

**UNIVERSIDAD NACIONAL  
PEDRO HENRIQUEZ UREÑA  
-UNPHU-**

**FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y POLITICAS  
ESCUELA DE DERECHO**

**DERECHO AERONAUTICO EN LA  
REPUBLICA DOMINICANA Y SU HISTORIA**



**Trabajo de grado presentado por:  
JUAN ADRIANO MODESTO PÉREZ 09-0533**  
Trabajo de grado para optar por el título de Licenciado en Derecho

**Asesora:  
DRA. ARACELIS BETANCES**

Santo Domingo, Distrito Nacional,  
9 de febrero, 2015

# ÍNDICE.

Dedicatorias.  
Agradecimientos.  
Introducción.

## **CAPITULO I: Historia de la Aviación y Derecho Aeronáutico en la República Dominicana.**

1.1 Origen de la Palabra Aviación.....	1
1.2 Historia de la Aviación en el Mundo.....	1
1.3 Historia de la Aviación en la República Dominicana.....	3
1.4 Historia de la Línea Aérea Dominicana de Aviación.....	5
1.5 Recuentos de las Líneas Aéreas en la República Dominicana.....	18

## **CAPITULO II: Derecho Aeronáutico en la República Dominicana**

2.1 ¿Qué es Derecho Aeronáutico?.....	20
2.2 Ente Regulador de la Aviación en la República Dominicana.....	21
2.3 Junta de Aviación Civil.....	24
2.4 OACI.....	28
2.5 Organización Internacional De La Aviación Civil.....	33
2.6 Nacionalidad De Los Nacidos a Bordo De Una Aeronave.....	36

## **CAPITULO III: Tratados y Convenios Internacionales Aeronáuticos**

3.1 Antecedentes Históricos del Derecho Aeronáuticos Que Llevaron a la Firma Del Convenio de Chicago.....	50
3.2 Convenios Bilaterales.....	54
3.3 Libertades del Aire.....	55

**Conclusión.**

**Recomendaciones.**

**Bibliografía de Contenido.**

## **AGRADECIMIENTOS**

Agradezco a Dios y la Virgen de la Altagracia por haberme dado la fortaleza suficiente para poder alcázar esta meta, un peldaño más en mi vida profesional y como ser humano, me ha servido para pulirme más como profesional.

A mis padres y hermanos por la comprensión y apoyo que me brindaron, para llevar a cabo mis estudios.

A los profesores que nos dedicaron e impartieron con mucho amor sus enseñanzas las cuales nos han servido para ser buenos profesionales del Derecho.

A mis compañeros por el compartir años en el transcurso de la carrera, por su cariño y compañerismo y apoyo mutuo que nos brindamos.

## DEDICATORIA

Este trabajo de tesis va dedicado a Dios él ocupa el primer lugar en mi vida; sin él nada sería posible, todo se lo debo a él; a nuestra madre y patrona la Virgen de Altagracia, la cual me da la bendición cada día y me cubre con su manto para luchar contra las adversidades de la vida y tomar cada día un avión y alejarme de mi familia y mi País y regresar con bien a mi casa.

A mis padre los cuales me dieron la vida y han luchado cada día por darme los valores que necesita una ser humano para llegar a escalar desde el primer peldaño seguir hacia adelante y estar aquí escribiendo esta dedicatoria de la presente tesis para obtener mi título de Lic. En Derecho.

A mis hermanos: ADOLFO Y ENMANUEL los cuales se sienten orgullosos de mí, por haber logrado subir un escalón más en mi vida profesional, y espero que ustedes también sigan por el buen camino.

## **ESTADO DEL PROBLEMA**

El estado del problema radica en que en nuestro país hoy en día no existe una línea aérea nacional ofreciendo servicios internacionales.

Tuvimos a Dominicana de Aviación, la cual fracasó porque aparentemente no fue manejada adecuadamente.

También teníamos la línea aérea que daba servicios a nivel internacional Aerovías Quisqueyana, la cual fracasó por la misma razón.

Ese es un problema que con tantos progresos que ha habido en nuestro país, no tenemos una línea aérea internacional.

## **PLAN A SEGUIR**

El objetivo perseguido es que un día nuestras autoridades correspondientes se esfuercen para que en la República Dominicana próximamente este funcionando una línea aérea para darle apoyo a lo nuestro y además producirá fuentes de empleos que bastante necesitan los pilotos dominicanos.

Otro de los objetivos perseguidos es que muchas personas no conocen de estos temas y a través de esta tesis se pretende aportar a que se pueda conocer sobre la aviación.

Aquí trataremos la historia de la aviación, El derecho aeronáutico en nuestro país y sus antecedentes, tratados y convenios internacionales aeronáuticos.

## INTRODUCCIÓN

En el siguiente trabajo vamos a tratar de manera profunda lo que es “El Derecho Aeronáutico en la República Dominicana”, vamos a dar una breve introducción de la historia de la aviación a nivel mundial, de cómo surge el interés del mundo por esta curiosa y joven práctica, vamos a tratar de la historia del avión y sus precursores y de cómo viene de la mano la creación de la aeronave junto a las leyes que fueron surgiendo para poder regular la práctica.

Inicialmente todo comenzó como un experimento el cual se fue convirtiendo cada más en una práctica peligrosa y atractiva para los amante de los aviones por ende surge la necesidad de crear leyes, acuerdos entre naciones, acuerdos mundiales, regulaciones, empresas dedicada a la fabricación de aviones y junto con ello surgen las líneas aéreas.

Cabe mencionar que abundamos sobre manera en la historia de la aviación Dominicana y de cómo simultáneamente al invento del avión ya teníamos un Dominicano fabricando uno y obstante lo hizo con mejores muy avanzadas y únicas para la época, de inmediato a este hecho surgieron los primeros vuelos en la isla y junto a ellos nuestra primera línea aérea la cual se dedicaba al transporte de correos y personas entre la ciudad Barahona y el vecino país Haití.

Es de suma importancia destacar los acuerdos que regulan la aviación a nivel mundial al menos los más importantes y con mayor influencia en el mundo como “El Convenio de Chicago”, “Las libertades del Aire”, “El Convenio de la Habana”, entre otros.

# **CAPÍTULO I: HISTORIA DE LA AVIACIÓN Y DERECHO**

## **AERONÁUTICO EN LA REPUBLICA DOMINICANA**

### **1.1 Origen de la Palabra Aviación.**

En el año 1864 los franceses Gabriel de la Landelle, Pontón d'Amecourt y Félix Tournachon forman una sociedad para el estudio de empuje, que se llamaría "Sociedad de Aviación".

Estos habían diseñado un invento similar a lo que se encontraría en la novelas del popular escritor del siglo diecinueve Julius Verne, habían diseñado un "trasatlántico aéreo" de rara apariencia que contaba con ocho hélices para la sustentación y paracaídas que abrirían al ser necesarios. Dicho aparato nunca llegó a concretizarse pero la sociedad formada por estos, nos da el registro más antiguo de la palabra "Aviación".

### **1.2 Historia de la aviación en el Mundo**

El 17 de diciembre de 1903, en Kitty Hawk Carolina del Norte, los hermanos Wilbur y Orville Wright lograron hacer sus sueños una realidad al levantar su invención al aire por 12 segundos, logrando alcanzar una distancia de 450 pies. Aunque solo fue por breves segundos, fue un hecho histórico que despertó el interés del mundo.

Seis años después, el 25 de Julio de 1909, el pioneroaviador Francés, Louis Bleriot hizo historia al cruzar el Canal Inglés en una pequeña aeronavemonomotor y con estos hechos nació el sueño de la aviación.



