IATA:	Asociación internacional de transporte aéreo.
FAA:	Asociación de Aviación Federal.
OACI:	Organización de Aviación Civil Internacional.

INDICE

Introducción	1
CAPÍTULO I “DERECHO AERONAUTICO INTERNACIONAL”	6
1. Antecedente Histórico	7
a. Origen de la aviación	7
2. El Derecho Aeronáutico	8
3. Objeto del derecho aeronáutico	12
4. Fuentes del derecho aeronáutico	12
a. La costumbre	12
b. La jurisprudencia	13
c. Leyes Análogas	13
d. La Doctrina	14
e. La Ley	14
f. Tratados Internacionales	15
5. Características del Derecho Aeronáutico	16
6. Clasificaciones del Derecho Aeronáutico	18
7. Autonomía del Derecho Aeronáutico	18
8. Vinculación del Derecho Aeronáutico con otras ramas del derecho	20
CAPÍTULO II “LOS INSTITUTOS AERONÁUTICOS”	22
9. Institutos Aeronáuticos	23
a. La OACI	23
b. La IATA	25

c. La Administración Federal de Aviación _____	25
10. Línea de tiempo de la normativa Aeronáutica _____	26
CAPÍTULO III “LOS CONVENIOS Y TRATADOS INTERNACIONALES” _____	29
11. Convenios y Tratados Internacionales _____	30
12. Principales Convenios Internacionales _____	30
13. Ejemplo de Aplicación en el Transporte Internacional _____	35
a. Indemnizaciones _____	35
1. Muerte o lesiones de pasajeros _____	36
2. Responsabilidad por retrasos _____	36
b. Jurisdicción _____	38
c. Caducidad de la Acción _____	38
14. Conclusión _____	40
15. Bibliografía _____	46

RESUMEN

El presente trabajo tiene por objetivo dar a conocer el Derecho aeronáutico internacional y sus convenios y tratados.

Para ello se abordarán temas como el origen de la aviación, el concepto de derecho aeronáutico y el porque es una rama del derecho con objetivos y características propias. Luego con la explosión de la actividad aeronáutica fue necesario crear instituciones aeronáuticas internacionales cuyo fin fue establecer ciertas normas aprobadas y ratificadas por distintos países para mejorar la facilitación y la protección de los usuarios de la aviación civil mundial, esto lo hicieron a través de numerosos convenios y tratados, cada uno con temas específicos, acorde al época histórica en que fueron emitidos, los cuales siguen la mayoría vigente hasta el día de hoy como el convenio de Chicago que tuvo por objeto actualizar las normas sobre aviación donde asistieron 52 estados.

El método de recopilación de información mas el método deductivo utilizado en esta tesis permite entregar un conocimiento básico y de entrada a aquellos jurisperitos que deseen adentrarse en esta rama del derecho, la cual esta en auge, sobretodo en temas de responsabilidad.

ABSTRACT

The objective of this work is to make known international aeronautical law and its conventions and treaties.

For this, topics such as the origin of aviation, the concept of aeronautical law and why it is a branch of law with its own objectives and characteristics will be addressed. Then with the explosion of aeronautical activity it was necessary to create international aeronautical institutions whose purpose was to establish certain standards approved and ratified by different countries to improve the facilitation and protection of users of global civil aviation, this they did through numerous conventions and treaties, each one with specific topics, according to the historical period in which they were issued, which remain the majority in force to this day as the Chicago Convention that aimed to update the aviation regulations where 52 states attended.

The information gathering method plus the deductive method used in this thesis allows us to provide basic and initial knowledge to those lawyers who wish to enter this branch of law, which is booming, especially in liability issues.

INTRODUCCIÓN

Planteamiento del problema

Una de las razones principales por la que quise abordar el tema del derecho aeronáutico internacional y sus convenios es: como numero uno, por lo ligado que me encuentro a esta rama del derecho como profesional aeronáutico en control de tránsito aéreo, área de la aeronáutica encargada de la seguridad de la aviación previniendo colisiones entre aeronaves, para esto nos regimos por el código aeronáutico, normativa aeronáutica, procedimientos aeronáuticos, etc. Y como numero dos porque es una disciplina jurídica que poco se toca en la época como estudiante, siendo, el derecho aeronáutico, una de las ramas del derecho que mas avanza gracias a estar ligada directamente con la globalización, el avance tecnológico, la modernización, el mercado económico, mercado laboral, normativa interna como internacional.

Además, llama profundamente la atención que haya poco profesional jurídico especializado en esta rama, lo cual me motiva en acercar esta rama del derecho al general de los estudiantes y profesionales del derecho.

Fundamentos que sustentan:

Si bien, la motivación es un factor importante por considerar, no se debe dejar de observar la experiencia en el terreno. El incremento de la aviación y la internacionalización de la aeronave como nuevo método de transporte obligó a los estados a crear un orden internacional que regulara la actividad. esto trajo varios conflictos al tratar de buscar congruencia en las distintas regulaciones. Como por ejemplo ejercer la soberanía y la utilización del espacio aéreo. ¿estamos preparados

internacionalmente como país para abordar todos los convenios y tratados en materia aeronáutica y aplicarlos a la regulación interna? Estas interrogantes fueron las que empezaron a rondar en mi y me llevaron a concebir la idea de abordar el derecho aeronáutico internacional con sus convenios y tratados. Sorprendido quede al percatarme que no hay mucha información al respecto y pocos autores han tocado el tema. así es como he recopilado información que creo necesaria para el estudio de esta institución. Siendo así mi motivación personal ser un aporte y que este trabajo pueda ser utilizado como referencia a los jurisconsultos en materia aeronáutica.

Objetivos Generales:

Explicar que es el Derecho Aeronáutico Internacional junto con dar a entender los distintos convenios y tratados aeronáuticos internacionales, los cuales los países están suscritos y obligados a adoptar en su regulación nacional. Para esto, realizaremos un análisis desde el origen de la aviación y responderemos interrogantes como; ¿Cómo nace el derecho aeronáutico?; ¿Cuál es el objetivo de este derecho aeronáutico?; ¿Cuáles son las fuentes del derecho que lo sustentan? Esto lo haremos para que se entienda de manera global este concepto y podamos continuar con el segundo punto importante que son las instituciones que la regulan y los convenios internacionales.

- Objetivos Específicos

1. Exponer donde y como se realiza el primer vuelo junto con quienes fueron sus primeros protagonistas.
2. Describir de que manera esta regulado el derecho aeronáutico.
3. Definir el concepto de derecho aeronáutico e indicar sus partes.
4. Desmenuzar la evolución de la legislación aeronáutica, para esto se elaborará una tabla sobre el orden cronológico de la regulación aeronáutica internacional.
5. Enumerar las clasificaciones aeronáuticas para entender la amplitud de la universalidad Aeronáutica.
6. Nombrar y explicar las entidades encargadas de regular la actividad aeronáutica internacional.
7. Indicar los convenios vigentes.

Para esto esta tesis se estructuro en 3 capítulos de la siguiente manera. La primera sobre los antecedentes históricos, el génesis de la aeronáutica. sobre el derecho aeronáutico y como empieza su regulación y su ordenamiento. Quienes fueron los primeros en conversar este tema. Y como fue evolucionando a lo que conocemos actualmente, luego sobre las clasificaciones aeronáuticas donde se desglosa cada una de las partes que crean este sistema complejo. El segundo sobre la creación de las instituciones aeronáuticas internacionales en los cuales los países se adhieren y donde se regulan y proponen los convenios internacionales. Finalmente, esta tesis termina con el capítulo tres sobre los convenios internacionales.

Hipótesis

En el presente trabajo de tesis se aborda a través de las siguientes ideas: a) El derecho aeronáutico internacional como rama del derecho con sus características propias que la hacen especial. b) La génesis de la aeronáutica y sus repercusiones a nivel global. c) Las instituciones aeronáuticas internacionales y su rol como reguladoras de normativa. d) los convenios y tratados internacionales en el fuero interno. ¿son una obligación o recomendación?

