

EL ACTUAL DERECHO CONVENCIONAL DE LA AVIACIÓN *

Cuando la aviación se convirtió en un problema a reglamentar por el derecho,¹ ya había sobrepasado los límites locales y alcanzado dimensiones internacionales. Tal aparición, sin precedente, de una nueva rama del derecho en la escena internacional, comparable sólo en algunos aspectos al derecho marítimo, es fácil de explicar. Al crecer rápidamente, tanto desde el punto de vista de la significación económica como de los avances técnicos, la aviación fue capaz de cruzar con la mayor facilidad no solamente océanos, sino también continentes, libre de los tradicionales medios de control de las fronteras, atravesando así los límites de países soberanos y penetrando profundamente tierra adentro. Como consecuencia de ello, los vuelos internacionales requirieron no sólo nuevas reglamentaciones adecuadas a los bien establecidos principios de la soberanía territorial,² sino también en materias tan nuevas como responsabilidad, seguridad, capacitación por parte de los pilotos y de las máquinas, conflicto de leyes, tanto civiles como criminales, y muchas más. El derecho tradicional sólo tenía muy poco que ofrecer a esta nueva dimensión de las actividades humanas. La naturaleza eminentemente local de actividades, objeto principal de las reglamentaciones jurídicas durante siglos, ha impregnado el derecho tradicional de un claro sabor local bidimensional. La aviación, sin embargo, levantó de la tierra al hombre y lo liberó de las leyes de la gravedad, expresada en términos jurídicos tradicionales de derecho local y principio territorial. Naturalmente, el derecho marítimo vino en ayuda al ofrecer criterios utilizables para numerosos problemas que surgían del manejo de las aeronaves.

* Informe presentado ante la Primera Conferencia de Derecho Aéreo Interamericano, patrocinada por la Escuela de Derecho de la Universidad de Miami, en abril de 1964.

¹ Kuhn, *The Beginnings of Aerial Law*, 4 Am. J. Int'l L. 109 (1910); Hershey, *The International Law of Aerial Space*, 6 Am. J. Int'l L. 381 (1912); Jacobson, *International Aviation Law: a Theoretical and Historical Introduction*, 2 J. Pub. L. 314 (1953).

² Lee, *Sovereignty of the Air*. 7 Am. J. Int'l L. 470 (1913).

Sin embargo, se necesitaban urgentemente nuevas reglamentaciones. Y el camino para conseguirlas no era el de esperar que surgieran como sedimentación de una utilización larga y finalmente aceptada por las naciones como derecho consuetudinario, sino mediante el audaz recurso a la creación de tales normas a través de la elaboración internacional de tratados. Así ocurrió que antes de que surgiera ninguna clase de derecho internacional consuetudinario de la aviación y aun antes de que se emitiera una legislación interna de cierta importancia, apareció el derecho de la aviación como un importante campo para la conclusión internacional de tratados.

PARTE I

Antecedentes históricos

La naturaleza eminentemente internacional del derecho de la aviación quedó demostrada de modo convincente por la conferencia internacional de aeronáutica celebrada en París (1889), con México y los Estados Unidos como participantes del hemisferio occidental, donde fueron discutidos algunos problemas jurídicos fundamentales de la aviación; por ejemplo: licencias de pilotos, operaciones de salvamento, declaración de muerte y otras. De nuevo, en 1910 Francia convocó una conferencia internacional, esta vez limitada a las potencias europeas. La conferencia preparó un proyecto de convención relativo a la nacionalidad de la aeronave, certificación de navegabilidad, licencias de piloto, reglamentaciones para aterrizaje y despegue y otras. Como augurio de futuros acontecimientos, surgió una disputa entre los que se adherían a la libertad del aire, esta vez representados por Francia y Alemania, y los partidarios de la soberanía sobre el espacio aéreo, defendida por la Gran Bretaña. La siguiente conferencia, reunida en Francfort en 1913, adoptó un proyecto de código de la aviación internacional, adoptando el principio de la libertad del aire. El mismo año, puede añadirse, el primer acuerdo sobre aviación internacional fue concluido entre Francia y Alemania.³

Sin embargo, y por muy sinceros que puedan haber sido estos esfuerzos, no tuvieron éxito desde el punto de vista de su adopción por parte de los países que en ellos participaron. Más urgente consideración fue otorgada a los aspectos militares de la aviación, según prueban los trabajos de la primera y de la segunda Conferencia de La Paz de La Haya

³ Texto en 8 Am. J. Int'l L. (supp.) 214 (1914).

(1899, 1907).⁴ Es interesante recordar que la primera conferencia adoptó una declaración para “prohibir por el plazo de cinco años, el lanzamiento de proyectiles y explosivos de globos o cualquier otro nuevo método de naturaleza similar”.

La segunda conferencia trató de la aviación en relación con la guerra terrestre, prohibiendo “ataques o bombardeos, por cualesquiera medios, de ciudades, aldeas, residencias o edificios que no están defendidos”, y repitió la declaración de 1899 contra el lanzamiento de proyectiles y explosivos desde globos. Con respecto a los pilotos, la conferencia adoptó la posición de que “las personas enviadas en globos con el fin de llevar mensajes y, en general, de mantener las comunicaciones entre las diferentes partes de un ejército o territorios, no deben ser consideradas espías”.

Estas reglas no sobrevivieron al desastre de la Primera Guerra Mundial. Los siguientes tratados de paz (1919) se ocupan, naturalmente, de la aviación como una cuestión principalmente de seguridad militar, igual que hicieron las conferencias del desarme en Washington (1921) y Ginebra (1932).

Sin embargo, las cuestiones relativas al uso pacífico de la aviación movieron a la conferencia de la paz de 1919⁵ a nombrar una comisión aeronáutica, con los Estados Unidos y Cuba como únicos miembros del hemisferio occidental. El proyecto de convención preparado por esta comisión se convirtió en la base de una conferencia internacional, que finalmente adoptó la *Convención relativa a la reglamentación del transporte aéreo*, generalmente conocida como Convención de París (1919).⁶ La convención adoptó el principio de soberanía sobre el espacio aéreo (artículo 1), estableció normas relativas a la nacionalidad de la aeronave (artículos 6-10), certificados de navegabilidad (artículos 11-14), admisión de vuelos sobre territorio extranjero (artículos 15-18), normas relativas al despegue y aterrizaje (artículos 19-25), vuelos prohibidos (artículos 26-29) y normas relativas a las aeronaves del Estado (artículos 30-33). Fue esta-

⁴ Scott (ed.), *The Hague Peace Conferences of 1899 and 1907* (1909); Quindry, *Aerial Bombardment of Civilian and Military Objectives*, 2 J. Air L. 274 (1931).

⁵ Kuhn, *International Aerial Navigation and the Peace Conference*, 14 Am. J. Int'l L. 369 (1920).

⁶ Texto en 1 For. Rel. 1926, 145 (1941). Lec, *The International Flying Convention and the Freedom of the Air*, 33 Harv. L. Rev. 23 (1919); Sprraith, *Air Navigation Convention of 1919*, 1 Brit. Yb. Int'l L. 183 (1924); Sand & Pratt, *An Historical Survey of International Air Law before the Second World War*, 7 McGill L. J. 24 (1960); Bouve, *Regulation of International Air Navigation under the Paris Convention*, 6 J. Air L. 299 (1935); Flagg, *International Air Navigation Convention and the Commercial Air Navigation Treaties*, 2 So. Cal. L. Rev. 430 (1929).

blecida una comisión de la navegación aérea internacional (artículo 34). Puede señalarse que los Estados Unidos nunca adoptaron esta convención, como tampoco lo hicieron, entre otros, Brasil, Colombia y la Unión Soviética.