Nos dice la historia que las primeras aerolíneas surgieron con la contratación de vuelos chárter y posteriormente con vuelos para el transporte de correo; sin embargo, los primeros vuelos regulares de pasajeros y carga se iniciaron durante la Primera Guerra Mundial, cuando las bandadas utilizaban aeronaves militares para transporte complementario.

Ya para el 22 de febrero de 1919 empieza a moldearse la aviación comercial en el plano internacional, al realizarse el primer servicio civil de transporte aéreo, regular y sostenido, por la aerolínea Alemana "Deutsche Luft Reederei" (D.L.R.), utilizando bimotores AEG con una operación diaria entre Berlín y Weimar. Mientras que el primer servicio civil de transporte aéreo internacional, inició el 25 de Agosto de 1919 por la aerolínea Británica "Air Transport & Travel" (AT&T), entre las ciudades de Londres (Hounslow) y París (Le Bourget), utilizando un equipo De Havilland DH49. El vuelo tuvo una duración de dos horas y media y tenía un valor de 21 libras Esterlinas.

El 2 de Febrero de 1925 el Acto de Correo Aéreo de 1925, "The Kelly Act", fue promulgado por el Congreso Norteamericano, en el cual traspasaban el servicio aéreo de correo a los operadores privado por un período de cuatro años y otorgado bajo licito u oferta de postor. Las principales rutas Transcontinentales fueron ofertadas el 15 de Noviembre de 1926 y con estas medidas surgieron las primeras aerolíneas transcontinentales de carácter formal, incluyendo Boeing Air Transport, National Air Transport, United Airlines, American Airways y TWA, con el nombre entonces de TransContinental Air Transport. TWA operaba la ruta Nueva York - Los Angeles y United operaba la ruta Nueva York- San Francisco.

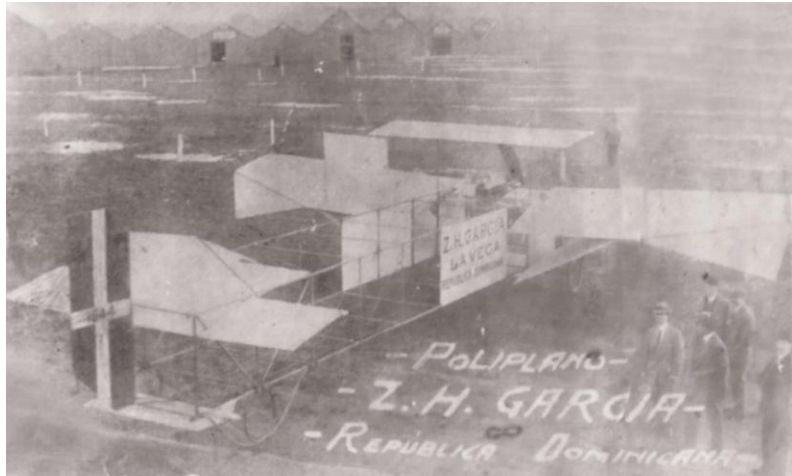
### 1.3 Historia de la Aviación en la Republica Dominicana.

No obstante, antes de la llegada de cualquier piloto o aerolínea extranjera a nuestro país, tenemos registros que en 1911 Don Zoilo Hermógenes García "Mogito", nacido en La Vega, diseñó y patentizó un aeroplano de forma curvilínea a de más de esto fue la primera aeronave en llevar dentro un asiento y una rueda de patín de cola, podríamos decir que hoy en día se vuela en los aviones con un asiento gracias a la ingeniosidad de este Dominicano.

Don Zoilo se graduó de Ingeniero Civil en el "Instituto Industrial du Nord de la France", siendo el primer dominicano en obtener un exequátur en 1902, para 1912 Don Zoilo toma la iniciativa de fundar en dicha ciudad un "Centro de Aviación" con el fin de estudiar esta actividad en ascenso. Según los registros, la junta directiva estaba compuesta por los señores Agustín Fernández Pérez, que fungía como presidente, Francisco Grullón Veloz, primer vicepresidente, Manuel Matías Meléndez, segundo vicepresidente, Carlos María Sánchez, secretario, Casimiro Marte Rodríguez, segundo secretario, y Gabriel Gullón como tesorero.



## Zoilo Hermogenes García



### **Primera aeronave creada por Zoilo Hermogenes García “ El Poliplano”.**

Un aviador alemán de nombre Shuedthaus, en 1912, voló sobre los cielos dominicanos, montadoun espectáculo sobre lo que es hoy el parque Enriquillo.En 1914 un aviador norteamericano, de nombre Frank Burnside, trae un hidroavión de marca"Thomas", el cual arma en un taller improvisado, y por varios días monta un espectáculo aéreosobre el río Ozama. En este mismo espectáculo, un joven piloto aficionado, de nombre Geo Pou,se convierte en uno de los primeros dominicanos en volar un aeroplano en el país al concedérseleel permiso para maniobrarlo, luego de firmar un documento de descarga en caso de accidente.

En abril del año 1919 salen desde San Pedro de Macorís 4 aviones que aterrizaron porprimera vez en la ciudad de Santo Domingo en la llamada Sabana de la Encarnación, donde funcionabaun antiguo campo de tiro del ejército en los kilómetros 6 y 7 de la entonces CarreteraDuarte y en donde años después, específicamente el 5 de febrero de 1932, el Poder Ejecutivo,mediante Decreto,

crea un “Destacamento de Aviación” a cargo de los dos primeros pilotos Dominicanos graduados en Cuba en 1931, el Cap. Aníbal Vallejo y el 1er Teniente Frank Félix Miranda. Estos dos se pueden considerar también como los primeros pilotos dominicanos de aviación comercial, pues a la vez realizaban servicios de correo bajo paga.

#### **1.4 Historia de la línea aérea Dominicana de Aviación**

Dominicana de Aviación (CDA) (IATA: DO, OACI: DOA, Indicativo: DOMINICANA), comúnmente llamada como Compañía Dominicana de Aviación o simplemente Dominicana fue la aerolínea bandera nacional de la República Dominicana. Fue fundada el 4 de mayo de 1944 con asistencia de Pan American World Airways, voló por última vez en 1995 y cerró formalmente en 1999. Ofrecía vuelos internacionales, así como vuelos nacionales dentro de varias ciudades del país caribeño. Su capital era completamente estatal, propiedad del Estado Dominicano.

Su hub o Centro de conexión fue inicialmente el Aeropuerto General Andrews en Santo Domingo. Tras el cierre de este aeropuerto, su centro de conexión principal se trasladó al recién construido Aeropuerto Internacional de Las Américas en 1959, tomando luego como hub secundario al Aeropuerto Internacional Gregorio Luperón, en la ciudad de Puerto Plata.

Dominicana inició sus operaciones el 4 de mayo del año 1944, durante la dictadura de Rafael Leónidas Trujillo Molina. Desarrollaba en principio solo vuelos

domésticos a Santiago, Barahona, Puerto Plata, San Juan de la Maguana, La Romana y Montecristi. Su primer presidente fue el señor Charles McLaughlin, suegro de Héctor Bienvenido Trujillo, hermano de Rafael Trujillo. La compañía inició sus vuelos internacionales en 1951, debido a la necesidad de tener una aerolínea nacional que cubriera esas rutas debido al gran número de ciudadanos dominicanos que ya comenzaban a emigrar a ciudades como Nueva York, San Juan, Miami y Madrid. Las primeras naves incorporadas al servicio fueron DC-3, DC-4 y DC-6.