Metodología empleada

Para el desarrollo de esta tesis se utilizaron varias metodologías. Como el método de recopilación de información, principalmente de distintos tratadistas sobre derecho aeronáutico internacional. A su vez, se analizaron los tratados y convenios internacionales y como método de recopilación secundarias se utilizaron libros, revista e internet. Además, información suministrada por el Colegio de Controladores de Transito

Aéreo de Chile y de la sección de normativa de la DGAC (Dirección General de Aeronáutica Civil). También se recolectó información distribuida de forma gratuita de páginas web como: FAA, OACI, IFACTA. Y entrevistas a Controladores de Tránsito Aéreo. Para información relativa a la regulación nacional me dirigí principalmente a la página de la biblioteca nacional y la sección de normativa de la DGAC.

También se empleó el método Deductivo para obtener del derecho aeronáutico las normas e instituciones que rigen la legislación nacional Y el Sistema Analítico para determinar las normas aplicables en el ambiente aeronáutico nacional y su semejanza con las fuentes de derecho aeronáutico internacional.

CAPÍTULO I
DERECHO AERONAUTICO INTERNACIONAL

1. ANTECEDENTE HISTORICO

a) Origen de la Aviación

Muchas historias, mitos, cuentos, fabulas, etc. hablan del afán del hombre por volar, Intentar ser como un ave y tener la libertad de ir de un lado a otro sin interrumpirse por arboles o montañas.

Muchos conocemos el mito de Ícaro y Dédalo quienes fueron encerrados en el laberinto del rey Minos y quienes lograron escapar utilizando unas alas creadas con cera por Dédalo para ser utilizadas por su hijo Ícaro. pero este al disfrutar el placer del vuelo quiso acercarse al sol y esto derritió sus alas muriendo al caer al mar.

Hubo personajes conocidos como Leonardo da Vinci, que al estudiar científicamente a estos pájaros diseñó inventos para imitarlos y dentro de sus grandes y reconocidos inventos podemos encontrar un símil de helicóptero.

Pero desde finales del siglo XVIII podemos realmente decir que los intentos fueron exitosos con la llegada de los Globos de aire caliente. Debido a esto los hermanos Montgolfier¹ Son reconocidos como los inventores de los primeros ingenios aeronáuticos. los primeros Aeronautas.

El primero vuelo conocido tiene como fecha el 21 de noviembre de 1783 en la ciudad de Paris. Siendo sus pilotos Pilatre de Rozier y el Marques D'Arlandes en un globo de aire caliente creado por los hermanos Montgolfier, no fue sino hasta el año 1903 donde

¹ Joseph-Michel (1740-1810) y Jacques-Étienne (1745-179) Montgolfier, hijos del fabricante de papel Pierre Montgolfier.

unos fabricantes de bicicletas de apellido Wright efectuaron el primer vuelo involucrando un vehículo más pesado que el aire.² Con la llegada de este glorioso invento.

En el comienzo, no existía un interés de parte del poder legislativo de crear una nueva rama del derecho, por ende, solo se normaba por las reglas de la policía, reglas que no apoyaban mucho esta nueva forma de desplazarse debido que muchas veces aterrizan en terrenos privados dañando el suelo.

2. EL DERECHO AERONÁUTICO.

Mientras avanzaba la tecnología y con el aumento de la aviación, específicamente circular en el espacio aéreo con un medio de transporte, el cual, utilizando medios de estudios físicos como lo es la sustanciación, que permitía el transporte de personas y cosas entre distintos puntos, fue necesario regular el transporte aéreo, naciendo así una nueva rama del derecho, el Derecho Aeronáutico.

La doctrina tanto nacional como extranjera ha tratado de dar con el concepto que cumpla con todas las características necesarias y que se pueda comprender al referirse al derecho aeronáutico.

Federico Videla Escalada ³⁻⁴ dijo “Muy pocas ramas de las ciencias jurídicas alcanzaron en tan corto espacio de tiempo un desarrollo tan amplio como esta...”.

² Reconocimiento efectuado por la Federación Internacional de Aeronáutica (Fédération Aéronautique Internationale FAI).

³ Federico Videla Escalada (1918-2007). Abogado y juez argentino. Destacado civilista y pionero del estudio del Derecho Aeronáutico en Sudamérica.

⁴ VidelaEscalada, Federico. Manual de Derecho Aeronáutico. Víctor P. de Zavalía Editor. Buenos Aires, Argentina. 1979.

Siendo Francia ligada tan profundamente a los inventos conectados a la aviación, que fue precisamente en donde se origina el termino “Droit Aerien” (Derecho Aéreo). siendo bien sinceros, es un concepto bastante amplio, la doctrina nacional como extranjera ha tratado de dar con un concepto que se pueda comprender al referirse al derecho aeronáutico. en Alemania, por ejemplo, se refieren al “Luftrecht” para una expresión general a todo lo relacionado al uso del espacio atmosférico⁵. En Francia nuevamente, en el año 1901, Paul Fauchille lanza un titulo llamado “El dominio aéreo y el régimen jurídico de los Aerostatos”. Debido a esto es considerado como un precursor del derecho aeronáutico.

Fue Antonio Ambrosini quien originalmente lo llamó “Derecho Aeronáutico”⁶⁻⁷. ya que de esta forma está englobada la navegación aérea. Es el quien da el paso inicial para considerar el derecho aeronáutico como una rama autónoma del derecho.

El diccionario panhispánico del español jurídico establece un concepto bien simple y practico del Derecho Aeronáutico al definirlo como: **“El conjunto de principios y reglas relativos a la utilización del espacio aéreo por las aeronaves, y las relaciones jurídicas que esa utilización determina. Tiene carácter publico y privado, nacional e internacional. También se denomina Derecho Aéreo.”**

⁵ Foglia, Ricardo, y Mercado, Angel. Derecho Aeronáutico. Editorial Abeledo-Perrot. Buenos Aires, Argentina. 1976. p. 9 .

⁶ Ambrosini, Antonio. Citado por Tapia Salinas, Luis en Curso de Derecho Aeronáutico. Editorial Bosch, Casa Editorial. Barcelona, España. Página 9

⁷ Ambrosini, Antonio. (1888-1983) jurista italiano, profesor de derecho civil y mercantil de las universidades de Macerata, Camerino y Perugia

Por su parte, el abogado argentino Federico Videla Escalada lo define como: **“El Derecho Aeronáutico es el conjunto de principios y normas, de Derecho Publico y Privado, de orden interno e internacional, que rigen las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica o modificadas por ella.”**

Una de las tantas definiciones dice que “El Derecho Aeronáutico es el conjunto de principios y normas, de derecho publico y privado, de orden interno e internacional, que rigen las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica o modificadas por ella”⁸

De esta definición podemos extraer que esta formado por principios y normas formando un sistema integrado. Estas normas son de derecho publico y privado, ambos son sus elementos y dentro de esto esta el Derecho Aeronáutico.

El derecho aeronáutico tiene una característica internacional bien definida por el hecho que es el mismo aplicado a todas aeronaves, de esta manera, con la normativa traspasa los limites de normativa nacional de los países que afecta.⁹

Otro autor conocido dice que “el derecho de la aviación, como lo denomina. Es la rama del derecho que estudia la calificación y regulación jurídica de todos los factores esenciales de la actividad aéreo: ambiente o medio aéreo, vehículo o aeronave y personal especializado o personal aeronáutico, así como todas las relaciones jurídicas ya sean

⁸Videla Escalada, Federico; Casas de Chamorro, María Luisa. *“Manual de Derecho aeronáutico”* Víctor de Zavalía Editor. Buenos Aires, 1979. pág. 9

⁹ Rodríguez Jurado, Agustín; Suárez, María Elena. *Teoría y práctica del Derecho Aeronáutico*, tomo I. Editorial De Palma. 2a Edición actualizada. Buenos Aires, Argentina, año 1986. pág.5

publicas, privadas, nacionales o internacionales, a que da lugar la mencionada actividad”¹⁰

Ambas definiciones son bastante completas ya que incluyen todos los elementos requeridos para ser considerado derecho aeronáutico. Cabe distinguir que las normas y principios que conforman este derecho aeronáutico son de derecho publico y privado.