El período entre las dos guerras mundiales está lleno de los más variados intentos para continuar reglamentando la aviación internacional.⁷ Organizaciones tanto oficiales como privadas, incluyendo sociedades científicas interesadas en la aviación internacional o el derecho internacional, trabajaron duramente. Las sugerencias e iniciativas surgidas de fuentes tan variadas tuvieron como resultado cierto número de instrumentos internacionales, entre ellos algunas de las realizaciones fundamentales, como la Convención de Varsovia (1929), en escala universal, el Código Bustamente (1928) y las convenciones de Montevideo (1941), en el hemisferio occidental. Sin embargo, tales esfuerzos, por muy previsores que fueran, resultaron infructuosos. Esto se aplica particularmente a los realizados en la escena interamericana, donde muchas cosas prometedoras no llegaron a convertirse en acciones prácticas. La Quinta Conferencia de Estados Americanos, de Santiago (1923),⁸ por ejemplo, recomendó el establecimiento de una Comisión de Aviación Comercial Interamericana para redactar un proyecto de "leyes y reglamentos que debieran ser recomendadas a los Estados americanos respecto a la aviación comercial, la determinación de rutas aéreas, procedimientos especiales y lugares de aterrizaje... y preparar proyectos de convenciones sobre aviación comercial que debieran ser sometidos a la consideración de los Estados".

En el mismo sentido, la Conferencia Técnica Interamericana de la Aviación, de Lima (1937)⁹ recomendó, entre otras cosas, el estudio de la unificación de las normas legislativas, incluyendo la redacción de un proyecto de código de aviación.

Refiriéndonos a aspectos más prácticos de la aviación, puede señalarse que el primer acuerdo relativo a la aviación comercial entre dos repúblicas latinoamericanas fue el firmado en Buenos Aires el 18 de mayo

⁷ Roper, *Recent Developments in International Aeronautical Law*, 1 J. Air L. 395 (1930); Colegrove, *A Survey of International Aviation*, 2 J. Air L. 1 (1931).

⁸ Scott (ed.), *The International Conferences of American States, 1889-1928*. (1931). Sobre la conferencia de aviación no oficial de Santiago (1916), véase "Comisión Internacional de Aviación Comercial", *El Desarrollo del Derecho Aéreo* (P. A. U., 1927). También York, *International Air Law in the American Republics*, 3 J. Air L. 411, 414 (1932), así como 3 J. Air L. 104 (1932) y 6 J. Air L. 615 (1935).

⁹ 5 For. Rel., 1937, 198 (1954); también *Actas y Reglamentos de la Primera Conferencia Técnica Interamericana de Aviación*, Lima, 1937, y 11 J. Air L. 422 (1938).

de 1922, entre Argentina y Uruguay,¹⁰ aunque no fue ratificado por esta última nación. El primer acuerdo bilateral sobre aviación entre los Estados Unidos y una república latinoamericana, fue la convención celebrada con Colombia (1929).¹¹ Aparte de tales tratados, las compañías de transporte aéreo internacional tenían que celebrar acuerdos directos con los gobiernos extranjeros.¹²

PARTE II

Tratados de aviación universales

Algo similar a lo ocurrido después de la Primera Guerra Mundial¹³ se repitió durante el último año de la segunda. En la esperanza de que “el futuro desarrollo de la aviación civil internacional puede ayudar grandemente a crear y preservar la amistad y comprensión entre las naciones y pueblos del mundo, mientras que su abuso puede convertirse en una amenaza a la seguridad general; y puesto que es deseable evitar rozamientos y promover la cooperación entre las naciones y los pueblos, de la que depende la paz del mundo”, la conferencia sobre la Aviación Civil Internacional, que se reunió en Chicago (1944),¹⁴ adoptó la Convención sobre Aviación Civil Internacional.¹⁵ Aunque se seguían los principios ya establecidos en materias puramente técnicas, hubo ciertos choques de puntos de vista ampliamente distintos en materias de política general de la aviación.

¹⁰ Relación de convenios internacionales de aviación anteriores a 1º enero, 1950, 24 Am. J. Int'l L. (Supp.) 161 (1930); Carcavallo, *Acuerdos Aerocomerciales Celebrados por la República Argentina*, 2 (2) “Revista del Instituto de Derecho Aeronáutico” (Córdoba) 137 (1952).

¹¹ Nota de Prensa del Departamento de Estado, 23 de febrero de 1929.

¹² La historia de este desarrollo se encuentra bien explicada en los casos “Latin American Air Service Case”, 1946, 6 C. A. B. Rep. 857, y “United States v. Pan American World Airways”, inc., 193 F. Supp. 18 (1961).

¹³ Sand, Lyn & Prait, *An Historical Survey of International Air Law Since 1944*, 7 Mc Gill L. J. 125 (1960); Sepúlveda, *Desarrollo y Movimiento del Derecho Internacional desde 1942*, 14 “Revista de la Facultad de Derecho de México”, 301, 342 (1964).

¹⁴ Bowen, *The Chicago International Civil Aviation Conference*, 13 Geo. Wash. L. Rev. 308 (1945).

¹⁵ 61 Stat. 1180, as amended in 1954, U.S.T. & O.I.A. 179 Cheng, *The Law of International Transport* (1962); Mateesco Matte, *Traité de Droit Aérien-Aéronautique: Evolution, Problèmes Spatiaux* (1964); Latchford, *Comparison of the Chicago Convention with The Paris and Havana Conventions*, 12 Den't State Bull. 411 (1945); Rhyne, *International Law and Air Transportation*, 47 Mich. L. Rev. 31 (1948); Little, *Control of International Air Transport*, 3 Int'l Org. 29 (1949).

Australia pensaba en una sola sociedad internacional, que manejara todo el tráfico aéreo internacional, con la participación de todas las naciones. El Reino Unido adoptó una posición más tradicional, defendiendo la necesidad de un consejo internacional que regulara la aviación internacional, tomando como muestra el sistema administrativo de los Estados Unidos. Canadá, por otra parte, defendió la idea de las "cinco libertades" que garantizara a todas las naciones la más amplia libertad de utilización del espacio aéreo con fines pacíficos.¹⁶ Adoptando las ideas del Canadá, los Estados Unidos defendieron la necesidad de la igualdad de oportunidades en una economía de la aviación libre y competitiva, pero negándose a aceptar la igualdad en la concesión del tráfico aéreo. De semejante combinación surgió, en la Convención de Chicago, la solución final de la política a seguir.¹⁷

Manteniendo los principios de soberanía sobre el espacio aéreo (artículo 19), la convención concedió la libertad de vuelos sobre territorio extranjero solamente a aviones en vuelo no regular (artículo 6); mientras que los servicios aéreos en vuelo regular necesitaban un "permiso especial u otra autorización" (artículo 6). La convención se refiere también a la igualdad de trato que debe concederse a las aeronaves extranjeras (artículo 15),¹⁸ a la nacionalidad de la aeronave (artículos 17-21), y establece medidas para facilitar la navegación aérea (artículos 22-28), sometiendo los aviones que realicen vuelos internacionales a condiciones fijas (artículos 29-36) internacionalmente uniformes, siempre que sea posible (artículos 37-42). Finalmente, se creó una organización internacional permanente, actualmente organismo especializado de las Naciones Unidas, a saber: la Organización de la Aviación Civil Internacional (artículos 43-66).¹⁹

Entre los instrumentos adicionales firmados en Chicago, deben mencionarse dos: a) *el Convenio internacional de servicio de tránsito aéreo*,²⁰

¹⁶ Cooper, *The Right to Fly* (1947).

¹⁷ Wassenbergh, *Post-war Aviation Policy* (1962); Cooper, *Air Transport and World Organization*, 55 Yale L. J. 1191 (1946).

¹⁸ La discriminación alegada contra porteadores extranjeros en la violación del artículo 15 de la Convención de Chicago, fue juzgada en el caso de "Aerovías Interamericanas de Panamá v. Board of County Commissioners", 197 F. Supp. 250 (S.D. Fla. 1961); revocada por "Board of County Commissioners v. Peruanas", 307 F. 2d 802 (5th Cir. 1962); *certiorari* denegada, 371 U.S. 961; solicitud de nuevo juicio denegada, 372 U.S. 932 (1963). Comentada en 18 U. Miami L. Rev. 482 (1963); véase también Bayitch, *International Law*, 16 U. Miami L. Rev. 240, 259 (1961) y *Florida and International Legal Developments*, 18 U. Miami L. Rev. 321, 339 (1963).

¹⁹ Schwankman, *International Civil Aviation Organization* (1955); Colclasser, *The New International Civil Aviation Organization*, 31 Va. L. Rev. 457 (1945).