Para Dominicana, la década de 1950s vio el inicio de vuelos internacionales y la expansión de sus vuelos domésticos. La aerolínea empezó a volar frecuentemente entre Santo Domingo y otras ciudades dominicanas como Puerto Plata, Barahona y Santiago de los Caballeros. A la flota se le añadieron también aeronaves Curtiss C-46 Commando. Con la llegada de los años 1960s, también llegaron los jets para Dominicana. La aerolínea adquirió aviones DC-8 para sus vuelos más largos como al Aeropuerto JFK en Nueva York. También se adquirieron aviones DC-9 y Boeing 727 durante ese período. Los 727 fueron comprados nuevos a la fabricante, Boeing. Así mismo, se adquirieron dos aviones Carvair ATL-98 para operaciones de carga.

La aerolínea continuó su crecimiento en los 1970 con la introducción de más aeronaves B727 y Boeing 707. Ese crecimiento se mantuvo durante los primeros años de la década de 1980s, aumentando sus viajes a San Juan (Puerto Rico), manteniendo sus vuelos a Nueva York y Miami; y expandiendo sus destinos internacionales a ciudades como Caracas, Bogotá, Quito, Madrid, Frankfurt, Milán,

Curazao, Toronto y Aruba. A mediados de la década de los 80's, la aerolínea incorporó a su flota un Boeing 747 para las distancias transcontinentales y de más demanda.

Al momento de su clausura, el diseño de los aviones de Dominicana consistía en un fuselaje plateado metálico (aunque algunos aviones tenían el fuselaje blanco) con dos líneas, una roja y otra azul que se extendían a lo largo, representando los colores de la bandera dominicana y que se remontaban hasta la cola. El logotipo de la cola estaba formado por cuatro bloques, dos azules y dos rojos, con una distribución similar a los bloques de la Bandera dominicana. El nombre DOMINICANA aparecía escrito en letras mayúsculas de color negro en la parte superior de las ventanas de los pasajeros, cerca de la cabina.

A partir de la segunda mitad de la década de los años 80's, la situación económica de la aerolínea empezó a agravarse debido a la mala gestión de sus ejecutivos (que incluye rumores de supuesta repartición de cientos de boletos gratis a su voluntad, entre otras alegadas irregularidades) y a los altos costos de mantenimiento de la flota que había adquirido. La aerolínea se hizo incosteable, y para paliar la situación empezó a reducir su flota vendiendo sus aviones y restando rutas a su itinerario. Un ejemplo es el 747 que había sido adquirido en 1985 y tuvo que ser vendido a finales de 1987.

A inicios de la década de 1990s la situación era ya crítica, quedándose solo con las rutas principales a los Estados Unidos: Nueva York, Miami y San Juan. Las rutas de Europa a Madrid, Frankfurt y Milán fueron arrendadas a aerolíneas

chárter. En esos años, la compañía ya no fue capaz de dar servicio a sus B727s y B707s los cuales fueron vendidos. La República Dominicana perdió la Categoría I de la FAA por lo cual aeronaves de matrícula dominicana (HI-) no podían viajar a territorio estadounidense.

Como forma de contrarrestar este inconveniente, y bajo el alegato de reducir costos, Dominicana recurrió al arrendamiento de aviones (incluyendo su tripulación) tipo B-727 y tres Airbus A300, estos últimos solo pudieron ser mantenidos en la empresa por cuatro meses, y debido a la baja capacidad de los 727 y la alta demanda de las rutas Nueva York y Miami, los retrasos se hicieron constantes y la pérdida de equipaje se convirtió en algo habitual, lo que ocasionó que los aviones volaran en ocasiones únicamente para transportar las maletas extraviadas. Este desprestigio y mala publicidad se expandió entre los pasajeros y el público en general, sumándose a la crisis económica de la empresa y contribuyó a su descalabro.

1994 fue el año que fulminó a la empresa. Debido a la devolución de los A300 y la falta de abasto para sus principales rutas, en un último esfuerzo Dominicana recurrió al arrendamiento de Boeing 737 y Boeing 757 (también con tripulación incluida debido a la pérdida de la Categoría I) de la aerolínea mexicana TAESA. Estos arrendamientos solo pudieron ser sostenidos por cinco meses. En Navidad de 1994, la temporada alta de viajes, el Gobierno Dominicano prometió otro A300 para la sobrepoblada ruta Nueva York-Santo Domingo. Apoyándose en esta

promesa, la aerolínea llegó a reservar 290 asientos por día durante todo el mes de diciembre, adicionales a los reservados para los B727. Llegado diciembre, el A300 nunca llegó y sobrevino el caos entre los pasajeros en el Aeropuerto Las Américas de Santo Domingo y en el JFK de Nueva York. La aerolínea tuvo que hacer un arrendamiento de emergencia de un L1011 alrededor de cinco veces ese mes para el transporte de los pasajeros que no pudieron cambiar a otra aerolínea. Las maletas perdidas y los retrasos estaban por doquier y cualquier esperanza de reinvertir en la compañía desapareció.

Debido a estos hechos, sumados a la crisis financiera y el mal manejo de sus directores, a principios de 1995 el Gobierno Dominicano decidió cerrar Dominicana de Aviación. Originalmente el cierre se planeó como una medida temporal durante unos meses para su supuesta reestructuración. Pero los meses se convirtieron en años y la aerolínea siguió inactiva hasta 1999, año en que formalmente se disolvió. La mayoría de los activos de la empresa han sido liquidados o cedidos a otras entidades del Gobierno Dominicano y mantiene aun deudas pendientes con acreedores extranjeros así como con ex empleados.

Fue otra de las tantas aerolíneas que desaparecieron durante la primera mitad de los años 90. A pesar de su mala reputación en sus últimos años basada en los retrasos y pérdida de equipaje frecuentes, a través de los años la compañía se convirtió en un símbolo nacional, sigue siendo recordada con nostalgia y muchos ciudadanos dominicanos desean nueva vez su puesta en marcha movidos por el sentimiento de volar en una línea bandera nacional. Hoy en día, operan en República Dominicana aerolíneas internacionales y pequeñas compañías



regionales dominicanas de capital privado. A la actualidad no existen planes del Gobierno ni de inversionistas privados para retomar una línea aérea bandera del tamaño que exhibió Dominicana en sus mejores años y los intentos se han quedado en papel.

**Durante toda su historia (1944-1995) los aviones de Dominicana volaron a los siguientes destinos:**

Bandera de la República Dominicana República Dominicana (Nacionales).

Santo Domingo.

Aeropuerto General Andrews (de 1944 a 1959, fecha en que se clausuró este aeropuerto y se inauguró Las Américas).

- Aeropuerto Internacional de Las Américas (hub principal).
- Aeropuerto Internacional Gregorio Luperón (hub secundario).
  
- Santiago de los Caballeros.
- Los vuelos tuvieron lugar hacia el antiguo Aeropuerto Cibao.
- Barahona.
- Los vuelos llegaban al aeródromo anterior al aeropuerto actual de la ciudad de Barahona.

**Internacionales:**

- Puerto Príncipe - Aeropuerto Toussaint Louverture (en ese entonces llamado Aeropuerto François Duvalier).
- Bandera de Puerto Rico Puerto Rico.
- San Juan - Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín (hasta 1985 conocido como Aeropuerto Isla Verde).
- Willemstad - Aeropuerto Internacional Hato.
- Oranjestad - Aeropuerto Internacional Reina Beatriz.
- Caracas - Aeropuerto Internacional Simón Bolívar.
- Miami - Aeropuerto Internacional de Miami.
- Nueva York - Aeropuerto Internacional John F. Kennedy.
- Boston - Aeropuerto Internacional Logan.
- Orlando - Aeropuerto Internacional de Orlando.
- Madrid - Aeropuerto de Madrid-Barajas.
- Toronto - Aeropuerto Internacional Toronto Pearson.
- Frankfurt - Aeropuerto Internacional de Fráncfort.
- Londres - Aeropuerto de Londres-Gatwick.
- Panamá - Aeropuerto Internacional de Tocumen.
- Quito - Antiguo Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre.
- París - Aeropuerto Internacional Charles de Gaulle.
- Milán - Aeropuerto de Milán-Malpensa.