“mientras que algunas disciplinas brotan informados exclusivamente principios de derecho público, y otras provienen únicamente del privado, existen las que no depende de uno u otro, sino que toman de ambos sus elementos constitutivos; en esta categoría se encuentra el derecho aeronáutico”¹¹

Además, los principios y normas son de orden interno e internacional. Don Enrique Jurado señala que, como consecuencia de la dependencia del hecho técnico para su elaboración y desarrollo, tenemos necesariamente el derecho aeronáutico tiene un marcado carácter internacional definido por el hecho de que el tecnicismo es el mismo para todas las aeronaves, traspasando su normativa a los límites clásicos de los ordenamientos nacionales.¹²

Otras de las complicaciones que llevan a regular esta actividad es la velocidad y autonomía, la aeronave es capaz de cruzar distintos estados en un corto tiempo a lo cual se requiere de soluciones homogéneas a los problemas jurídicos que se pudiesen producir. Esto llevo a la creación de una norma que regulara a todos los estados por igual.

¹⁰ Abrosini, Antonio. Instituciones de derecho de la aviación. Pág. 12.

¹¹ Videla Escalada, op. cit. p.10

¹² Rodríguez Jurado, Agustín; Suárez, María Elena. *Teoría y práctica del Derecho Aeronáutico*, tomo I. Editorial De Palma. 2a Edición actualizada. Buenos Aires, Argentina, año 1986. pág.5

3. OBJETO DEL DERECHO AERONAUTICO.

Al igual que toda rama del derecho, el derecho aeronáutico, busca la regulación y concordar intereses diversos tales como políticos, sociales, técnicos, económicos. Solo que, en este caso, aquellos referentes a la navegación aérea. Como lo es el espacio aéreo y su circulación, el personal que tiene un vínculo laboral con el servicio aéreo, los servicios de rescate y salvamento aéreo, las responsabilidades emergentes de la actividad aeronáutica, seguros involucrados, jurisdicción, competencia, etc. Justamente son estos intereses lo que le da la importancia y obligatoriedad de regulación Jurídica.

4. FUENTES DEL DERECHO AERONAUTICO

Son el conjunto de principios y reglas de derecho publico y privado, nacional e internacional, que rigen las relaciones jurídicas derivadas del transporte aéreo. como toda disciplina jurídica el derecho aeronáutico se basa en los principios generales del derecho como son: la costumbre, la jurisprudencia y la doctrina. pero como fuentes internacionales del derecho aeronáutico tendríamos los convenios internacionales.

A) La Costumbre

Hay una cierta oposición de los autores con respecto a la costumbre como fuente ya que una de las características necesarias es que sea radicada en el tiempo y así ser consuetudinario, pero eso no se da mucho en el ambiente aeronáutico justamente por el escaso tiempo que lleva con vida esta actividad. a pesar de esto la doctrina acepta la costumbre como fuente del derecho aeronáutico ya que hay ciertas normas contenidas

en la IATA¹³ en lo referido a transporte, son justamente normas que nacieron por su uso y costumbre, formándose al derecho.

El art 6º de nuestro código aeronáutico dice “En lo no previsto en este código ni en los convenios o tratados internacionales aprobados en Chile, se aplicarán las normas del derecho común chileno, **los usos y costumbre** de la actividad y los principios generales del derecho”¹⁴

Esto quiere decir que, para nuestra legislación, la costumbre tiene valor de fuente supletoria. Así que ante la ausencia de una norma expresa se puede referir a la costumbre para darle un valor jurídico

B) La Jurisprudencia.

En normas de Derecho Aeronáutico, específicamente en Chile, la jurisprudencia se encuentra apartada del sistema normativo. Ya que en caso de consulta la norma supletoria son las normas comunes. Esto debido a que el art 3º Código Civil Chileno dice “Las sentencias judiciales no tienen fuerza obligatoria sino respecto de las causas que actualmente pronunciaren” a esto se le llama “Efecto relativo de las sentencias”.

C) Leyes Análogas.

El artículo 6º del Código Aeronáutico dice “En lo no previsto en este código ni en los convenios o tratados internacionales aprobados por Chile, **se aplicarán las normas del**

¹³ *International Air Transport Association*

¹⁴ Código Aeronáutico de Chile, aprobado por Ley 18916, título preliminar, art. 6o.

derecho común chileno, los usos y costumbres de la actividad aeronáutica y los principios generales de derecho”.

De igual manera se pueden utilizar normas de derecho especial como lo son el derecho mercantil, esto debido a que integra un ordenamiento jurídico general¹⁵

D) La Doctrina.

En lo que se refiere a derecho aeronáutico, la doctrina ha sido abundante, observándose en grandes tratados, así como publicaciones e instituciones específicas como lo es la OACI (Organización Aeronáutica Civil Internacional) con su comité jurídico

E) La Ley

Llama bastante la atención como se ha desarrollado legislativamente el derecho aeronáutico tanto nacional como internacionalmente

Eyzaguirre Echeverría¹⁶ enumera una lista de normas sobre la actividad aérea en Chile:

1. Las disposiciones del Código de Comercio relativas al transporte por tierra, lagos, canales o ríos navegables, que trata “Del transporte de pasajeros y de Mercaderías” (arts. 41 a 46)

¹⁵ *Ibidem*, p. 53

¹⁶ Eyzaguirre Echeverría, Rafael. *Contrato de transporte y nociones de Derecho Marítimo y Aéreo*. Editorial Jurídica de Chile. Santiago, 1980, p. 359 y ss.

2. También en materia de transportes, las disposiciones del Código Civil contenidas en el párrafo 10, “Del arrendamiento de transporte” (arts. 2013 a 2021), del Título XXVI del Libro IV
3. Decreto con fuerza de ley No 241, de 1960, que establece el Estatuto Orgánico de la Junta de Aeronáutica Civil.
4. Las leyes No 16.752 y 17.931, que fijan las atribuciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil, dependiente del Ministerio de Defensa.
5. La Ley de aviación comercial, D.L. No 2.464, de 1979, que establece las bases de la política de aviación comercial en Chile.
6. La Ley 18.916, que aprueba el Código Aeronáutico (posteriormente modificada en 1995 por la ley 19.366)
7. El Decreto Supremo No 102 de 1981 del Ministerio de Transportes y telecomunicaciones, que reglamenta la licitación pública para asignar frecuencias internacionales a empresas aéreas nacionales.

F) Tratados Internacionales.

Dentro de los tratados y convenios internacionales suscritos y ratificados por Chile tenemos los siguientes¹⁷:

1. Convenio de Varsovia de 1929 para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, y el Protocolo de La Haya de 1955 que lo modifica.

¹⁷ Eyzaguirre Echeverría, Rafael. op. cit. p. 360

2. Convenio de Chicago de 1944, sobre aviación civil internacional, que dio origen a la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional).
3. Convenio de Ginebra de 1948, relativo al reconocimiento internacional de Derechos sobre aeronaves.
4. Convenio de Tokio de 1963, sobre infracciones y otros actos cometidos a bordo de aeronaves.
5. Convenio de La Haya de 1970, para la represión del apoderamiento ilícito de Aeronaves.
6. Convenio de Montreal de 1971, para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la Aviación civil.

5. CARACTERISTICAS DEL DERECHO AERONAUTICO.

- Carácter internacional y tendencia a la uniformidad:

Ello por motivo de que un avión recorre espacios aéreos de distintos países, ya sea transportando personas o mercaderías, y es así que la actividad aérea tiene un carácter internacional predeterminado. Lo anterior no significa que debamos depender de una legislación nacional, ya que independientemente de ello es necesario regular internamente por motivos de soberanía y orden público y económico.