²⁰ 59 Stat. 1963.

que garantiza las dos primeras libertades (paso sin aterrizaje y aterrizaje con fines no comerciales); y b) el *Convenio sobre transporte aéreo internacional*,²¹ que garantiza otras tres de las “cinco libertades” (dejar pasajeros y carga en otro país, tomarlos para otro país, y llevarlos de un país a otro). En lo hasta aquí dicho, las convenciones internacionales han tratado casi exclusivamente cuestiones de derecho público, concretamente administrativo. Con el rápido desarrollo del transporte aéreo internacional como una industria, pasó a ser muy importante el problema de las responsabilidades del transportador aéreo internacional por reclamaciones derivadas de sus operaciones. No sólo las normas de derecho sustantivo que establecen tal responsabilidad son hartamente diferentes de un país a otro, abarcando desde la responsabilidad absoluta a la responsabilidad por negligencia, en un grado u otro, sino también la elección de normas, así como las reglas de jurisdicción. La necesidad de un derecho sustantivo uniforme respecto a la responsabilidad por muerte, daños personales y daños al equipaje y a las mercancías, así como la elección de normas y las normas jurisdiccionales, fue satisfecha por la convención para la *Unificación de ciertas reglas relativas al transporte internacional por aire* firmada en Varsovia en 1929.²² Apoyándose en la noción de vuelo internacional (artículo 1, párrafo 2), basada en criterios objetivos y eliminando posibles contactos de nacionalidad del porteador, del pasajero o del consignatario, así como la *lex loci delicti* como estando dentro del territorio de un país miembro, la convención unificó las normas relativas a los documentos de transporte (artículos 3-16), introdujo responsabilidad limitada *prima facie*,²³ sin excluir reclamaciones mayores en casos específicos. Otras nor-

²¹ Cheng, *ob. cit.*, 539.

²² Goedhuis, *National Air Legislation and the Warsaw Convention*; Sack, *International Unification of Private Law Rules on Air Transportation and the Warsaw Convention*, 4 *Air L. Rev.* 345 (1933); Latchford, *Developments in the Codification of Private International Air Law*, 7 *J. Air L.* 207 (1936); Sullivan, *The Codification of Air Carriers' Liability by International Convention*, 7 *J. Air L.* 1 (1936); Kuhn, *Warsaw Convention on International Transportation by Air*, 24 *Am. J. Int'l L.* 746 (1930); Fixel, *The Warsaw Convention*, 5 *Detroit L. Rev.* 1 (1934); Sheffield, *International Transportation by Air: Warsaw Convention*, 22 *Cornell L.Q.* 561 (1937); Calkins, *The Cause of Action under the Warsaw Convention*, 26 *J. Air L. & Comm.* 217 (1959).

²³ Drion, *Limitation of Liabilities in International Aviation Law* (1954); Lureau, *La responsabilité du transporteur aérien: Lois nationales et Convention de Varsovie* (1961); Prominski, *Wrongful Death in Aviation: State, Federal and Warsaw*, 15 *U. Miami L. Rev.* 59 (1960); Sand, *Air Carriers' Limitation of Liability and Air Passengers' Accident Compensation under the Warsaw Convention*, 11 *Am. J. Comp. L.* 21 (1962).

mas adicionales se refieren a la jurisdicción,²⁴ al arbitraje²⁵ y a la elección de normas.²⁶

La Convención de Varsovia rindió inestimables servicios a la joven industria que todavía luchaba con grandes dificultades. Sin embargo, cuando después de la Segunda Guerra Mundial la aviación apareció como uno de los principales medios de transporte internacional, para pasar a ser un porteador internacional, en el sentido popular de la palabra, las limitaciones a la responsabilidad se convirtieron en inadecuadas. La creciente demanda de normas más realistas encontró su expresión, tanto en las legislaciones internas, como en la primera enmienda a la convención, el Protocolo de La Haya,²⁷ firmado en 1955. Además de aumentar al doble la anterior cifra de la responsabilidad por daños personales y muerte, el Protocolo también aclaró el término "dolo", que se encuentra en el texto original francés, donde se le define como significando "acción u omisión . . . con intención de causar un daño, o con negligencia y conocimiento de que probablemente resultará un daño" (artículo XIII) y, al mismo tiempo, extendió la limitación de la responsabilidad establecida por la convención, para incluir a los empleados o agentes de los porteadores cuando se encontraran en el ejercicio de sus funciones (artículos XIII-XIV). Ante el hecho de que hubiese países miembros de la Convención de Varsovia pero no del Protocolo de La Haya, se añadió una disposición en el artículo XVIII, y otra en el artículo XXI, 2. Esta última regla de interés particular para los Estados Unidos, que no han ratificado el Protocolo de La Haya, establece que "la ratificación de este protocolo por cualquier Estado que no sea parte de la convención (Varsovia), tendrá el efecto de adhesión a la misma, en la forma en que queda enmendada por este protocolo" (artículo XXI, 2). Sin embargo, hay que tener presente que esta disposición no obliga a los países que han ratificado solamente la Convención de Varsovia. Por esta razón, y teniendo en cuenta la disposición que señala que la Convención de Varsovia, en la forma enmendada por el Protocolo de La Haya, tendrá

²⁴ McKenry, *Judicial Jurisdiction under the Warsaw Convention*, 29 J. Air L. & Comm. 205 (1963).

²⁵ Bayitch, *Treaty Law of Private Arbitration*, 10 Arb. J. (n.s.) 188 (1955).

²⁶ Bayitch, *Conflict Law in United States Treaties: A Survey* (1955).

²⁷ Beaumont, *The Warsaw Convention of 1929 as Amended by the Protocol Signed at the Hague, 1955*, 22 J. Air L. & Comm. 404 (1955); Karlin, *Warsaw, Hague, the 88th Congress and Limited Damages in International Air Crashes*, 12 De Paul L. Rev. 59 (1962); Porrest, *Carriage by Air: The Hague Protocol*, 10 Int'l & Comp. L. Q. 726 (1961); Erel, *The Hague Protocol: an Abuse of Executive Discretion?* 11 U.C.L.A.L. Rev. 358 (1964); Makkiewicz, *The Hague Protocol to Amend the Warsaw Convention*, 5 Am. J. Comp. L. 78 (1956); Calkins, *Grand Canion, Warsaw, and the Hague Protocol*, 23 J. Air L. & Comm. 253 (1956); Reiber, *The Ratification of the Protocol*, 23 J. Air L. & Comm. 272 (1956).

el "efecto de adhesión a la Convención en la forma enmendada por este Protocolo", consideran los Estados Unidos que no es obligatoria respecto de países que se apoyen, en cuanto a su adhesión a la Convención de Varsovia, solamente en el artículo XXI, 2 del Protocolo de La Haya.²⁸

La segunda enmienda a la Convención de Varsovia fue firmada en Guadalajara en 1961.²⁹ Su principal propósito es tratar las cuestiones de aplicación de la Convención de Varsovia a los porteadores que no son partes inmediatamente contratantes respecto a los contratos de transporte aéreo, como exige la Convención de Varsovia ("Transporte... realizado por aviones mediante pago" [artículo 1, 1], traducción poco satisfactoria del texto auténtico francés: *effectué par aéronef contre remuneration*), ni porteadores sucesivos en el sentido de los artículos 1, 3, y 30 de la Convención de Varsovia. La Convención de Guadalajara añadió dos tipos de porteadores: el del "porteador contratante" (artículo 1, b), noción propia ya de la Convención de Varsovia, y el del "porteador real" (artículo 1, c). Mientras el porteador contratante incluye únicamente un porteador "que realiza como principal un acuerdo de transporte... con un pasajero o un consignatario", o el agente de este último, el porteador real queda definido como una "persona distinta del porteador contratante, que, en virtud de autorización del porteador contratante, realiza la totalidad o parte del transporte..." Sin entrar en la cuestión de si la realización del contrato del transporte por el "porteador contratante" puede o no ser subdelegada a una tercera persona, es decir, al porteador real, y qué derecho controla estas cuestiones, debe señalarse únicamente que la Convención de Guadalajara establece sólo una presunción de tal "autorización del porteador contratante". La Convención somete al porteador real, así como al porteador contratante, a todas las disposiciones de la Convención de Varsovia original o en la forma enmendada por el Protocolo de La Haya (artículo 1, a). La Convención de Guadalajara también establece límites a la suma recuperable de ambas clases de porteadores o sus empleados, añadiendo normas jurisdiccionales aplicables al porteador real (artículos VII y VIII), añadiendo así un suplemento al artículo 28 de la Convención de Varsovia.