No todas las rutas fueron constantes a través de la existencia de la aerolínea, algunas duraron pocos años y otras se mantuvieron desde el inicio de las operaciones internacionales hasta el cese de la compañía, en ese sentido, al

momento de su clausura, Dominicana estaba sirviendo únicamente desde Las Américas y Puerto Plata, hacia Nueva York, Miami, San Juan y vuelos ocasionales a Caracas.

Aeronave	Total	Matrículas	Notas
A300-200	3	OY-CNA, OY-CNL, N216PA	Rutas hacia Nueva York. Las tres aeronaves eran rentadas.
ATL-98A	2	HI-168, HI-172	Rutas de carga. El HI-168 se perdió en accidente. Tras su retiro de servicio a finales de los años 1970s, se rumoró que el fuselaje del HI-172 funcionó como bar/discoteca en el hotel El Embajador en la ciudad de Santo Domingo.
BAC 1-11	1	G-AVGP	Rutas en el Caribe. Aeronave rentada.
B707-300	3	HI-442, N706PA, N716PA	Rutas a Nueva York. Dos eran rentados. El HI-442 está abandonado en Las Américas.
B720-020	1	N421MA	Rutas a Nueva York.
B727-100	5	HI-312CT, N15512, N7421U, HI-212CT, HK-727	Rutas a Miami y el Caribe.
B727-200	10	N-8858E, HI242CT, HI-452, HI-606CA, HI-612CA, HI-616CA, HI-617CA, HI-629CA, HI-630CA, HI-637CA	Todos destinados a rutas de corto a medio alcance. El HI-617CA se perdió en la puerta A6 de Las Américas por un incendio.

B737-400	1	¿?	Rentado. Para rutas a Nueva York.
B747-100	1	HI-472	Ex - American Airlines, Comprado en 1985 y vendido en 1987. Usado para la ruta a Nueva York y para las rutas transcontinentales a varios países de Europa.
B757-200	1	¿?	Rentado a la también desaparecida TAESA para las rutas de Nueva York y Miami.
DC-3	2	HI-6, HI-7	Rutas nacionales, a San Juan y Miami.
DC-4	5	HI-16, HI-18, HI-36, HI-39, HI-46	Para las rutas de carga y pasajeros a Haití y Miami. El HI-16 y el HI-36 se perdieron en accidentes.
DC-6	5	HI-59, HI-83, HI-92, HI-251, HI-292CT	Para las rutas a San Juan y Miami.
DC-8-40	1	N72488	Aeronave rentada para las rutas a Miami y Nueva York.
DC-9-30	2	HI-177, N8500	El N8500 era una nave rentada. El HI-177 se estrelló en 1970 muriendo 102 personas.
DC-10-30	3	N902JW, XA-SYE, N143US	Todos rentados. Para las rutas a Nueva York

### Especificaciones de la flota.

Dominicana tenía la costumbre de nombrar algunos de sus aviones con nombres propios.

Por ejemplo: están el B707 HI-442 llamado Puerto Plata; los B727 HI-312 Sánchez (comprado nuevo directamente a Boeing vendido por partes en Miami a inicios de los 90s), el HI-212 Mella (abandonado en Las Américas), HI-242 Duarte (visto por última vez en las instalaciones de la empresa de mantenimiento COOPESA en San José, Costa Rica), HI-617 Enriquillo (incendiado en la puerta A6 de Las Américas, el HI-452 El Jordano (por haber sido comprado a Jordanian Airways en los 80's), el HI-612 Milky Way (por sus colores oscuros en similitud a ese chocolate, comprado también a Jordanian Airways) y el HI-606CA Quisqueya. Al B747 HI-472 se le denominó El Jumbo y al DC-6 matrícula HI-292CT, Padre Billini. Este último sigue abandonado en Las Américas.

Tras el incendio del HI-617 y la subsecuente pérdida de la categoría I de la FAA, para mantener sus vuelos a territorio estadounidense Dominicana recurrió al arrendamiento de varias naves incluyendo B737 y B757 de la aerolínea Mexicana TAESA. Estos arrendamientos, además de la aeronave, para cumplir con las limitaciones impuestas por las autoridades de los Estados Unidos, debían incluir también el mantenimiento y la tripulación.

### **Accidentes e incidentes.**

De 1944 a 1995, Dominicana sufrió cinco incidentes y/o accidentes con sus aeronaves, muriendo en total 140 personas (121 pasajeros, 13 tripulantes y 6 personas en tierra).

### **5 de Septiembre de 1993.**

Un Boeing 727 matrícula HI-617CA, que tenía 20 años en servicio (voló por primera vez en 1973) aterrizó en Las Américas procedente de San Juan, Puerto Rico. Tras detenerse en la puerta A6 de la terminal del aeropuerto, los pasajeros habían comenzado a desembarcar cuando por causa de un cortocircuito empezó a percibirse humo en la cabina y se activaron las alarmas de incendio. La cabina se llenó de humo y todos los pasajeros restantes fueron evacuados.

Un incendio se extendió rápidamente y destruyó la nave por completo, de un total de 105 personas a bordo (98 pasajeros y 7 tripulantes), todos pudieron escapar, no hubo heridos ni fallecidos, este hecho, más el estado decadente de la aerolínea tanto en el aspecto económico como de mantenimiento, fue el desencadenante último para que República Dominicana perdiera la Categoría I, y cayera a la Categoría II de la FAA, lo que condujo a que aeronaves de matrícula dominicana (HI-) y con tripulación dominicana no pudieran volar a territorio estadounidense. A partir de entonces, Dominicana recurrió al arrendamiento de aeronaves de matrícula extranjera con tripulación extranjera incluida. La República Dominicana recuperó la capacidad de que sus aeronaves visiten territorio estadounidense 14 años después, en 2007, cuando la FAA le otorgó nuevamente la Categoría I al país.

### **15 de Febrero de 1970.**

Un DC-9 matrícula HI-177 estaba programado para la breve ruta de 45 minutos Santo Domingo-San Juan, la nave, que era prácticamente nueva (había sido comprada directamente al fabricante McDonnell Douglas en 1969), a dos minutos de haber despegado de Las Américas perdió la potencia del motor derecho. Los pilotos trataron de dar la vuelta para regresar al aeropuerto e intentar un aterrizaje de emergencia, pero durante el giro, el motor izquierdo también perdió la potencia, cayendo el avión en el Mar Caribe cerca de Punta Caucedo. Todos los 102 ocupantes (97 pasajeros y 5 tripulantes) murieron en el accidente, entre los que se encontraban el campeón dominicano de boxeo Carlos "Teo" Cruz y la mayor parte del equipo nacional femenino de volleyball de Puerto Rico. En el litigio que resultó, ante el tribunal de los Estados Unidos para el Distrito de Puerto Rico, quedó evidenciado que la causa principal del accidente fue error del piloto. Fue el peor accidente de Dominicana.

### **23 de Junio de 1969.**

Una nave de carga ATL-98 de Dominicana, matrícula HI-168 despegó de la pista 12 del Aeropuerto de Miami con rumbo a Santo Domingo, Justo tras dejar la pista, la torre avisó a la tripulación que estaba saliendo humo de los motores 2 y 4. El avión procedió a dar la vuelta para retornar al aeropuerto alcanzando una altitud de 300 pies. Repentinamente, el ATL-98 perdió altura y se estrelló alrededor de 2 kilómetros del aeropuerto, matando a 10 personas (los 4 tripulantes y 6 personas en tierra). La investigación arrojó que el accidente se debió a un confuso mal

manejo de la aeronave por parte de la tripulación, quienes de haber actuado conforme a los procedimientos de vuelo con solo dos motores (de un total de 4 que tiene el ATL-98) pudieron haber aterrizado sin dificultades.