El objetivo es que exista una uniformidad normativa internacional respecto a las normas básicas y a los principios fundamentales del derecho aeronáutico, lo que se ha logrado mediante la suscripción de acuerdos y convenios multilaterales que regulan la actividad aeronáutica.

- **Carácter evolutivo dinámico:**

En la medida en que las condiciones de la aeronáutica varían de la misma forma debe perfeccionarse el derecho aeronáutico adaptándose a las nuevas situaciones que rigen el tráfico aéreo.

- **Carácter político:**

Debido a que la política está relacionada con el derecho aeronáutico principalmente por lo que establece el principio de la soberanía de los estados sobre su espacio aéreo, ligado a la defensa la integridad territorial y la seguridad.

- **Carácter integrador de normas de derecho público y privado:**

El derecho aeronáutico está conformado por un conjunto de normas de carácter público y privado, nacional e internacional, que conforman un solo todo armónico.

- **Carácter autónomo:**

El desarrollo de esta rama del derecho se ha producido principalmente en la segunda mitad del siglo XX y que tiene un carácter dinámico y evolutivo, es que se ha ido creando disposiciones jurídicas especiales que regulan esta actividad de forma particular.

6. CLASIFICACIONES DEL DERECHO AERONAUTICO.

No obstante, la posición de varios interpretes con respecto al derecho aeronáutico sobre que el Derecho Aeronáutico es uno solo y no se puede dividir, debo recalcar que Víctor Molina¹⁸ hace una clasificación bastante sistematizada la cual comparto ya que establece un Derecho Aeronáutico General por sobre el especial.

La primera división que hace Molina tiene que ver con el Derecho Aeronáutico Publico y el Derecho Aeronáutico Privado, ambos se pueden dividir en ámbitos internos y externos.

Derecho Aeronáutico privado Interno	Derecho Aeronáutico Privado Externo	Derecho Aeronáutico Publico Interno	Derecho Aeronáutico Publico Externo
<ul style="list-style-type: none"> - Comercial - Civil 	<ul style="list-style-type: none"> - Internacional privado 	<ul style="list-style-type: none"> - Administrativo - Penal - Procesal - Constitucional 	<ul style="list-style-type: none"> - Internacional publico

TABLA 1.

7. AUTONOMIA DEL DERECHO AERONAUTICO.

Considerando que las aeronaves navegan a través del espacio aéreo que es un fluido parecía lógico utilizar las disposiciones del derecho marítimo. así lo propuso Antonio

¹⁸ Molina, Víctor Eduardo. *Nociones de Derecho Aeronáutico*. U. Nacional de Tucumán; Tucumán, Argentina, año 1951. pp. 36 y ss.

Scialoja¹⁹ en el año 1933 encuadrando el derecho aéreo junto al derecho marítimo y al derecho de la navegación fluvial, pero Antonio Ambrosini se opuso, defendiendo la autonomía científica del derecho aeronáutico. Para él, las normas del derecho marítimo solo se podían aplicar de manera subsidiaria al derecho aeronáutico, tal como el derecho civil y comercial.

El Profesor Rodríguez Jurado²⁰ dice “Dos son a mi juicio las diferencias entre ambos...por una parte, los instrumentos que sirven y el medio en que se desenvuelven. tanto los instrumentos y el desenvolvimiento tiene un alcance que no está presente en la actividad marina. Todo está vinculado al espacio aéreo, estamos en contacto con el y todo el espacio aéreo puede ser navegado por aeronaves, pero en la actividad marina hay estados, personas, etc. que no tienen vinculación directa y a veces nula.”

Luis Tapia Salinas²¹ basa su criterio de autonomía en cuatro conceptos:

- a)** la especialidad del medio en que se desenvuelve: el Espacio Aéreo;
- b)** Objeto principal de sus normas: La aeronave;
- c)** La relación entre el medio y el objeto; y
- d)** La cantidad de normas, sobretodo internacionales que lo manifiestan.

La Codificación de las normas aeronáuticas dispersas creó cuerpos normativos completos y unificados los cuales incluye todos los aspectos jurídicos que la aviación tiene. Se fortaleció con la existencia de las convenciones de Paris (1919) y la de Chicago (1944). Esto lo podemos notar en el código aeronáutico argentino, chileno y peruano

¹⁹ Antonio Scialoja (1879 -19 62), jurista italiano considerado el fundador del derecho de la navegación en Italia

²⁰ Rodríguez Jurado, Agustín . Ob. Cit. pp. 12 y 13.

²¹ Tapia Salinas, Luis. Ob. Cit. p. 26.

(2000), que utilizan el mismo esquema normativo pues estos vienen de la convención de aviación civil internacional que se mencionó anteriormente.

Es por todo esto que se considera al derecho aeronáutico como una rama del derecho con identidad propia y con principios exclusivos de los cuales no se pueden dudar.

8. VINCULACIÓN DEL DERECHO AERONAUTICO CON OTRAS RAMAS DEL DERECHO

El Derecho Aeronáutico está compuesto por diversas normas y principios extraídos de distintas ramas del Derecho, por ello es que tiene materias tanto del Derecho Publico como del Derecho Privado, por lo que una parte de la doctrina estima que no es mucha la división entre estas dos ramas jurídicas. En ese sentido, Guillermo Ford²² plantea que; “El orden publico, la seguridad de vuelo, el valor de la vida humana como bien supremo, se anteponen al interés privado en todos los casos, sin descuidar la necesaria armonía que debe mediar en las relaciones jurídicas de Derecho Privado como manera de prevenir los inevitables conflictos que el devenir propio de la actividad presenta a diario.”

Si de Derecho Privado se trata, encontramos que la regulación jurídica de las aeronaves, los contratos aeronáuticos y la responsabilidad emanada de la actividad aérea, se rigen principalmente por principios y normas del Derecho Civil y el Derecho Comercial.

²² Ford, Guillermo; Ortega, José y Cuadra, Eladio. Ob. Cit. pp. 10 y 11

Por otro lado, una de las materias fundamentales que regula el Derecho Aeronáutico es la regulación jurídica del espacio aéreo, para lo cual se utilizan normas del Derecho Internacional Publico, el cual lógicamente se inserta dentro del Derecho Publico.

Respecto al estatuto que reglamenta la navegación aérea, la responsabilidad administrativa y las posibles sanciones a los operadores aeronáuticos, debemos decir que sus normas corresponden al Derecho Administrativo, ya que solo el Estado, tiene la potestad publica para ejercer la soberanía sobre el espacio aéreo de su territorio, y así ordenar y regular la aeronavegación²³. También forman parte del Derecho Administrativo la organización y atribuciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil ya que dicha institución forma parte de la Administración del Estado de nuestro país.

Por ultimo, pero no menos importante, cabe mencionar que el Derecho Aeronáutico tiene relación con el Derecho Penal, en cuanto a que existen delitos aeronáuticos tipificados por normativa Penal.

²³ Artículo Primero del Convenio de Chicago y Artículo 1° del Código Aeronáutico chileno.

CAPÍTULO II

LOS INSTITUTOS AERONAUTICOS

9. INSTITUTOS AERONAUTICOS.

Con el pasar del tiempo y con la regulación internacional fue necesaria la creación de ciertas instituciones para así dar un sentido procedimental y regulatorio a las operaciones aeronáuticas

A) LA OACI²⁴

Se funda el 7 de diciembre de 1944, inicialmente nació como una organización provisional y tuvo su primera sesión plenaria en 1946.