²⁸ Carta del Departamento de Estado al autor, de fecha 6 de mayo de 1964, manifestando que "la Convención de Varsovia no se encuentra en vigor entre los países signatarios del protocolo y los que sólo suscribieron la convención".

²⁹ Texto en 28 J. Air L. & Comm. 45 (1962). Mateesco Matte, *ob. cit.*, 457; Koutalidas, *The New Guadalajara Convention*, 16 "Revue Hellenique de Droit International" 285 (1963); Legoff, *La Convention Supplémentaire de Varsovie et la Conférence de Guadalajara*, 17 "Revue Française de Droit Aérien" 21 (1963); Pourcelet, *Transporteur contractuel et transporteur de fait dans la Convention de Guadalajara*, Mc. Gill L. J. 317 (1963).

El artículo IX está concebido para adaptar el artículo 23 de la Convención de Varsovia a la distinción, recientemente introducida, entre el contratante y el porteador real, abandonando el lenguaje del artículo 23 de la Convención de Varsovia, y pasando por alto que porteador contratante también puede ser, y es en realidad, la mayoría de las veces, el porteador real. Finalmente, se repite el artículo 32 de la Convención de Varsovia, sustituyendo la referencia del artículo 28 con una al artículo VII de la Convención de Guadalajara.³⁰

Después de la Convención de Varsovia surgieron otras cuestiones de importancia menor. Entre ellas apareció la del *embargo de aeronaves*, tratada únicamente de modo incidental en la Convención de Chicago (artículo 27). El embargo fue objeto de una convención firmada en Roma en 1933, que no tuvo más que un éxito limitado, a pesar de que ofrecía ventajas importantes, entre otras, exenciones al mismo (artículo 3), a la vez que garantizaba el derecho de evitar el embargo mediante fianza (artículo 4).³¹

Mientras que la Convención de Varsovia se refería únicamente a las lesiones y daños causados a personas y bienes transportados en vuelos internacionales, la cuestión relativa a los daños causados por aviones extranjeros o por actos a bordo de tales aeronaves, en tierra, quedaba fuera de los límites de las reglamentaciones del tratado. Esta cuestión fue tratada por la primera *Convención de Roma sobre la responsabilidad por daños causados a terceros en la superficie* (1933), más tarde reelaborada, otra vez en Roma, en 1952.³² Esta última convención creó una limitada

³⁰ Gazdik, *The Conflicts and State Obligations under the Warsaw Convention, the Hague Protocol and the Guadalajara Convention*, 28 J. Air L. & Comm. 373 (1961).

³¹ Texto en 6 Hudson, *International Legislation*, 328 (1937); Latchford & Fennel, *Development in the Codification of Private International Air Law*, 7 J. Air L. 208 (1936).

³² Mateesco Matte, *ob. cit.*, 479; Ambrosini, *Liability for Damages caused by Aircraft on the Ground: a Proposed International Code*, 3 Air L. Rev. 1 (1932); Gates & Kingsley, *Liability Persons and Property on the Ground*, 4 J. Air L. 515 (1933); Kaftal, *The Problems of Liability for Damages Caused by Aircraft on the Surface*, 5 J. Air L. 179 (1934); McCormick, *The Rome Convention: Its Constitutionality, Its Purpose, Its Scope*, 6 Air L. Rev. 207 (1935); Knauth, *A New Approach to the Rome Convention on Damage to Third Parties on the Surface*, 17 J. Air L. & Comm. 84 (1950); Shelley, *The Draft Rome Convention from the Standpoint of Residents and Other Persons in This Country*, 19 J. Air L. 289 (1952); Wilberforce, *Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface*, 2 Int'l & Comp. L. Q. 90 (1953); Davis, *Surface Damage by Foreign Aircraft: the United States and the New Rome Convention*, 38 Cornell L. Q. 570 (1953); Wolff, *Liability of Aircraft Owners and Operators for Ground Injury*, 24 J. Air L. & Comm. 203 (1957); Rink, *Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties*, 28 J. Air L. & Comm. 405 (1961); Melich Orsini, *La responsabilidad civil por los daños causados a terceros en la superficie por accidentes aeronáuticos*, (25) "Revista de la Facultad

responsabilidad absoluta por daños causados por aeronaves extranjeras (artículo 23), o por personas o cosas que desde ellas cayeran (artículo 1) a tierra, a terceros, es decir a personas que no fueran pasajeros. Quedan exentos los daños que no fueran causados directamente por tales accidentes, así como los daños causados por el paso de aeronaves a través del espacio aéreo cuando se hagan respetando las normas relativas al tráfico aéreo. La limitación de la responsabilidad es proporcionada al peso de la aeronave (artículo 11). La convención incluye también normas relativas al seguro (artículos 15-18) y a la jurisdicción y procedimiento (artículos 19-22).

Después de la Segunda Guerra Mundial la creciente necesidad de aeronaves, así como los gastos cada vez mayores requeridos para hacer frente al rápido avance técnico, impusieron considerables cargas financieras a los portadores internacionales. Los fabricantes, igual que los portadores, tenían que recurrir a modernos métodos de seguridad, utilizando, entre otros, aeronaves individuales o flotillas completas como garantía. Sin embargo, tales arreglos tenían respecto a las aeronaves que efectuaban vuelos internacionales sólo el valor que tuvieran de acuerdo con el derecho de los países en que debían aterrizar. La necesidad de un reconocimiento internacional del interés en aeronaves (título, así como acuerdos de seguridad de varios tipos jurídicos, de derecho civil y de *common law*) fue resuelta por la *Convención sobre el reconocimiento internacional de derecho en aeronave*,³³ firmada en Ginebra en 1948. Los países contratantes se comprometieron a reconocer todos los intereses en las aeronaves, a condición de que quedaran establecidos de acuerdo con el derecho nacional de la aeronave (es decir, del país de registro) y estuvieran inscritos en un registro público del mismo país (artículo 1). Para fortalecer la efectividad de tal reconocimiento se ha negado obligatoriedad internacional prácticamente a todas las obligaciones prioritarias (artículo 4).

de Derecho", 9 (Caracas, 1963); Bauza Araujo, *Derechos de los terceros de la superficie en relación con las aeronaves convencionales* (Montevideo, 1963).

³³ 4 U.S.T. & O.I.A. 1830 Bayitch, *Aircraft Mortgage in the Americas* 69 (1960); Alsina, *Hipoteca aeronáutica*, 5 (7) "Revista del Instituto de Derecho Aeronáutico" (Córdoba, 1956); Aguayo Mendibourez, *Reconocimiento internacional de derecho sobre aeronaves según el Convenio de Ginebra de 1948* (Santiago, 1963); Ferrero, *El reconocimiento internacional del derecho sobre aeronaves en el Convenio de Ginebra de 1948*, 2 (2) "Revista del Instituto de Derecho Aeronáutico" 13 (Córdoba, 1953); Calkins, *Creation and International Recognition of Title and Security Rights in Aircraft*, 15 J. Air L. & Comm. 156 (1948); Jonston, *Legal Aspects of Aircraft Finance*, 29 J. Air L. & Comm. 161 (1963); Lambert, *Domestic and International Aspects of Aircraft Equipment Financing*, 18 Bus. Law 627 (1963); Wilberforce, *The International Recognition of Rights in Aircraft*, 2 Int'l L. Q. 421 (1948).

Finalmente, mencionaremos la *Convención postal* internacional, recientemente revisada en Ottawa (1957),³⁴ particularmente las disposiciones adicionales relativas al correo aéreo, así como el protocolo final referente a la misma cuestión.³⁵

No sería justo referirse únicamente a los éxitos obtenidos en los esfuerzos para reglamentar, por medio de tratados, los diversos problemas que se refieren a la aviación internacional, sino que conviene también recordar algunos intentos que, aun cuando no prosperaron, no dejan de ser instructivos. Entre los proyectos de convenciones que fracasaron, no deben de ser olvidados³⁶ el proyecto de convención relativo a la asistencia y salvamento en el mar (Bruselas, 1938) y la convención relativa a la unificación de ciertas reglas de asistencia a las aeronaves y por aeronaves en tierra (Bruselas, 1938).³⁷ Otro proyecto de convención originado en la misma conferencia, o sea el protocolo relativo a la garantía por daños, no tuvo éxito ninguno, hasta que fue incluido en la Convención de Roma relativa a daños en la superficie (1952), de la que ya hemos hablado.