### **17 de Julio de 1958.**

El vuelo 402, un DC-4 matrícula HI-36, despegó de la pista 23 del Aeropuerto General Andrews en Ciudad Trujillo, hoy Santo Domingo con destino a Miami en un vuelo de carga. Tras ascender 150 pies, el avión sufrió un desperfecto mecánico en uno de sus motores, entró en pérdida y se estrelló a 100 metros del final de la pista. Murieron los dos tripulantes.

### **11 de Enero de 1948.**

Cola de la nave de Dominicana accidentada en la tragedia de Río Verde. Ese fue el primer accidente de esa compañía estatal.

En un vuelo doméstico, el equipo de béisbol B.B.C. Santiago se prestaba a retornar a Santiago procedente de Barahona tras disputar dos partidos del Campeonato Nacional de Béisbol Amateur de la República Dominicana, el avión Douglas DC-4 de Dominicana, matrícula HI-16, tras despegar de Barahona encontró clima adverso en su ruta a Santiago y cambió rumbo hacia Ciudad Trujillo, hoy Santo Domingo, estrellándose en las montañas del norte de la ciudad, en una sección llamada Río Verde cerca del poblado de Yamasá. El informe oficial del accidente arrojó que el suceso se debió a baja visibilidad causada por mal



clima y a un error de navegación del piloto mientras se aproximaba a las montañas ubicadas en el centro-sur de la isla. Perecieron 32 personas: 18 peloteros, 12 pasajeros y 2 tripulantes. Este hecho se conoce en República Dominicana como tragedia de Río Verde y la fecha del accidente (11 de enero de 1948) es conmemorada cada año desde entonces, especialmente por peloteros, deportistas, cronistas deportivos y personas ligadas al mundo del deporte de ese país.

### **1.5 Recuentos de las Líneas Aéreas en la República Dominicana.**

La aviación comercial hacia la República Dominicana se remonta a finales de la primera década del siglo veinte, cuando por medio de influencias y corrientes internacionales arriban al país las primeras aeronaves y consigo la modalidad de transportar pasajeros vía aérea. Todo comenzó en 1911 con Don Zoilo Hermógenes García, nacido en La Vega, quien diseñó y patentizó un aeroplano de forma curvilínea el cual fue el primero en el mundo en llevar rueda y asiento para el piloto.

Don Zoilo se graduó de Ingeniero Civil en el "Instituto Industrial du Nord de la France", siendo el primer dominicano en obtener un exequátur en 1902.

La primera aerolínea extranjera en transportar pasajeros desde y hacia nuestro país de manera sostenida fue la norteamericana "Pan American Airways" en un hidroavión "Clipper" con capacidad para 30 pasajeros, siendo el río Higuamo de San Pedro de Macorís el primer aeródromo receptor de aerolíneas extranjeras.

Este vuelo se realizó el 9 de enero de 1929, siendo los señores Anthony J. García,  
Thomas A.

Mcneal y Thomas y José Maria Grillesca los primeros pasajeros que inauguraron  
el vuelo.



## **CAPITULO II: DERECHO AERONÁUTICO EN LA** **REPUBLICA DOMINICANA.**

### **2.1 ¿Qué es el Derecho aeronáutico?**

La expresión Derecho aeronáutico remite al conjunto de normas jurídicas que regulan la navegación aérea y el establecimiento y uso de sus infraestructuras, sea con fines civiles (comerciales o no) o militares. Dichas normas pueden ser tanto de origen nacional o interno (esto es, adoptadas unilateralmente por cada Estado), como de origen internacional (esto es, surgidas de acuerdos bilaterales o multilaterales entre varios Estados o de organizaciones constituidas por éstos, como la Organización de Aviación Civil Internacional), siendo este último tipo de normas aeronáuticas muy numerosas y relevantes por el frecuente alcance supranacional de los vuelos.

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

condiciones de trabajo de las tripulaciones) o el Derecho Penal (del que proceden las normas que determinan y reprueban los delitos aeronáuticos).

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

## **2.2 Ente Regulador de la Aviación en la Republica Dominicana IDAC.**

Desde el momento mismo en que los hermanos Wright realizan su histórica proeza en 1903, el interés por la aviación empieza a cautivar la imaginación y el deseo de aventura de muchos dominicanos, existiendo ya para 1909 serios proyectos para la construcción de una aeronave en la ciudad de La Vega como lo reseñan las crónicas de la época.

El 10 de abril del año 1919, desde la ciudad de San Pedro de Macorís desde el Campo de Tiros del Ejército Nacional, partieron 4 aviones con destino hacia Santo Domingo.

En el año de 1927 en la ciudad de Barahona, ciudad ubicada al suroeste del país, se organiza la primera línea aérea dominicana, llevando por nombre West Indian Aerial Express. Ese mismo año la aerolínea realiza dos vuelos experimentales a Port Au Prince, Haití, de ida y vuelta, demostrando dicha acción la capacidad de unir las dos partes de la isla con Cuba. A finales de ese mismo año inicia

operaciones con itinerario establecido hacia San Juan, Puerto Rico y Puerto Príncipe.

El 6 de febrero de 1928, CHARLES LINDBERGH llega a Santo Domingo después de recorrer parte de Centro América y el Caribe, llevando desde Cuba correo aéreo para la WEST INDIAN AERIAL EXPRESS, siendo la única vez que su famoso avión “Espíritu de San Luis”, fue usado con propósito comercial.

Con la Asistencia a la firma de la Convención sobre Aviación Internacional, en la Sexta Conferencia Internacional Americana, celebrada en el 15 de febrero de 1928, en la ciudad de La Habana, Cuba, el Gobierno Dominicano, demostró su gran interés en la Aviación Civil Internacional. Hacia el año de 1932, y por disposición del entonces presidente de la República, se tomaron una serie de medidas tendentes al desarrollo de los Servicios de Navegación Aérea en el país, como consecuencia de ello se dicta la Resolución No. 314, del Congreso Nacional, la cual aprueba la suscripción a la Convención sobre Aviación Comercial.

El 12 de noviembre de 1937 se inicia el VUELO PANAMERICANO, en el que participan 3 aviones cubanos denominados la SANTA MARÍA, LA PINTA, y LA NIÑA, y por República Dominicana, el COLON, un Curtis Wright, cuya misión era promover el faro que en Santo Domingo iba a construirse en homenaje al descubridor de América. En Cali, Colombia, este vuelo tuvo un desenlace fatal con el accidente de las 3 aeronaves cubanas, regresando solo el COLON piloteado por el Mayor Frank Feliz Miranda. Quien fue uno de los dos primeros pilotos dominicanos que se graduaron en Cuba, en 1931.

El 1ero de julio de 1944, surge la Aerolínea Bandera Nacional, Dominicana de Aviación, con tres aviones trimotores Ford, y hacia el año de 1951, dominicana, ya miembro del Convenio de Chicago, inicia sus vuelos dentro del Caribe, hacia Curazao, Caracas y Puerto Rico, posteriormente hacia New York y Europa.

El 7 de diciembre del año de 1944, la República Dominicana, firma el Convenio de Aviación Civil Internacional o Convenio de Chicago, ratificado por el Congreso Nacional el 11 de agosto de 1945, mediante la Resolución No. 964, cuya publicación se realizó en la Gazeta Oficial No. 6331, el 25 de septiembre de 1945; cuyos fines y objetivos son desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional.

Yendo de la mano con los avances de la aviación en el mundo y la Republica Dominicana surge la necesidad de tener un ente regulador de dicha actividad en nuestra isla ya que los tratados firmados exigían un organismo que velara por las leyes y reglamentos de este País.