Este organismo es el encargado de la administración de los principios nacidos del convenio de Chicago. Sus siglas quieren decir Organización de Aviación Civil Internacional. Es el organismo encargado de dictar normas y los procedimientos que son imprescindibles para regular la navegación aérea, el trámite aduanero e inmigración

Tiene entre sus objetivos fundamentales fomentar el crecimiento de la aviación civil internacional utilizando medios técnicos, económicos y jurídicos, así como velar por la seguridad de los vuelos en la navegación aérea internacional y garantizar el crecimiento ordenado y seguro de la aviación civil internacional. Entre sus obligaciones esta la seguridad de la aviación, construcción de aeronaves, rutas aéreas, seguridad de los transportes aéreos, evitar la discriminación entre los estados. A su vez, tiene la tarea de revisión de los límites de responsabilidad de acuerdo con el artículo 24 del convenio para la armonización de reglas para el transporte aéreo internacional (Montreal el 28 de mayo de 1999).

²⁴ Ibid, P.46

Esta institución se mantiene económicamente con el aporte de 193 gobiernos nacionales (Estados Signatarios del convenio de Chicago de 1944) estos estados dirigen la organización con el objetivo de favorecer entre ellos la diplomacia y la cooperación en la materia referente al transporte aéreo.

A su vez, hay organizaciones invitadas las cuales apoyan en el estudio y desarrollo de nuevas normas que fomenten la industria. A medida que van apareciendo nuevas prioridades, la OACI organiza a expertos a nivel mundial, equipos especiales, conferencias, seminarios para analizar todos los nuevos proyectos ya sea de manera técnica, socioeconómica y políticas, luego se presentan los mejores resultados para que posterior, en un proceso colectivo y diplomático, se establezca nuevas normas, de esta forma conciliar mundialmente las normativas nacionales y contribuir a la seguridad de las operaciones aéreas.

Entre todas estas cosas, además realiza actividades de capacitación y formación en todo el mundo de acuerdo con las necesidades que definan cada uno de los gobiernos. Para esto dispone de siete oficinas regionales.

Cabe destacar que la OACI no dicta reglamentos mundiales como pareciera, sino que todos los Estados soberanos dictan sus propios reglamentos y estos deben ser cumplidos por las empresas de servicios aéreos que utilizan los espacios aéreos y aeropuertos de su jurisdicción.

La OACI no cumple la función de ente regulador de aviación internacional, así como la INTERPOL no es la policía del mundo. Si un país no cumple una norma internacional adoptada por la OACI. Lo que corresponde es que la OACI, a través de su función diplomática, ayude a los países a considerar esta norma y disponer las sanciones que pudiera corresponder si este país firmó conforme la convención de Chicago.

B) La IATA

Esta organización de desarrollo internacional privado nació en Cuba y sus siglas vienen de International Air Transport Association. Y su fin es cooperar en materia comercial y aportar con financiamiento a la OACI. Principalmente su labor esta en los aspectos no políticos del transporte aéreo (coordina tarifas, horarios, rutas, asistencia técnica, seguridad y otros aspectos del transporte aéreo). para que el transporte aéreo, en general, se desarrolle de manera segura, confiable y económica para todo el mundo. Esta asociación logra permitir a las aerolíneas operar de manera segura, eficiente y económica bajo reglas claras. A su vez, tiene un papel de conciliador a aquellos que apoyan mantener los límites indemnizatorios (sistema de Varsovia). La IATA busca garantizar que los gobiernos estén al tanto acerca de las complejidades de la industria aeronáutica para poder avalar mejores políticas legislativas con la regulación del derecho aeronáutico.

C) ADMINISTRACION FEDERAL DE AVIACIÓN.

Fue creada en Estados Unidos el 20 de mayo de 1926 con la función de administrar el tráfico aéreo civil. Fue durante el gobierno del presidente Franklin D. Roosevelt (1940) que se separo sus responsabilidades en 2 agencias, CAB Y CAA para posterior en 1958 volver a unirse en una sola institución.

La FAA es una de las instituciones gubernamentales responsable de regular todo lo referente a la aviación civil en Estados Unidos y luego de lo ocurrido el 11 de septiembre del 2001 con el atentado aéreo a las Torres Gemelas empezó a trabajar junto al departamento de seguridad nacional para controlar los vuelos y la seguridad del Aire.

10. LINEA DE TIEMPO DE LA NORMATIVA AERONAUTICA.

Para poder explicar como fue evolucionando esta regulación dispondremos de una línea temporal dividida en etapas con distintos hitos históricos relevantes de la historia de la aviación. Para esto me guiare en la tabla realizada por el Dr. Álvaro Sequera Duarte.²⁵

- Primera etapa (hasta 1919)

- 1784 París
 - Regulación francesa sobre utilización del globo
- 1889 París
 - Congreso internacional de Aeronáutica. En este congreso se hace solicitud de normas internacionales para la navegación aérea.
- 1911 USA
 - Normas diferentes en varios estados de EE. UU. y Francia
- 1912
 - Normativa en distintos países europeos como Holanda y Alemania, etc.

Gracias a los avances en materia de movilización producto de la WWI (Primera guerra mundial) hubo una “explosión” en la aviación la cual ayudo a fomentar el transporte aéreo.

²⁵ Desarrollo del Derecho Aeronáutico Internacional, Universidad Militar “Nueva Granada”, Pag 17-18

- **Segunda Etapa. 1919-1944 (Convenios Internacionales)**

- 1919
 - Convenio internacional de navegación aérea de París
- 1929
 - Convenio internacional de transporte aéreo de Varsovia
- 1933
 - Convenio de Roma (Embargo de Aeronaves)

- **Tercera Etapa. 1944-1978 (Creación de OACI y IATA)**

- 1944
 - Conferencia y convenio de Chicago
- 1946
 - Acuerdo bilateral USA-Gran Bretaña Bermudas
- 1947
 - Creación de OACI e IATA
- 1955
 - Protocolo de la Haya, Modificando el convenio de Varsovia
- 1956
 - Convenio de París sobre Chárter Europeo
- 1966
 - Acuerdo de Montreal entre USA y las compañías aéreas operadoras
- 1970
 - Convenio de la Haya sobre Apoderamiento Ilícito de Aeronaves
- 1975

- Protocolos de Montreal.
- **Cuarta Etapa. Después de 1978. (Hubo desacuerdos comerciales multilaterales)**
- 1978
 - Acuerdo Bilateral Bermudas II
 - 1981
 - Compañías norteamericanas aceptan participar solo en conferencias de trafico de IATA
 - 1982
 - Liberación de Gran Bretaña
 - 1985
 - Bilaterales liberales entre Gran Bretaña, Holanda, Bélgica y Luxemburgo
 - 1994
 - USA establece Oficialmente su Política de Cielos Abiertos.

CAPITULO III
CONVENIOS Y TRATADOS INTERNACIONALES

11. CONVENIOS Y TRATADOS INTERNACIONALES

La idea principal de los convenios y tratados internacionales es justamente tener un juego de normas mínimo y que sea común para todos los países. Para esto se llega a acuerdos particulares entre dos o mas naciones. Para esto dividiremos los convenios aeronáuticos internacionales en dos: Bilaterales y multilaterales

Los Convenios Multilaterales son producto de una discusión entre varios estados, al llegar a un cierto acuerdo lo estampan en un texto al que pueden o no adherirse los estados y su entrada en rigor depende si logra el numero de signatarios. Este texto tiene un contenido jurídico de carácter general el cual no tiene fecha limite puesto que se revisan cada cierto tiempo.

Los multipolares suelen estar relacionados con temas de navegación aérea y jurídicos, con menor atención aquellos relacionados económicamente.

Los Convenios Bilaterales se producen por discusiones entre dos estados y el texto entra en vigor por un cierto tiempo predeterminado, este tipo de convenios nacen básicamente por temas comerciales y económicos para ello dejan a las compañías aéreas los últimos detalles para poder implementarlos.

Los Bilaterales suelen ser generalmente tratados sobre derechos comerciales, trafico, tarifas, etc.