Dichas convenciones no abarcan todos los problemas jurídicos relativos a la aviación internacional. Una lista de reglamentaciones necesarias fue preparada por la CITEJA ya en 1925, conteniendo, entre otras, materias tales como: seguro obligatorio, registro de aeronaves, carta aérea, consignación aérea, nacionalidad de la aeronave, y otros. Algunos otros problemas jurídicos han sido discutidos y han llegado a ser incluidos, en distinta forma, en proyectos viables, privados u oficiales. Entre ellos pueden señalarse los siguientes proyectos oficiales:

1. Desde 1931, la cuestión de la responsabilidad que surge de la *colisión de aeronaves* fue objeto de un cierto número de proyectos. En la conferencia de Roma de 1949, el proyecto pasó a ser un tópico independiente, que sería adoptado en la Conferencia de París (1961)³⁸ en su forma final. La convención está concebida para ser aplicada a las reclamaciones provocadas por colisiones en el espacio de cada uno de los contratantes, a condición de que, por lo menos una de las aeronaves esté registrada en otro de los países contratantes (artículo 1). Se impone la responsabilidad absoluta, con excepciones (artículos 8 y 11), en proporción al valor de la aeronave (artículo 10), y puede ser rechazada (artículo 5).

³⁴ 10 U.S.T. & O.I.A. 413, T.I.A.S. N° 4202.

³⁵ *Ibid.* 698, 718.

³⁶ Texto en 8 Hudson, *International Legislation*, 135 (1949).

³⁷ Latchford, *The Brussels Air Law Conference*, 10 J. Air L. 147 (1939); Knauth, *The Application of Salvage Principles to Aircraft*, 26 Columbia L. Rev. 224 (1936); también *The Aviation Salvage at Sea Convention of 1938*, 10 Air L. Rev. 146 (1939).

³⁸ Texto en 27 J. Air L. & Comm. 67, 363 (1960).

2. *El estatuto jurídico del capitán* (comandante) de una aeronave,³⁹ fue el tema de un proyecto adoptado en la conferencia de Montreal (1947). Falto de apoyo, pasó a ser más tarde parte del proyecto de convención relativo a los actos criminales a bordo de aeronaves.

3. Esta convención comenzó refiriéndose al estatuto legal de la aeronave. Redactada en Montreal (1958)⁴⁰ y Munich (1959),⁴¹ fue más tarde revisada en Montreal (1962)⁴² y Roma (1962).⁴³ Finalmente, resultó la *Convención sobre delitos y otros actos cometidos a bordo de aeronaves*, firmada en Tokio en 1963.⁴⁴

La convención firmada en el hemisferio occidental por Guatemala, Panamá y los Estados Unidos, se refiere únicamente a la jurisdicción sobre actos criminales cometidos a bordo de aeronaves, registradas en los países contratantes, y no a las cuestiones relativas a conflictos de leyes penales. Aun dentro de esta zona, la convención se aplica únicamente a las aeronaves en vuelo o en tierra, tanto sobre alta mar como sobre territorios que no estén sometidos a la soberanía de ningún Estado (artículo 1, párrafo 2). Otro de los dominios de aplicación es el de los poderes (artículos 6-10) conferidos al comandante de la aeronave (artículo 5). Las funciones correspondientes a los países participantes quedan definidas en los artículos 12-15, que tratan principalmente de las personas desembarcadas bajo la autoridad del comandante de la aeronave. Las disposiciones adicionales, relativas a la piratería aérea (artículo 11) y extradición (artículo 16), se aplican únicamente dentro del dominio definido en el artículo 1, párrafo 2, de la convención.

³⁹ Mateesco Matte, *ob. cit.*, 281; Honig, *Legal Status of Aircraft* (1956); Kanninga, *The Aircraft Commander in Commercial Air Transportation* (1953); Knauth, *The Aircraft Commander and International Law*, 14 J. Air L. 157 (1947).

⁴⁰ Texto en 25 J. Air L. & Comm. 455 (1958).

⁴¹ Texto en 26 J. Air L. & Comm. 282 (1959).

⁴² Texto en 28 J. Air L. & Comm. 298 (1962).

⁴³ Texto en 29 J. Air L. & Comm. 65 (1963).

⁴⁴ Texto en 29 J. Air L. & Comm. 360 (1963), también 2 Int'l Leg. Mat. 1042 (1963); Mateesco Matte, *ob. cit.*, 335; Goldstein, *La Convention relative aux infractions et a certains autres acts survenant a bord des aéronefs et les pouvoirs du commandant d'aéronef*, 18 "Revue Française de Droit Aérien" 19 (1964); Cheng, *Crimes on Board Aircraft*, 12 Current Leg. Problems 177 (1959); Fitzgerald, *The Development of International Rules Concerning Offences and Certain Other Acts of Board Aircraft*, 1 Canadian Yb. Int'l L. 230 (1963); Wilberforce, *Crime in Aircraft*, 67 (627) J. Royal Aeronautical Soc. 175 (1963). También Bayitch, *International Law*, 16 U. Miami L. Rev. 240, 260 (1961), y *Florida and International Legal Developments, 1962-1963*, 18 U. Miami L. Rev. 321, 342 (1963).

PARTE III

Tratados en el hemisferio occidental

Volviendo ahora a los tratados de que forman parte países del hemisferio occidental, debemos ver, en primer lugar, la participación de los mismos en convenciones universales relativas a la aviación. A este respecto encontramos el cuadro siguiente:

A) Tratados universales

1. *La Convención de Chicago* (1944) ha sido generalmente ratificada. *El convenio internacional sobre servicio de tránsito aéreo* (convención sobre las dos libertades) ha sido ratificado por los Estados Unidos y Canadá, así como por Jamaica, Trinidad y Tobago, y está en vigor respecto de otros miembros de la *commonwealth* británica en el Caribe. De las Repúblicas latinoamericanas, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Panamá, Perú y Uruguay no lo han ratificado. *El acuerdo sobre transporte aéreo internacional* (acuerdo sobre las tres libertades) ha sido ratificado por Canadá, Bolivia, Costa Rica, El Salvador, Honduras y Paraguay, mientras que los Estados Unidos lo han denunciado.

2. *La Convención de Varsovia* (1929) está en vigor respecto a los Estados Unidos y Canadá, así como respecto a las naciones independientes (Trinidad y Tobago) y otros miembros de la comunidad británica de naciones en el Caribe.⁴⁵ Entre las repúblicas latinoamericanas, solamente Argentina, Brasil, México y Venezuela la han ratificado. El Protocolo de La Haya (1955) no ha sido ratificado todavía ni por los Estados Unidos y Canadá, ni por el Reino Unido, eliminando así de la aplicación del protocolo a los territorios dependientes de la comunidad británica de naciones en el Caribe. Sin embargo, la recientemente independida Jamaica adoptó tanto la Convención de Varsovia, como el Protocolo de La Haya (1964).⁴⁶

⁴⁵ I. e., Bahamas, Barbados, Guayana Británica, Honduras Británicas, Islas Turcas, Caicos, Caimán, Sotavento (Antigua, Montserrat, San Cristóbal, Nevis e Islas Vírgenes) y Barlovento (Granada, Dominicana, Santa Lucía y San Vicente). La Convención de Varsovia se encuentra vigente en territorios franceses (Guadalupe, Martinica y Guayana Francesa), lo mismo que en Holanda, Surinam y Curaçao. Véase Departamento de Estado, *Treaties in force, a List of Treaties and Other International Agreements of the United States in Force on January 1, 1963*, at 249 (1963).

⁴⁶ *The Carriage by Air Act*, 1964 (Act 9 of 1964); tanto la Convención de Varsovia tal como fue modificada por el Protocolo de La Haya, como la Convención de Guadalajara, entrarán en vigor en el "día señalado".

Entre los países latinoamericanos, solamente Venezuela ha adoptado tanto la Convención de Varsovia como el Protocolo de La Haya (1960),⁴⁷ mientras que Ecuador y El Salvador han ratificado sólo el segundo. La Convención de Guadalajara (1961) todavía no está en vigor.