Creación de la Dirección General de Aeronáutica Civil Con la promulgación de la Ley No. 1915, de fecha 28 de enero del 1949, se crea el Negociado de Aviación dependiente de la Secretaría de Estado de Guerra y Marina, con una Comisión de Aeronáutica, adscrita a dicho negociado, la cual, al presente, es la Junta de Aeronáutica Civil. En ese mismo año se ratifica el Anexo 1, Licencias al Personal; denominado Reglamento 6031 y el Anexo 2, Reglamento del Aire; denominado Reglamento 6030.

Posteriormente, como consecuencia de la visita de una misión técnica de la OACI, y en seguimiento a una serie de recomendaciones emanadas de “La II Conferencia de Navegación Aérea de la Región del Caribe”, celebrada en la Habana, Cuba, en abril del año de 1955, se creó la Dirección General de Aviación, mediante la promulgación de la Ley No. 4119 de fecha 22 de abril de 1955 y es designada dicha institución, como un organismo técnico y especializado dependiente de la Secretaría de Estado de Guerra, Marina y Aviación. También con los auspicios de la OACI, surge en 1956, el Centro de Información de Vuelo, el cual, conjuntamente con las informaciones de otros países y agencias especializadas proporciona gran parte de la seguridad que requieren las operaciones aeronáuticas.

El 10 de noviembre de 1969, el Congreso Nacional, dictó la actual Ley No. 505, la cual especifica las atribuciones de la Junta de Aeronáutica Civil, y la define como un organismo asesor del Poder Ejecutivo, el cual tendrá a su cargo la Política Superior de Aviación Civil en la República Dominicana, y dispuso además que la Dirección de General de Aviación Civil, órgano técnico especializado, se denominaría Dirección General de Aeronáutica Civil y que la misma estuviera supeditado al Poder Ejecutivo.

### **2.3 Junta de Aviación Civil**

La Junta de Aviación Civil (JAC), fue fundado el 28 de diciembre del año 2006, mediante la Ley No. 491-06, Emitido por el Presidente Leonel Fernández Reyna por la necesidad de contar con un organismo que regule todos los aspectos

relacionados con el transporte aéreo y la aviación civil en la República Dominicana, en lo relativo a los temas de seguridad operacional, navegación aérea, económicos y políticos, entre otros, de toda la actividad aeronáutica que se desarrolla en el país. Esto con el objetivo de dictar las políticas aero comerciales, regular los aspectos económicos del transporte aéreo y la importante misión, como organismo dependiente del Poder Ejecutivo, de Asesorar al Presidente de la República en todo lo relacionado con la Aviación Comercial de la República Dominicana.

### **Logros del organismo.**

Relaciones Bilaterales: En la actualidad el país mantiene relaciones bilaterales formales con más de 40 estados soberanos mediante la firma y/ ratificación de Acuerdos de Servicios Aéreos. Estos acuerdos permiten la conquista de nuevos mercados, ampliando la conectividad del país con otros destinos y un consiguiente aumento en el movimiento de pasajeros y de carga y en las operaciones realizadas, tanto regulares como chárter.

Certificación Internacional a la Calidad ISO 9001-2008: Para mejorar los procesos administrativos y operacionales internos, la Junta de Aviación Civil implementó y certificó internacionalmente desde septiembre del año 2010 un sistema de Gestión de Calidad basado en la Norma ISO 9001-2008. Esta auditoría externa, llevada a cabo por la empresa Surveillance Gestión Societe (SGS), concluyó exitosamente habiendo encontrado un total cumplimiento de los requisitos de la Norma, de los



requisitos legales y los reglamentarios. La Junta fue recertificada exitosamente en Julio 2014 en una auditoría sin contingencias.

Medalla de Oro, Premio Nacional de la Calidad 2013. La Junta de Aviación Civil recibió de parte del Excmo. Presidente de la República, Lic. Danilo Medina, el Premio Nacional a la Calidad y Reconocimiento a las Prácticas Promisorias del Sector Público, Medalla de Oro, con la que se reconoce el excelente grado de calidad en los servicios ofrecidos por la Institución en el marco de la IX edición del galardón. El Premio Nacional a la Calidad y Reconocimiento a las Prácticas Promisorias en el Sector Público fue instituido por el Poder Ejecutivo en el año 2005.

Presidencia de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC). La Junta de Aviación Civil ostentó, hasta noviembre del 2012, la presidencia de este importante organismo regional que aglutina a los países latinoamericanos a través de sus autoridades aeronáuticas. Durante la presidencia dominicana se lograron importantes iniciativas en materia de cooperación técnica, así como la promoción exitosa de la firma de un Convenio Multilateral de Cielos Abiertos.

Carta Compromiso al Ciudadano: Mediante este documento, emitido por resolución del Ministerio de Administración Pública (MAP), la institución asume un compromiso con la comunidad en procura de la excelencia en todos sus procesos. El documento establece nuevos canales de comunicación con el sector de la aviación civil y los usuarios de transporte aéreo en el acceso a la información

pública; los compromisos de mejora, trámites de quejas y sugerencias y encuestas de satisfacción del cliente, entre otros.

### **Hechos relevantes del organismo.**

Juramentación de los Comités de Facilitación en Aeropuerto: como organismo que preside el Comité Nacional de Facilitación, la Junta de Aviación Civil ha juramentado comités de Facilitación en los diferentes aeropuertos internacionales del país, al tiempo que ha asumido el rol que de seguimiento que se requiere para su óptimo funcionamiento.

Certificación internacional de la CIAA: El personal este importante organismo adscrito a la Junta de Aviación Civil agotó un programa de entrenamiento a nivel internacional logrando mantener los niveles de formación requeridos para un organismo de sus características. La CIAA además, superó la Auditoría Sistémica realizada por la Organización Internacional de la Aviación Civil (OACI), siendo de las primeras entidades de este tipo en certificarse bajo la Norma ISO 9001.

Oficina Libre Acceso a la Información Pública: Cumpliendo con el mandato de la Ley 200-04 o la Ley de Libre Acceso a la Información Pública y su Reglamento de Aplicación no. 130-05, la institución dispone de personal calificado para dar respuesta a los requerimientos de información que se reciben por esa vía, en los tiempos y formas establecidos.

## 2.4 OACI

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) es un organismo de las Naciones Unidas.

Integrada por 190 Estados contratantes. Su Sede se encuentra en Montreal y cuenta además con oficinas regionales en Bangkok, Dakar, El Cairo, Lima, México, Nairobi y París.

Su función principal es regularizar el Transporte Aéreo Internacional para hacerlo seguro, eficaz y económico.

- La OACI es el organismo permanente encargado de:
- Administrar los principios establecidos en el Convenio.
- Fija las normas relativas a la seguridad operacional y de la aviación, (seguridad, eficiencia y regularidad) con el propósito de asegurar la protección del medio ambiente y la aviación.
- Cometer los objetivos de la OACI, (establecidos en el Artículo 44 del Convenio de Chicago).
- Desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional.
- Fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional.

- Desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo.
- Fomentar las técnicas de diseño y manejo de aeronaves para fines pacíficos (de aerovías, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea).
- Satisfacer la necesidad de transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico.
- Evitar el despilfarro económico producido por una competencia excesiva; crear oportunidades equitativas de explotar empresas de transporte aéreo internacional y evitar la discriminación entre Estados contratantes.
- Lleva a cabo auditorías a instalaciones, capacitación, talleres, seminarios.
- Coordina y facilita encuentros que reúnen a países de la región para llegar a acuerdos comunes que serán aplicados por todos.
- Proporciona información y asistencia técnica.
- Asesora identificando deficiencias y proponiendo acciones y medidas correctivas.
- Promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional.
- Promover, reforzar, hacer cumplir y crecer en general todos los puntos anteriores, es decir, el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos.