12. PRINCIPALES CONVENIOS INTERNACIONALES

Se distinguen dos etapas en la historia: antes de 1947 cuando no había organismos especializados y posterior a 1947 con la creación de la OACI

- **CONVENCIÓN INTERNACIONAL DE NAVEGACION AEREA, PARIS (1919)**

Firmado el 19 de octubre de 1919 en París por 27 países, ocupó como base los trabajos del comité jurídico internacional de aviación.

Incluía normas básicas de navegación aérea y estuvo en vigor hasta la ratificación del convenio de Chicago de 1947

- **LA CONVENCIÓN DE VARSOVIA (1929)**

Firmada el 12 de octubre de 1929, entra en vigor en 1933. Ratificada por 149 estados.

Es la principal fuente de derecho aeronáutico privado

- **CONVENIO SOBRE EL EMBARGO PREVENTIVO DE AERONAVES. ROMA (1933)**

Firmado el 29 de mayo de 1933 por 21 estados.

- **CONVENIO SOBRE ASISTENCIA Y SALVAMENTO DE AERONAVES. BRUSELAS (1938)**

Firmado por Estados Soberanos

- **CONVENCIÓN DE CHICAGO (1944)**

Firmado el 7 de diciembre de 1944 en la ciudad de Chicago, EE. UU., en su creación participaron 52 estados. Cuando termina la segunda guerra mundial EE. UU. solicita una conferencia para actualizar los acuerdos internacionales sobre aviación civil. En su gran mayoría eran miembros de la alianza creada contra las potencias del Eje junto con otros países como España. En ese momento crítico en la historia la Aviación civil estaba

esperando el final de la guerra para iniciar su relanzamiento debido a que la industria aeronáutica civil estaba casi inexistente y destruida. Por conceptos de investigación de armas de guerra se produjeron bastantes avances tecnológicos con poder de potenciar el alcance económico e industrial. Es por esto por lo que EE. UU. quería mas libertad de acción para aprovechar el excedente de aviones de transporte militar para ser utilizados en el transporte civil.

El convenio de Chicago esta inspirado por un principio de cooperación y solidaridad.

Dentro de las libertades que ofrece este convenio señalamos las siguientes:

- Libertad de sobrevuelo
- Libertad de Escala Técnica
- Libertad de Transporte al Interior
- Libertad de Transporte Externo Consecutivo
- Libertad de Transporte Interno-Externo
- Libertad de Transporte Externo

Esta conformado por 96 artículos divididos en cuatro partes y 18 anexos. Es la fuente principal de derecho aeronáutico internacional publico. Fue ratificado el 4 de abril de 1947 por 185 estados. Los puntos mas importantes que considera esta convención son:

- Navegación Aérea
- OACI
- Transporte Aéreo Internacional
- Disposiciones Finales

El convenio de Chicago es la principal fuente de derecho aeronáutico no comercial, esto debido a que da normas internacionalmente aceptadas para la navegación área y

crea una organización permanente llamada OACI para revisarlas y vigilar su cumplimiento

- **CONVENIO SOBRE RECONOCIMIENTO INTERNACIONAL DE DERECHOS SOBRE LAS AERONAVES. GINEBRA (1948)**

Firmado y Aprobado el 19 de junio de 1948 por la OACI. Ratificado por 85 estados. Esta compuesto por 23 artículos sobre la propiedad, hipoteca, registro de aeronaves.

- **PROTOCOLO DE LA HAYA (1955).**

Firmado el 28 de septiembre y entra en vigor en 1963 siendo ratificado por 131 estados. Su implementación fue debido a que modifica algunos puntos del convenio de Varsovia

- **ACUERDO SOBRE DERECHOS COMERCIALES DE LOS SERVICIOS AÉREOS NO REGULARES EUROPEOS, PARIS (1956)**

Firmado el 30 de abril de 1956 y entra en vigor el 21 de agosto de 1957. Sus disposiciones sirvieron para la liberalización del tráfico no regular en Europa

- **CONVENIO SOBRE INFRACCION Y OTROS ACTOS COMETIDOS A BORDO DE LAS AERONAVES. TOKIO (1963).**

Firmado 14 de septiembre de 1963 y entrando en vigor en 1969, Ratificado por 170 países. Este convenio tiene su importancia debido a que tipifica por primera vez el delito de secuestro de aeronaves concediendo facultades al comandante de la aeronave para utilizar la fuerza si fuese necesario para evitar todo tipo de delitos.

- **ACUERDO DE MONTREAL (1966)**

Firmado 4 de mayo 1966, no es un Convenio propiamente, este fue firmado por la FAA de EE. UU. y las compañías aéreas. Fija los límites de responsabilidad del transportista.

- **CONVENIO SOBRE LA REPRESION DEL APODERAMIENTO ILICITO DE AERONAVES. LA HAYA (1970)**

Firmado 16 de diciembre de 1970 entrando en vigor en 1971. Ratificado por 173 Estados. Este convenio al igual que el de Tokio, tipifica el delito de apoderamiento ilícito como también sobre las medidas que se deben adoptar, además de los términos de extradición de quienes resulten culpables.

- **CONVENIO SOBRE LA REPRESION DE ACTOS ILICITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL. MONTREAL (1971)**

Firmado el 23 de septiembre de 1971 entrando en vigor en 1973. Ratificado por 174 Estados. Esta compuesto por 16 artículos sobre diversos temas referentes a actos ilícitos, apoderamiento de aeronaves (implantación de bombas o artefactos explosivos y daños a aeronaves).

- **CONFERENCIA DE DERECHO AEREO DE MONTREAL (1975)**

En esta conferencia se implementan 4 protocolos que modifican ciertos puntos del convenio de Varsovia de 1929 que fue modificado anteriormente por el protocolo de la Haya. Sus puntos se refieren al transporte de envíos postales y documentación relativa a mercancías

13. EJEMPLO DE APLICACIÓN EN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL

(Convenio de Montreal)

Para explicar como funcionan estos convenios pondremos de ejemplo dos Estados que han ratificado el Convenio.

- Primera situación: se es parte de un Estado y se va a destino a otro Estado. Esto es un transporte internacional.
- Segunda situación: ambos son Estados parte de procedencia y destino está situado en el mismo Estado y se hace un transbordo en otro Estado, hay un transporte internacional. Aunque el de partida y el de destino, estén situados en el mismo Estado.
- Tercera situación: cuando hay un pasaje de ida y vuelta, se considera como una sola operación. Por lo tanto, el destino se entiende que es el de partida en los casos de ida y vuelta y así también se entiende, que si la partida se hace de un estado parte y se va a un tercer Estado, aunque este tercer Estado no sea parte del Convenio pero es un viaje de ida y vuelta, es decir, se vuelve a retornar al Estado parte, también sería de aplicación el Convenio de Montreal.

Cabe distinguir que este convenio se aplica a toda la responsabilidad producida por daños a pasajeros, por equipaje o por carga.

a. Indemnizaciones.

Estamos hablando de que es un convenio que se aplica a nivel internacional. Por tanto debe fijarse una moneda llamada “los derechos especiales de giro”. Los derechos

especiales de giro es una moneda del Fondo Monetario Internacional²⁶ y al Cambio equivaldría a 1.403 dólares y esta es la moneda de indemnización que se dispone en el Convenio de Montreal.

i. La muerte o lesiones de pasajeros:

la muerte o la lesión se pueden sufrir durante las operaciones de embarque o de desembarque de la aeronave. La indemnización estipulada es hasta 100.000 derechos especiales de giro que se pueden reclamar por pasajero, la responsabilidad se considera objetiva (no importa si hay una culpa de la compañía aérea, basta un accidente). Es mas, puede ser caso fortuito o fuerza mayor. Ejemplo: si por condiciones meteorológicas la aeronave se estrella, se produce el fallecimiento de todos los pasajeros. La indemnización son 100.000 derechos especiales de giro que vienen a ser unos 118 millones de pesos aproximadamente. Incluso puede indemnizarse con más cantidad de dinero por pasajero, si hay culpa de la compañía aérea por una negligencia.

ii. Responsabilidad por retrasos:

Se indemnizarán con 4.150 derechos especiales de giro por pasajero. excepto que la compañía demuestre que ha realizado todas las medidas posibles para evitar el retraso y de igual manera se ha producido. En este caso, la carga de la prueba recae en la compañía aérea. Si la compañía prueba que ha llevado a cabo todas las medidas necesarias para evitar el retraso quedaría liberada de pagar una indemnización. Aunque el retraso haya sido por una causa imposible de controlar.