3. *La Convención de Roma respecto al embargo de aeronaves* (1933) ha sido ratificada, en el hemisferio occidental, por Brasil, Guatemala y Haití.

4. Las convenciones relativas a *daños a terceras personas en la superficie* (Roma 1933 y 1952) no han sido ratificadas por los Estados Unidos. Sin embargo, la convención de 1933 fue ratificada por Brasil y Guatemala, y la convención de 1952 por Canadá, Brasil, Ecuador, Haití y Honduras.

5. *La Convención de Ginebra sobre reconocimiento internacional del derecho en aeronaves* (1948) ha sido ratificada en el hemisferio occidental por los Estados Unidos, Argentina, Chile (con reservas, más tarde abandonadas), México (con reservas no aceptadas por los Estados Unidos), Cuba, Ecuador, El Salvador y Haití.⁴⁸

Al valorar la participación de los países de este hemisferio en tratados universales relativos a la aviación, es sorprendente encontrar una participación tan limitada. Esto se aplica particularmente a la Convención de Varsovia, que ofrece ventajas importantes a la industria de la aviación de los países poco desarrollados. Para comprender esto, es suficiente considerar que una línea aérea latinoamericana que realiza vuelos internacionales dentro del ámbito de la Convención de Varsovia, puede ser demandada en los Estados Unidos, y puede entonces temer sentencias por sumas muy altas, al carecer de los posibles beneficios de la limitación de la responsabilidad, que concede la Convención de Varsovia.

Por parte de los Estados Unidos, su repugnancia para adoptar los tratados relativos a la aviación en un amplio sector de derecho privado, no se origina en dificultades constitucionales, sino más bien en la escasa voluntad de la autoridad nacional provista del poder de cumplir tratados, para promulgar por medio de tratados, normas que, en considerable me-

⁴⁷ Véase *supra*, nota 28.

⁴⁸ Comunicación de O.A.C.I. de 23 de abril de 1964. Holanda ratificó la Convención pero sólo para el reino, en Europa. La ratificación por Francia de la Convención de Ginebra en 1964 (Loi No. 63-1350, Dec. 30, 1963, J. O., Jan. 3, 1964) en relación con la nueva ley de hipoteca de aeronaves (Loi No. 63-1352, Dec. 31, 1963, J. O. 1964), que modificó el Código de la Aviación agregando los artículos 12 a, 12 (17) y 13, hizo que la convención fuera aplicable en Guadalupe, Martinica y en la Guayana Francesa.

dida, podrían interferir con cuestiones que caen dentro de la esfera legislativa de los diversos Estados.

B) *Tratados regionales multilaterales*

Entre los tratados destinados a todos, o parte, de los países, dentro del hemisferio occidental, pueden señalarse los siguientes instrumentos internacionales:

1. *El Código Sanitario Panamericano*,⁴⁹ adoptado en La Habana en 1924 y ahora en parte reemplazado por las reglamentaciones sanitarias de la Organización Mundial de la Salud (1951),⁵⁰ trata asuntos relativos a medidas sanitarias en el transporte aéreo internacional.

2. *La Convención Aérea Iberoamericana*, firmada en Madrid (1926),⁵¹ constituye un intento de ligar íntimamente los países de España y Latinoamérica. Siguiendo de modo principal los lineamientos de la Convención de París, no tiene en la actualidad gran importancia.

3. *La Convención relativa a la aviación comercial*,⁵² adoptada en La Habana (1928) por la Octava Conferencia Panamericana, reafirma muchas normas establecidas ya en la Convención de París. De todas formas, la Convención de La Habana adoptó cierto número de innovaciones importantes, que se refieren tanto a los conflictos de normas civiles como penales, y lo mismo a los conflictos civiles y penales, como a la posición del comandante de la aeronave (artículo 25). La convención fue substituida por la Convención de Chicago de 1944 (artículo 80).

4. *El Código Bustamante*,⁵³ adoptado en la misma conferencia en La Habana (1928), amplió muchas disposiciones relativas a embarcaciones para reglamentar también las aeronaves, añadiendo, además, normas par-

⁴⁹ 44 Stat. 2031.

⁵⁰ 7 U.S.T. & O.I.A. 2255.

⁵¹ Texto en 3 Hudson, *International Legislation*, 2019 (1931).

⁵² 47 Stat. 1901; también en 1 Scott, *The International Conferences of American States*, 1889-1928, at 385 (1931). Cooper, *Pan American Convention on Commercial Aviation and the Treaty-Making Power*, 19 A.B.A.J. 22 (1933); Hotchkiss, *Havana Convention on Commercial Aviation Ratified by the United States*, 2 Air L. Rev. 254 (1931); Hyzer, *Pan-American Air Regulation: a Comparative Study*, 4 J. Air L. 532 (1933); Latchford, *Havana Convention on Commercial Aviation*, 2 J. Air L. 207 (1931); Brown, *Pan American Cooperation in Aeronautics*, 9 J. Air L. 468 (1938); Warner, *The International Convention for Air Navigation and the Pan-American Convention for Air Navigation: a Comparative and Critical Analysis*, 3 Air L. Rev. 221 (1932).

⁵³ Texto en 1 Scott, *The International Conferences of American States, 1889-1928*, 325 (1931); también en 4 Hudson, *International Legislation* 2283 (1931).

ticulares aplicables a la aviación. El código reglamenta, entre otras materias, las siguientes: nacionalidad de aeronaves (artículo 274), transferencia de propiedad (artículo 275), embargo y venta (artículo 276), derechos de los acreedores (artículo 277), gravámenes (artículo 278). estatuto del capitán (artículo 279) y de la tripulación (artículo 281). Además el código se refiere a los contratos de fletamento (artículo 285), averías (artículo 288), colisión (artículos 289-294), así como a conflictos de normas penales (artículos 300-301) y al tema de la jurisdicción (artículos 340-342).

5. *Convención relativa al tránsito de aeronaves*, adoptada por la Convención Comercial Panamericana celebrada en Buenos Aires 1935,⁵⁴ garantiza el sobrevuelo con carga libre, promete la simplificación de formalidades sanitarias, aduaneras y postales, y fija el requisito del documento único para los transportes aéreos comerciales. La convención fue ratificada por Chile, El Salvador, México y Uruguay, pero los Estados Unidos se negaron a hacerlo.

6. Entre las convenciones de Montevideo, la adoptada en 1940 respecto de la *navegación internacional comercial*⁵⁵ tiene particular significación aquí. Ampliando también sus disposiciones a la aviación (artículo 43), contiene normas relativas, entre otras cosas, a la colisión (artículos 5-11), asistencia y salvamento (artículos 12-14), averías (artículos 15-19), *status* del capitán y de la tripulación (artículos 20-24), contratos de fletamento (artículos 25-27), seguros (artículos 28-30), hipotecas (artículo 31), gravámenes (artículos 32-33) y aeronaves de Estado (artículos 34-42).

7. Finalmente, hay que mencionar una Convención regional, *la relativa al establecimiento de una sociedad centroamericana para servicios de navegación aérea* (COCESNA), firmada en Tegucigalpa en 1960.⁵⁶

C) *Tratados bilaterales*

En el marco de la Convención de Chicago, los países individualmente considerados son libres para reglamentar sus mutuos problemas relativos a la aviación, particularmente los de carácter económico, rutas de navega-

⁵⁴ Texto en 7 Hudson, *International Legislation*, 115 (1941).

⁵⁵ Texto en 37 Am. J. Int'l L. (supp.) 109 (1943).

⁵⁶ Convenio Constitutivo de la Corporación Centro Americana de Servicios de Navegación Aérea, 9 (14) "Revista del Instituto de Derecho Aeronáutico" 141 (1960).

ción, capacidad, frecuencias, tarifas y otros, por convenciones bilaterales sobre aviación. Siguiendo en su mayor parte los lineamientos de la Convención de las Bermudas (1946),⁶⁷ hay acuerdos aéreos bilaterales normales que reglamentan importantes aspectos de los vuelos internacionales, también en las relaciones interamericanas. Además de esas convenciones generales sobre la aviación, han surgido otros tipos de acuerdos bilaterales más especializados. Limitando este panorama a las convenciones aéreas bilaterales, en vigor entre los Estados Unidos y Repúblicas Latinoamericanas y los países del área del Caribe, podemos encontrar el siguiente cuadro:⁶⁸

1. Están en vigor las siguientes convenciones respecto al transporte aéreo: Bolivia (1948), Brasil (1946, enmendada en 1950 y 1958), Chile (1947), Colombia (1956), Cuba (1953), República Dominicana (1950), Ecuador (1947, enmendada en 1951), Jamaica (1946, enmendada en 1955 y 1956), México (1960, ampliada hasta 1963), Panamá (1929 y 1949, enmendada en 1952), Paraguay (1947), Perú (1946, enmendada en 1958), Trinidad y Tobago (1946, enmendada en 1955 y 1956), Uruguay (1946) y Venezuela (1953, enmendada en 1954).