## **Estructura.**

La OACI cuenta con la Organización de Estados Contratantes y la Administración Internacional Permanente; órganos que cumplen cometidos propios, pero que actúan en una estrecha interdependencia.

### **La Organización de Estados Contratantes está integrada por:**

- Una Asamblea.
- Un Consejo.
- Una Comisión de Navegación Aérea.
- Un Comité de Transporte Aéreo.
- Un Comité de Ayuda Colectiva para los Servicios de Navegación Aérea.

La constitución de la OACI es el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en el que es parte cada uno de los Estados contratantes de la OACI.

La Organización tiene un órgano soberano: la Asamblea, y un órgano rector: el Consejo. Los funcionarios de más alta categoría son el Presidente del Consejo y el Secretario General.

### **La Asamblea:**

Está compuesta por representantes de todos los Estados contratantes.

- Se reúne cada tres años para fijar las políticas de años venideros.
- Decide sobre su presupuesto trienal.

- El Consejo:
- Compuesto por representantes de 36 Estados
- Es elegido por la Asamblea por un período de tres años y dirige continuamente la labor de la OACI.

**Sus funciones son:**

- Adoptar normas y métodos recomendados (SARPS) e incorporarlos en los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

**El Consejo cuenta con la asistencia de la Comisión de Aeronavegación y de sus órganos subordinados:**

- El Comité de Transporte aéreo
- El Comité de Ayuda colectiva para los servicios de navegación aérea
- El Comité de Finanzas
- El Comité sobre Interferencia ilícita
- El Comité de Recursos humanos
- El Comité de Cooperación técnica
- La Comisión de Aeronavegación.

**La Secretaría, bajo la dirección del Secretario General, consta de cinco departamentos principales:**

- La Dirección de navegación aérea
- La Dirección de transporte aéreo
- La Dirección de cooperación técnica

- La Dirección de asuntos jurídicos
- La Dirección de administración y servicios.

**La Asociación de Transporte Aéreo Internacional**, el Consejo Internacional de Aeropuertos, la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea y otras organizaciones internacionales participan en numerosas reuniones de la OACI.

La OACI trabaja en estrecha colaboración con la Organización Marítima Internacional, la Unión Internacional de Telecomunicaciones y la Organización Meteorológica Mundial.

**Principales Aportaciones:**

Mejora de los servicios meteorológicos, del control aéreo, de las comunicaciones aire-tierra, de las operaciones de búsqueda y rescate.

Implantación de medidas en pro de la seguridad de los vuelos internacionales.

Simplificación de los procedimientos de aduanas e inmigración y de las normativas de salud pública relacionadas con los vuelos internacionales.

La lucha contra los secuestros y otros atentados terroristas.

Reducción de efectos del ruido provocado por los aviones en el medio ambiente.

## **2.5 ORGANIZACION INTERNACIONAL DE LA AVIACION CIVIL.**

### ***Antecedentes próximos.***

Ya hemos expuesto anteriormente, al referirnos a los Congresos y Conferencias, cómo los problemas del Derecho aéreo van poco a poco absorbiendo la atención de la mayoría de los estados hasta el punto de adoptar Acuerdos y Convenios que resuelven la casi totalidad de los problemas que en la Aviación pudieran surgir.

Pueden considerarse como los más importantes y próximos antecedentes a la actual organización internacional de la Aviación civil: la Convención de París de 1919, la Panamericana de La Habana y la Iberoamericana de Madrid.

El Convenio Internacional de Navegación Aérea, firmado en París el año 1919, es quizá el más importante entre los que regulan materias de carácter aeronáutico.

Se compone de un texto de 43 artículos, agrupados en nueve capítulos, que tratan de: principios generales; nacionalidad de las aeronaves; certificados de navegación de aptitud; navegación aérea sobre un territorio extranjero; reglas para la salida y aterrizaje de las aeronaves; transportes prohibidos; Comisión Internacional de Navegación Aérea (C.I.N.A.) y disposiciones finales. Contiene además ocho anexos que con las iniciales A-H se consideran como complemento del Convenio y se ocupan de regular minuciosamente las distintas disposiciones referentes al tráfico aéreo.

La influencia que en el Derecho aeronáutico ha tenido el citado Convenio es verdaderamente notable. Todos los acuerdos posteriores y leyes de los distintos



Estados han recibido su inspiración y esencia de él, y si bien en el terreno político recibió las perniciosas aunque naturales influencias de la postguerra en que fue redactado que se manifiesta principalmente en el régimen de desigualdades establecidas según los distintos países firmantes, el hecho es que el aspecto jurídico merece alabanzas aunque sólo sea por haber sentado los jalones de la organización aeronáutica internacional, resolviendo problemas que como el referente a la soberanía sobre el espacio aéreo han sido constantemente caballo de batalla, semillero de discordias y fracaso de Congresos, que no pudieron llegar a feliz término por la constante e irreconciliable oposición entre las distintas doctrinas.

Los Estados Unidos de América, fieles por entonces a la política de aislamiento de los asuntos de Europa preconizada por Monroe, convocan una nueva Conferencia de carácter panamericano que celebrada en La Habana en 1928 adopta en general los mismos principios que la de París, pero dándole un marcado carácter continental. La razón de esta Convención fue la necesidad de asegurar a favor de la Pan American Airways, creada en 1927 y explotadora de las líneas a Sudamérica y al Caribe, la cooperación interamericana en los asuntos relacionados con el transporte aéreo. A diferencia del Convenio de París, este no intentó crear normas técnicas uniformes ni contenía disposición alguna que tendiera a la solución periódica de los problemas comunes por un Organismo permanente.

Análogamente España, que desde el primer momento había combatido la injusticia que representaba la desigualdad de votos de los Estados firmantes del Convenio

de París, movida por estos sentimientos y por motivos de solidaridad cultural, convoca el denominado Congreso Iberoamericano de Navegación Aérea, que celebrado en Madrid en octubre de 1926 dio lugar a la redacción del Convenio, firmado el 1 de noviembre del mismo año, que en esencia es copia del de París con las modalidades adecuadas respecto a la igualdad de voto en la Comisión correspondiente.

Vemos, pues, que hasta el momento de iniciarse la última guerra la Organización Internacional de la Aviación Civil estaba fundamentalmente apoyada en la Convención de París de 1919 y dirigida por la Comisión Internacional de Navegación Aérea (C. I. N. A.).

El inmenso desarrollo logrado por los transportes aéreos en plena guerra mostró los problemas y grandes posibilidades que ofrecía el transporte civil por la vía de los aires en el mundo de la paz.

El aspecto de los derechos comerciales no estaba solucionado, así como los problemas legales y económicos que surgirían de los vuelos internacionales en tiempo de paz. Al mismo tiempo, el desarrollo técnico del transporte aéreo sin soluciones y podría producir fácilmente una tirantez internacional.

Por ello, mucho antes de que cesaran las hostilidades se percataron las naciones de la necesidad de establecer una cooperación. Así, se celebra una entrevista entre delegados ingleses y norteamericanos, en la que, no obstante la nota oficial dada en la que decía haber llegado a un acuerdo suficiente, es advertido inmediatamente el fracaso por las declaraciones hechas por los respectivos

delegados atribuyendo a los países que representaban el papel de víctimas en las concesiones realizadas.

Ensayo de más importancia es la Conferencia celebrada en mayo de 1944 en Londres, a la que asistieron representantes de Gran Bretaña, U. R. S. S., Estados Unidos, Bélgica, Suiza, Francia, China, Grecia, Noruega, Checoslovaquia, Polonia, Yugoslavia, Dinamarca y Suecia, y en la que se consiguió la constitución de un Comité internacional para las posibles transferencias a las Compañías Aéreas Civiles de las aeronaves de transporte utilizadas por los beligerantes.