²⁶ <https://www.imf.org/es/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR>

Ejemplo: por condiciones meteorológicas el aeropuerto no puede seguir operando y esto produce retrasos. Aquí no se consideraría una indemnización.

Indemnización por equipaje. Se consideran 1000 derechos especiales de giro por pasajero, no por las maletas. No obstante, este límite máximo de los 1000 derechos especiales de giro puede aumentar realizando una declaración especial de valor antes de volar. Esto se hace pagando un extra y esto permite declarar un valor mayor a los 1000 derechos especiales de giro, por ende, realmente no importa que llevemos algo de valor dentro de la maleta, no interesa que el pasajero lleve joyas dentro del equipaje y si el equipaje se pierde. En este caso la compañía va a tener limitada la responsabilidad sólo a 1000 derechos especiales de giro si no se hace una declaración especial de valor. Las responsabilidades del equipaje pueden ser por avería, por destrucción, por pérdida, por retraso en la llegada.

- Avería y en la destrucción. Se va a indemnizar con un máximo de 1000 derechos especiales de giro y es necesario reclamarlos dentro de los 7 días siguientes desde que noto la avería, destrucción, retraso en la llegada del equipaje.
- Pérdida, Se puede reclamar tras 21 días desde que se haya perdido o que la compañía reconozca que el equipaje se ha perdido. En caso que no lo reconozca, hay 20 días que se pueden esperar para poder iniciar el reclamo correspondiente.
- Retraso del equipaje, no se indemniza si se demuestra que se han realizado todas las gestiones para evitar el retraso.

El Convenio de Montreal establece una exoneración total o parcial. Si la compañía demuestra que el pasajero fue culpable de provocar el daño, retraso o quien ha llevado una conducta temeraria y por eso se ha provocado la lesión.

b. Jurisdicción

En caso de avería, destrucción, pérdida o retraso del equipaje o por los retrasos de los pasajeros. se puede demandar en cualquier Estado que sea parte a elección del demandante. Toda vez que esté el domicilio de la compañía aérea, una oficina principal o una sucursal que esté implicada en el contrato o bien en el país de destino que sea Estado parte, se va a poder demandar, aunque la compañía sea de otro Estado y aunque se haya hecho por Internet y el domicilio y la oficina de la compañía estén en otro sitio

- Viaje de ida y vuelta: Como el destino final va a ser de donde despegó se considera una sola operación, Se va a poder demandar en su propio país

Viaje de solo ida: donde no hay vuelta porque retira a otro país. también va a poder demandar en el país donde vaya, porque es el país de destino. Siempre y cuando el Estado sea parte del Convenio.

En el caso de fallecimiento o lesiones se amplía la jurisdicción y se permite demandar en el lugar de residencia del pasajero afectado, en cualquier aeropuerto donde la empresa opere o en cualquier aeropuerto donde exista un acuerdo comercial de la empresa aérea con otra empresa transportista.

c. Caducidad de la acción

Dos años desde que se produce el hecho. Es un plazo de prescripción. Si se produce una reclamo por parte del pasajero esta debe ser comprendida dentro del periodo de dos

años, esto quiere decir, que la acción judicial hay que interponerla sí o sí en ese plazo. también el Convenio de Varsovia, indicaba esta caducidad.

En lo que se refiere a la reclamación de la acción judicial, se establece en el Convenio de Montreal que las costas e intereses no estarán incluidas, si seis meses antes del juicio, la compañía aérea ofrezca pagar la indemnización que está pidiendo el pasajero afectado.

Esto produce problemas con la regulación de las costas en cada Estado y aun mas en aquellos Estados en donde desde que se interpone la demanda hasta que se celebra el juicio, pasa mas tiempo que solo seis meses. Esto sucede debido a ya se ha obligado al pasajero a interponer la demanda y luego viene la compañía ofreciendo la cantidad solicitada a los pasajeros y estos ya han incurrido en una serie de gastos. Se podría comprender que esta acción de la compañía aérea es un tipo de allanamiento y el allanamiento tiene costas en cada Estado.

CONCLUSIÓN

Del presente trabajo de tesis concluimos que el Derecho Aeronáutico no es diferente a otras ramas del derecho. Es tan compleja como otras, pero su característica principal es que es dinámico y de acuerdo a su origen, este debe evolucionar rápidamente para avanzar junto con la tecnología y suplir las necesidades que se requieren con el fin de regular esta actividad.

Esta rapidez y capacidad para ajustarse a los nuevos tiempos es fácilmente reconocible si nos damos cuenta en como se ha desarrollado. por ejemplo, con sus principios de propia naturaleza, que se basan en la aviación y que no tendría su razón de ser si no existiera la aeronáutica. Uno de estos principios es la protección de la seguridad aérea que da soporte a la normativa aeronáutica y es el bien jurídico protegido de los delitos aeronáuticos.

A su vez, ha tomado principios que regulan al derecho civil, penal y comercial que le sirven para regular las actividades existentes dentro de la aviación. Es en estos casos donde notamos la fuerte vinculación con otras ramas del derecho. No podemos darle todo el crédito y decir que ha sido una institución que se ha desarrollado por sí misma. Es indudable que es muy importante debido al área en el cual se desenvuelve y está obligada a modernizarse continuamente. pero no podemos decir que puede existir sin el apoyo de otras ramas jurídicas las cuales fueron importantes en su desarrollo.

Comprobación de objetivos específicos

1. Exponer donde y como se realiza el primer vuelo junto con quienes fueron sus primeros protagonistas.

En el primer capítulo del presente trabajo queda de manera clara y bastante generalizada como se realiza el primero vuelo conocido involucrando un vehículo aéreo creado por los hermanos Wright. Independiente de la invención del globo o los dirigibles que estaban antes y los cuales utilizaban aire caliente, el de los hermanos Wright sobresalió pues era un objeto mas pesado que el aire.

2. Describir de que manera esta regulado el derecho aeronáutico.

Así, vemos que mientras el derecho civil utiliza normas en las que se efectúan acuerdos entre las partes, en el derecho aeronáutico las normas son de obligado cumplimiento. Esta alta regulación normativa, es posible gracias a la creación de ciertos organismos internacionales como la OACI, la IATA y la FAA.

3. Definir el concepto de derecho aeronáutico e indicar sus partes

En el segundo punto del mismo capítulo I, se logra explicar justamente como nace el concepto del derecho aeronáutico. Bastantes autores presentan sus ideas pero una abarca de manera bastante completa y específica. Don Francisco Videla la definió como “Conjunto de principios y normas, de derecho publico y privado, de orden interno e internacional, que rigen las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica o modificadas por ella”.

4. Desmenuzar la evolución de la legislación aeronáutica, para esto se elaborara una tabla sobre el orden cronológico de la regulación aeronáutica internacional

Tal como logramos comprender dentro del estudio de esta tesis. La evolución de la legislación aeronáutica nace en un periodo bastante complicado de la historia del mundo. La primera y segunda guerra mundial “ayudaron” a que la investigación y desarrollo de nuevas tecnologías permitiera un avance expedito de la actividad aeronáutica. Posterior a ambas guerras muchas aeronaves utilizadas para cargas quedaron en desuso pero fueron utilizadas para fines civiles como el transporte y carga. Siendo necesario regular su uso.