2. Están en vigor las siguientes convenciones respecto a misiones de aviación civil: Bolivia (1947), Ecuador (1947, enmendada en 1949) y Panamá (1952).

3. Respecto a licencias de pilotos, hay convenciones en relación con Honduras (1935), Trinidad y Tobago (1935).

4. Respecto a vuelos de aeronaves militares, hay acuerdos en vigor, entre los Estados Unidos y Costa Rica (1952), República Dominicana (1950), Ecuador (1946), Guatemala (1949), Honduras (1952), México (1941) y Nicaragua (1951).

5. Medidas relativas a la doble imposición, a propósito del empleo de aeronaves, son objeto de convenciones con Argentina (1950), Colombia (1961), Honduras (1956) y México (1964).

6. Hay un acuerdo en vigor sobre navegabilidad aérea con México (1961).

7. Respecto a la notificación de vuelos privados hay convenciones en vigor con Cuba (1953) y México (1952).

⁶⁷ Cooper, *The Bermuda Plan: World Pattern for Civil Air Transportation*, 25 For. Aff. 59 (1946).

⁶⁸ Stoffel, *American Bilateral Air Transport Agreements on the Treshold of the Jet Age*, 26 J. Air L. & Comm. 119 (1959); Lissitzyn, *Bilateral Agreements on Air Transportation*, 19 The Record 185 (1964). Para las citas de las convenciones, consúltense Department of State, *Treaties in Force, supra*, nota 49.

8. Existe una convención con México (1936) para la recuperación de propiedad robada, incluyendo aeroplanos.

En materias relativas a los problemas de la aviación interamericana, los trabajos de las organizaciones regionales no son muy impresionantes. La Organización de Estados Americanos ha adoptado, en 1959, una resolución autorizando al Consejo Interamericano Económico y Social para estudiar los sistemas de transporte existentes en Latinoamérica y determinar los factores que afecten las futuras realizaciones. De este proyecto surgió un estudio importante: *Transporte aéreo: desarrollo y coordinación en Latinoamérica*, estudio de los factores económicos (1931). Se había proyectado discutir esta cuestión en la subsiguiente conferencia interamericana, originalmente planeada para Quito y ahora aplazada indefinidamente. En vista de ello, no es sorprendente encontrarse con que una considerable parte del trabajo en Latinoamérica ha sido hecho por la OACI y que las instituciones científicas han tomado una prometedora iniciativa en la materia.

A este respecto deben mencionarse las importantes Conferencias Latinoamericanas sobre aviación (Primeras Jornadas Latinoamericanas), así como el reciente proyecto para un *Código Aeronáutico Americano*, cuyo origen se encuentra en la Universidad de Córdoba (1962), y que ha sido creado con la intención de que fuera adoptado por las Repúblicas americanas como convención internacional (artículo 1).

PARTE IV

Derecho de la aviación, convencional e interno

Para valorar el influjo real de los tratados en el desarrollo del Derecho de la aviación, tales tratados deben ser considerados primero a nivel internacional, como creadores de derechos y obligaciones entre los países soberanos contratantes; pero ello es sólo una parte del cuadro. Tan pronto como un tratado es ratificado de acuerdo con las disposiciones constitucionales en vigor en los respectivos países, tal tratado constituye no sólo una obligación a nivel internacional, sino que se convierte también en parte del derecho interno (el "derecho del país"), directamente aplicable por los tribunales y dependencias administrativas.

A pesar de que un tratado se convierte en derecho interno, conserva todavía disposiciones definidas internacionalmente, mediante la utiliza-

ción de criterios subjetivos (nacionalidad de las partes en cuestión) u objetivos (vuelo internacional en el sentido de la Convención de Varsovia). Más allá de este terreno de aplicación, en la forma determinada por el mismo tratado, las reglas jurídicas contenidas en él pueden también convertirse en derecho local, generalmente aplicable, dando así efectividad a las disposiciones contenidas en un tratado, no sólo en el área definida por él, sino también como derecho interno, generalmente aplicable con independencia del límite de aplicación prescrito por el tratado. Éste es, por ejemplo, el caso de la Convención de Varsovia en Gran Bretaña, donde, además de su aplicación dentro del ámbito internacional de la convención, sus normas han sido promulgadas como derecho interno aplicable a los vuelos nacionales (1951).⁵⁹ Finalmente, algunos países han convertido las disposiciones convencionales en parte de su derecho interno, sin haber ratificado las respectivas convenciones. Por ejemplo, puede citarse cierto número de países latinoamericanos en que la Convención de Varsovia o la de Roma no han sido ratificadas y, a pesar de todo, sus disposiciones han sido promulgadas como derecho interno. Esta tendencia a promulgar normas originarias de los tratados, sin una ratificación previa, va mucho más lejos en algunos países latinoamericanos, que han promulgado, como parte de sus códigos de aviación, disposiciones tomadas de simples proyectos de convención; por ejemplo, las que reglamentan daños originados por colisiones.

Para completar el cuadro, puede considerarse también la legislación interna promulgada en aplicación de tratados sobre aviación ya ratificados. Tal legislación interna puede servir para ejecutar un tratado, como consecuencia de una expresa disposición convencional que impone a los países contratantes tal deber; o bien se deja implícitamente a la legislación interna la promulgación de una legislación destinada a poner en práctica esos tratados. Además, puede necesitarse legislación suplementaria para hacer posible o facilitar el funcionamiento adecuado de un tratado dentro de la totalidad del contexto del derecho interno. Estas normas internas sirven principalmente para adecuar el derecho convencional al derecho interno, en particular, procesal, administrativo, jurisdiccional y normas sobre conflicto de leyes. Únicamente un estudio completo de tal conversión del derecho convencional de la aviación en derecho doméstico, haría posibles el conocimiento y apreciación correctos del papel realmente asignado al derecho interno de la aviación, originado en los tratados.

⁵⁹ U.K. Order 1952, S. I. N° 158 (1952).

PARTE V

Conclusiones

A causa de su naturaleza fundamentalmente internacional, son comprensibles las presiones para lograr un cierto grado de uniformidad internacional. Tales presiones pueden manifestarse a nivel universal e ir dirigidas a la unificación del derecho de la aviación, o a parte de él, para todo el mundo, como se hizo evidente, por ejemplo, en las Convenciones de Varsovia, Chicago y Ginebra, o bien mediante intentos hacia tentativas más reales para la unificación sobre base regional. Esta última idea trae a colación la cuestión de la conveniencia y posibilidad de trabajos para la unificación del derecho de la aviación dentro del hemisferio occidental, por medio de convenciones internacionales. La unificación del derecho, como es bien sabido, puede ser emprendida mediante la adopción, por parte de los Estados que cooperan, de un código modelo redactado gracias a la cooperación internacional, y patrocinado por uno u otro tipo de organizaciones regionales oficiales, o por instituciones científicas o educacionales. Un derecho uniforme puede también ser adoptado como derecho convencional, haciendo así internacionalmente obligatoria su aplicación, respecto de otros países ratificantes, al mismo tiempo que como parte de su derecho interno. Mientras el último método puede dar a este derecho uniforme la sanción adicional de una obligación internacional, en la mayoría de los casos, sin embargo, limita la aplicación de ese derecho convencional a los nacionales de otros países ratificantes y, muchas veces, subordina dicho derecho convencional a la reserva expresa o implícita en favor del derecho interno, conforme a la actitud ampliamente observada en relación con el Código Bustamente.⁶⁰ Por otra parte, la adopción de un código modelo uniforme de la aviación, por países que actúan conjuntamente parece menos prometedora en vista del hecho de que en la mayoría de las naciones el procedimiento para promulgar leyes es más complicado que el seguido para ratificar un tratado; si bien esta consideración puede resultar compensada por la probabilidad de que un código modelo uniforme de la aviación quede sujeto a enmiendas de gran alcance, en los cuerpos legislativos locales, frustrando así la idea básica de uniformidad. La necesidad de asegurar

⁶⁰ Muci Abraham, *Los conflictos de leyes y la codificación colectiva en América* 34 (Caracas, 1955).

una firme aplicación judicial por parte de todos los países partes, plantea un problema adicional.⁶¹

Además de estas consideraciones procesales, la idea de unificar el derecho de la aviación, por medio de tratados que entren en vigor en el hemisferio occidental, tiene que ser examinada también en relación con el hecho de que en este hemisferio coexisten dos grandes sistemas jurídicos: *common law*, por una parte, y derecho civil, por otra.