Quiero destacar que el transporte aéreo es la actividad destinada a trasladar personas o bienes por el cielo a través de una aeronave de un punto a otro. Es por esto que el transporte aéreo es una actividad compleja por la variedad de actos que en él se integran como Técnicas, políticas, jurídicas, administrativas, económicas, etc.

Una de las características más importantes del transporte aéreo es su internacionalización de aquí nace de manera imperiosa la vinculación y consecuentemente la cooperación entre estados y las alianzas de las aerolíneas

Esta aptitud connatural del transporte aéreo internacional de enfrentar las soberanías y los derechos de los estados sobre los cuales sobrevuela la aeronave ha llevado a los estados a firmar normas que regulen la circulación aérea. Es por esto que desde hace décadas se vienen adoptando tratados multilaterales que reglamente las relaciones producidas por el transporte aéreo entre estados que pertenezcan a la OACI. Estos principios de políticas aéreas pueden regulados jurídica y económicamente a través de

la “Libertad regulada del aire” que fueron puesta en discusión en el convenio de Chicago. Esta libertad esta en manos del estado que intervenga y limita la capacidad, frecuencia y tipo de aeronaves para explotar el trafico aéreo. Esto para que cada estado pueda proteger a su línea aérea nacional de una oferta que no pueda competir contra otra aerolínea de mas recursos. En si, las operaciones se basan en el principio de reciprocidad, es decir, que el numero de operaciones sea el mismo en lo que a volumen de trafico se refiere

5. Enumerar las clasificaciones aeronáuticas para entender la amplitud de la universalidad aeronáutica.

En la clasificación aeronáutica, verificamos que el derecho aeronáutico puede ser dividido tanto en publico como privado, haciendo referencia a la normativa interna como externa. Utilizando normas establecidas en los códigos aeronáuticos de cada país y en caso contrario utilizando normas generales en materia civil, comercial, penal, administrativo, constitucional. Inclusive existiendo una división privada y publica. Dependiendo de la necesidad a consultar. TABLA 1.

6. Nombrar y explicar las entidades encargadas de regular la actividad aeronáutica internacional

La OACI, LA IATA y LA FAA fueron creadas en las convenciones anteriormente mencionadas en el trabajo y su función de manera general es la de armonizar las legislaciones nacionales de cada estado contratante, regulando la seguridad de aviación, el cuidado del medio ambiente, la formación, economía y otros asuntos legales.

Cada una tiene sus funciones que van desde regular la aviación civil internacional, regular el transporte aéreo y regular de manera específica la aviación civil y militar en un solo estado como lo hace la FAA en EE.UU.

7. Indicar los convenios aeronáuticos vigentes.

Logramos verificar una amplia gama de tratados internacionales en materia aeronáutica, cada uno con un fin específico. Regular la actividad aérea, regular el tránsito aéreo a través de regulación aeronáutica que permita mantener un movimiento expedito, ordenado y seguro del tránsito aéreo.

En materia de seguridad aérea se regula los delitos aeronáuticos estableciendo normas para aquellos que capturen una aeronave, efectúen una interferencia ilícita o planten un aparato explosivo. Para eso envisten al capitán de la aeronave con potestad para tomar decisiones que mantengan la seguridad del vuelo a su vez con una coordinación estrecha con los servicios en tierra

En lo que transporte se refiere. Se regulan los derechos y deberes de los pasajeros como así también los deberes de la empresa aérea, sobretodo en materia de responsabilidad e indemnización como vimos en el presente estudio.

Tal Como indicaron varios especialistas de la materia a comienzos del siglo XX, el principio fundamental del derecho aeronáutico debe ser la necesidad de un derecho internacional único, esto debido a la globalización, en el cual se aseguren las relaciones aeronáuticas pacíficas entre los estados, permitiendo que este maravilloso medio de la

técnica moderna como lo es la aviación, no se apartarse del derecho, sino que sea unificador y armonioso.

BIBLIOGRAFÍA

- Ley 18.916, publicada 8 de febrero de 1990. Código Aeronáutico.
- Ley fácil, “Guía legal sobre el transporte de pasajeros” Enlace:
<https://www.bcn.cl/leyfacil/recurso/transporte-aereo-de-pasajeros>
- Convenio de Montreal. Enlace:
<http://biblio3.url.edu.gt/SinParedes/01/Turismo/Convenio-Montreal.pdf>
- SEQUERA, ALVARO. “Desarrollo del Derecho Aeronáutico Internacional”
- ARANGUIZ, WILSON (2012). “Estatuto Jurídico Laboral del personal Aeronavegante o gente del aire”. Facultad de derecho y ciencias Jurídicas universidad de chile.
- PEREZ, Eduardo (19 marzo 2016). “Legislación Aeronáutica”. Enlace:
https://www.youtube.com/watch?v=r_X56t3h0Bw
- Telles, C. V. (2011, noviembre 10). Características del Derecho Aeronáutico. Scribd. <https://es.scribd.com/doc/72214157/Caracteristicas-del-Derecho-Aeronautico>
- Aranguiz, W., & Palaveccino, C. (2012). EL ESTATUTO JURÍDICO LABORAL DEL PERSONAL AERONAVEGANTE O GENTE DEL AIRE [Memoria de prueba para optar al grado de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales]. Santiago, Chile.
- Ambrosini, Antonio. Curso de Derecho Aeronáutico. Tomo I. Roma, 1933.
- Bauzá Araujo, Álvaro. Tratado de derecho aeronáutico. Montevideo, Ediciones Jurídicas
- Rodas Aquino, Julio Alberto. ANALISIS DE LA LEGISLACION AERONAUTICA EN GUATEMALA. Tesis para el grado de Academico de Licenciado en ciencias

jurídicas y sociales y los títulos profesionales de Abogado y notario. Noviembre 2010

- Amalio Fernandez, 1976, tomo I.
- Aranguiz Canedo, Wilson Mario. ESTATUTO JURIDICO LABORAL DEL PERSONAL AERONAVEGANTE O GENTE DEL AIRE. Memoria de prueba para optar al grado de Licenciado en Ciencias Juridicas y Sociales. Universidad de Chile. 2012
- Dank, Jean Etienne. Los principios del derecho aéreo. Tesis de doctorado en la Universidad de Fráncfort-sur-Oder .
- ANONIMO. (2021, MARZO 3). Derecho Aeronáutico. Wikipedia. https://es.wikipedia.org/wiki/Derecho_aeronáutico
- Foglia, Ricardo, y Mercado, Angel. Derecho Aeronáutico Editorial Abeledo-Perrot. Buenos Aires, Argentina. 1976.
- Castillo Jimenez, Yamileth. TIPOLOGIAS CONTRACTUALES EN EL DERECHO AERONAUTICO-REGIMEN DE RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA. Tesis para optar al grado académico de licenciatura en Derecho. Universidad de Costa Rica, 2014
- Ford, Guillermo; Ortega, José, y Cuadra, Eladio. Introducción al Derecho Aeronáutico, Espacial y de las Telecomunicaciones. Ediciones Mateo José García. Buenos Aires, 1996.
- Código Civil Chileno

- Anexo 1 al Convenio de Chicago sobre aviación civil, “Normas y métodos recomendados internacionales”
- Sequera, Avaro. Desarrollo del Derecho Aeronáutico Internacional, Universidad Militar “Nueva Granada”.
- Conferencia de Estrasburgo del Comité Europeo de Aviación Civil (1964) Convenio de Chicago de 1944, sobre aviación civil internacional
- Convenio Internacional de Navegación Aérea de París, de 1919
- Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile, recurso electrónico www.dgac.gob.cl
- Junta de Aeronáutica Civil. Recurso electrónico www.jac.cl
- Taxonomías de Marzano y Bloom

NOMBRE: RICARDO ANDRES ORTIZ TOBAR

MAIL: RORTIZ.DERECHO@GMAIL.COM

CELL: 984108719