Aun cuando no sea decisiva en cuestiones de índole técnica, esta dicotomía suscita problemas en torno a las materias que caen dentro del ámbito de lo que se denomina derecho privado, como título, garantía, fletamento, arrendamiento de aeronaves, acuerdos contractuales, así como responsabilidades resultantes de operaciones, derecho laboral de la aviación, conflicto de leyes, jurisdicción judicial, relaciones entre el legislativo y el judicial (control constitucional) y muchos más. Considerando, como parece el caso, que las diferencias entre los dos sistemas han sido considerablemente exageradas, es evidente que puede encontrarse un campo común.

Por el contrario, de aceptarse que la unificación, incluso entre las repúblicas latinoamericanas, aparece como muy difícil, a causa de las idiosincrasias locales, doctrinarias en su mayor parte, entonces el intento de unificación del derecho de la aviación entre ambos sistemas aparecería sin esperanzas.⁶² Este pesimismo parece estar apoyado por la tímida tentativa puesta en evidencia por los ponentes del reciente *Código Aeronáutico Americano* (1962), limitado principalmente a disposiciones comunes a la mayor parte de los códigos de aviación latinoamericanos. Tal intento, naturalmente, no puede ser considerado como unificación, sino únicamente como recopilación de lo que ya es uniforme. Para contribuir realmente a una auténtica unificación del derecho de la aviación por la vía convencional, en la forma considerada por este proyecto, no debe darse demasiada importancia al hecho de que el proyecto adopte una serie de reglas uniformes (en realidad insignificantes), por la sola circunstancia de que aparecen en igual función en los códigos latinoamericanos de aviación.

⁶¹ Para un examen crítico del Código de Aviación de Paraguay (1957), véase Bayitch, *The Aviation Code of Paraguay: a Comparative Study*, 3 Int. Am. L. Rev. 235 (1961, también en español).

⁶² Esfuerzos considerables se realizaron, entre otros, por la Conferencia de Aviación Civil de Río de Janeiro, 1959 (26 J. Air L. & Comm. 202, 1959), por el Cuarto Congreso Hispano-Luso Americano de Derecho Internacional (Bogotá, 1962), que se ocupó del derecho penal del aire, 16 "Revista Española de Derecho Internacional" 195, 1963. El mismo tema fue tratado durante las "Primeras Jornadas Hispanoamericanas de Derecho Aeronáutico" (Salamanca, 1960), 9 (14) "Revista del Instituto de Derecho Aeronáutico", 179, 1960. Cfr. Bauza Araujo, *Las reuniones regionales de derecho aeronáutico de Punta del Este y Rivera* (Montevideo, 1959).

En vez de ello, hay que enfrentarse decididamente a los problemas básicos. Por ejemplo, consideremos las disposiciones del proyecto respecto a la hipoteca de aeronaves.⁶³ En primer lugar, es sorprendente encontrarse con que el proyecto vuelve a tratar, en forma extensa, las hipotecas relativas a aeronaves "en construcción" (artículos 50 y 51), extremo de escaso interés práctico. En cuanto a la fundamental cuestión de las reclamaciones privilegiadas, el proyecto dispone (artículo 55) que las de carácter hipotecario vienen inmediatamente después de los gravámenes privilegiados, en la forma establecida en el propio proyecto. Estos gravámenes privilegiados incluyen no sólo los calificados como gravámenes generales (artículo 41) sino que aparecen aumentados con un gravamen tomado de la Convención de Ginebra (1948), a saber: las costas judiciales. Además, los países ratificantes "reconocerán los gravámenes privilegiados... que surjan de todos los actos jurídicos que ocurran en sus territorios, y —se añade— sobre los cuales aquéllos estén destinados a producir efectos" (artículo 49).

Este ejemplo revela que el proyecto se limitó a adoptar de otras legislaciones lo que tienen de común respecto a los gravámenes, sin tener para nada en cuenta el hecho de que esas disposiciones son incompatibles con la convención de Ginebra, ratificada por cierto número de las principales repúblicas latinoamericanas. Una actitud similar se advierte en el hecho de que el proyecto contiene disposiciones detalladas sobre conflictos de orden penal (artículos 4 a 6), mientras que hace caso omiso de las reglas sobre conflicto de leyes aplicables al derecho privado, como contratos, *torts*, derecho laboral, seguros, porque, según parece, ninguno de los códigos de la aviación seleccionados como guía por los redactores, contienen tales normas. Es verdad, naturalmente, que en cierta medida la necesidad de normas sobre conflictos de leyes ha sido eliminada por medio de un derecho sustantivo uniforme, particularmente en el dominio de la responsabilidad por daños a personas y daños a las cosas (artículos 117-139). Sin embargo, tales reclamaciones no son las únicas que pueden surgir en el transporte aéreo, ni tales normas dan respuesta a todas las cuestiones de tipo sustantivo o jurisdiccional conectadas con esa responsabilidad.

Hay que mencionar a este respecto, que una ambiciosa cooperación internacional en materia de codificación, en cuestiones relativas a la del derecho

⁶³ Cf. Videla Escalada, *La unificación legislativa en América Latina en materia de derechos de garantía sobre aeronaves*, en "Primeras Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico", Buenos Aires, 1960, 561 (1962).

aéreo, ha tenido un gran éxito en Centroamérica. Organizado como una cooperación entre los jefes de las administraciones de aviación civil en esas repúblicas, se preparó un proyecto modelo que, con modificaciones generalmente de escasa importancia, tuvo como resultado posterior cierto número de modernas codificaciones del Derecho de la aviación. (El Salvador, 1955; Nicaragua, 1956; Honduras, 1957). Su influencia también resulta claramente visible en el reciente Código de la aviación de Panamá (1963)⁶⁴ y en el Proyecto final para el Código de la aviación de Costa Rica (1964).⁶⁵

Parece que una cooperación pragmática entre administradores en materia de aviación civil, promete mucho más que las discusiones entre teóricos.⁶⁶ Dos caminos están abiertos: uno, trabajar hacia un acercamiento de los diversos derechos de la aviación, mediante la elaboración de reglas comunes de carácter general, dejando los detalles a las legislaciones locales; y otro, que responde a un enfoque pragmático, seguir el ejemplo interamericano y emprender, con la cooperación de organizaciones internacionales, no solamente la OACI sino también la Organización de Estados Americanos y su Consejo Interamericano de Juristas, el trabajo para la redacción de un Código de la aviación moderno y amplio, para todo el hemisferio.

S. A. BAYITCH
Profesor de la Universidad de Miami
(Estados Unidos)

Trad. del Dr. M. SEARA VÁZQUEZ

⁶⁴ 60 Gaceta Oficial N° 14.987, 21 oct. (1963).

⁶⁵ Junta de Aviación Civil, Proyecto, Ley General de Aviación Civil (1962).

⁶⁶ En las "Primeras Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico", Buenos Aires, 1960 (1962); Villarán, *Posibilidad y conveniencia de un Código aeronáutico latinoamericano*, 395; Tolle, *Posibilidad e Conveniencia de un Código Aeronáutico Latinoamericano*, 400; Rodríguez Jurado, *Posibilidad y Conveniencia de Unificar la legislación aeronáutica latinoamericana*, 423; Andino, *Aporte para la uniformidad de la legislación aeronáutica latinoamericana*, 466. Para una discusión extensiva, véase pp. 179-228, *ibid.* Bauza Araujo, *Unificación legislativa, doctrinal y jurisprudencial iberoamericana en derecho aéreo* (Salamanca, 1964).