## **2.6 Nacionalidad De Los Nacidos a Bordo De Una Aeronave.**

Si como hemos afirmado es el carácter internacional uno de los más acusados del Derecho aeronáutico, forzoso será dotarle de todo un sistema para la resolución de cuantos problemas referentes a conflictos o concursos de leyes puedan presentarse en el ejercicio de la navegación aérea. El caso de una aeronave en vuelo sobre territorio distinto al de su nacionalidad es hoy día tan frecuente y normal que podemos decir que la mayoría del tráfico aéreo se desarrolla en estas condiciones.

Por ello mismo, y dada la duración de estos vuelos internacionales, es perfectamente presumible la realización a bordo de la aeronave de determinados hechos y actos con repercusiones jurídicas que han de estar regulados por una norma, cuya nacionalidad debe ser fijada a priori con objeto de buscar una cierta estabilidad y homogeneidad a aquella situación. Interesa además en este concepto la eliminación anticipada de factores ajenos a los hechos examinados.

En definitiva, la ley aplicable a los hechos o actos realizados a bordo de una aeronave podrá depender, en cierto modo, de la voluntad de los factores, en el segundo de los supuestos, o de otras causas ciertas y fijas como nacionalidad de la aeronave, Estado sobrevolado, punto de partida, lugar de destino, domicilio, etc.; pero sea otra la solución que se adopte, no deberá variar ésta por lo casual concurrencia de otros factores (aterrizaje imprevisto, ídem obligado, etc.). Creemos, por tanto, que la estabilidad de la ley a aplicar debe ser considerada como uno de los postulados básicos de la cuestión.

En el problema de determinar cuál es la nacionalidad del nacido a bordo de una aeronave, como en cualquier otro en que la cuestión se plantee en calidad de un auténtico conflicto de leyes por hechos o actos realizados en el vehículo de la navegación aérea, nos encontramos con una serie de normas pertenecientes a distintos Estados, a los que o bien pueden afectar los expresados hechos, o bien se consideran competentes para su regulación en concepto distinto al de interés. Se encuentra en el primer caso aquellos actos de carácter penal ocurridos a bordo de una aeronave cuyo sujeto pasivo o interés afectado es el Estado al que pertenece el avión o del territorio sobrevolado. Pertenecen al segundo, entre otros, los nacimientos en el transcurso de la navegación aérea, puesto que en este caso el motivo determinante de la pretendida competencia no es en realidad un interés o patrimonio directamente afectado ni una simple protección al Estado, sino la extensión de su soberanía para comprender dentro de su ámbito la nueva relación jurídico-política creada.

Para el estudio de las distintas doctrinas acerca de la nacionalidad del nacido a bordo de una aeronave, será preciso que consideremos por lo tanto, de una manera especial y con carácter previo, las siguientes circunstancias:

A) La aeronave, con determinación de su carácter y nacionalidad, ya que el primero será causa en algunas ocasiones de la eliminación del problema, y la segunda ha de jugar un importante papel en la determinación de los Estados afectados y en disputa de la competencia.

B) El espacio aéreo, en su condición jurídica y nacionalidad, es decir, lo que pudiéramos denominar extensión y límite vertical de la soberanía de un Estado, puesto que de ocurrir los hechos en su atmosfera puede en cierto modo, y según determinadas doctrinas, alegar motivos de competencia en concurrencia u oposición con el Estado a que pertenece la aeronave.

Estudiaremos pues, aunque de una manera bien somera, sintetizando los resultados, aquellos factores que M. Armijo denominó “circonstances de rattachement” por someter, según la expresión de F. de Vischer, una situación a un sistema jurídico y que fundamentalmente y en relación con la especialidad del problema pueden reducirse a las dos expresadas, puesto que las restantes, por pertenecer a la esfera del Derecho internacional general, hemos de darlas por supuestas y conocidas.

Una vez visto el alcance y relación que puede tener un Estado con la aeronave que ostenta su bandera y con su espacio aéreo, será el momento de analizar las teorías predominantes para la solución del conflicto de leyes planteado, con

indicación de las principales legislaciones, y tratar entonces de aportar nuestra colaboración al estudio de la cuestión.

## **B) Carácter y Nacionalidad de la Aeronave.**

Sería sumamente difícil tratar de enmarcar dentro de los estrechos límites de este capítulo el planteamiento y resolución de los problemas referentes a las dos partes de su enunciado. Ni por la extensión del tema, ni por su contenido, más propio de otro lugar, debemos adentrarnos en el examen del carácter y condición jurídica de la aeronave ni en el de su nacionalidad. Respecto al primero, bástenos por ahora la distinción entre aeronaves públicas y privadas con la determinación de una y otras, por ser causa, en la mayoría de los casos, de aplicación clara y terminante de la ley de la aeronave con exclusión de cualquier otra. Por lo que se refiere a su nacionalidad, apartadas todas las teorías referentes a su admisión y justificación, hemos de ceñirnos tan solo a los sistemas creados para su otorgamiento y al actual estado de problema.

### **a) Aeronaves públicas y privadas**

Según el artículo 30 del Convenio Internacional de Navegación Aérea de 1939, se consideraban como aeronaves de Estado y, por consiguiente, como públicas: 1.º Las militares. 2.º Las destinadas exclusivamente a servicios de Estado, tales como Correo, Aduana y Policía.

En iguales términos se pronuncia el Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea de 1936 en su artículo 30 y el Panamericano sobre Aviación comercial de 1928 en su artículo 3.º.

En un sentido algo más restringido, tenemos la Convención de Aviación Civil Internacional de 1944 (Chicago), al disponer en su artículo 3.º b) que se considerarán aeronaves de Estado las que se usen para servicios militares, aduaneros o policiales.

El Código del Aire, redactado por el Comité Jurídico Internacional de la Aviación, en sus artículos 33 y 34, utiliza una expresión amplia al disponer que serán aeronaves públicas las que se empleen en el ejercicio del Poder público, considerándose como privadas las restantes aunque pertenezcan al Estado, si bien en el artículo siguiente queda el problema planteado en los mismos términos de la Convención de Chicago al subdividir las públicas en militares y no militares, y estas últimas en aduanas y policía.

**Por cuanto a las principales leyes nacionales se refiere:**

En Francia se consideran como tales aeronaves públicas las militares y las pertenecientes al Estado que son exclusivamente utilizadas para un servicio público.

Para Italia lo son las que ejercen la administración estatal, pudiendo además ser declaradas como tales las privadas que cumplen un servicio del Estado.

En el proyecto de ley federal suiza sobre la navegación aérea de marzo de 1945, se dejaba al Consejo Federal el decidir en particular qué aeronaves serían consideradas como “aeronefs suisses d’Etat”, aparte de las militares especialmente previstas.

El Código del Uruguay de 1942 califica de aeronaves públicas a las militares, las del Estado afectadas al servicio público y, por último, las que sin ser propias del Estado se afecten transitoriamente a uno de los servicios mencionados. Se refiere también a las aeronaves sanitarias como una clase particular, pero sin que pueda deducirse de su texto si tendrá el carácter público o privado.

Por lo que a España se refiere, la ley de 27 de diciembre de 1947, en que se aprueban las Bases para la redacción del Código de Navegación Aérea, preceptúa que habrán de considerarse como aeronaves del Estado: 1.º Las militares, entendiéndose por tales las que tengan como misión la defensa nacional o estén mandadas por un militar comisionado al efecto, y 2.º Las no militares destinadas exclusivamente a servicios estatales como policía, aduanas y correos.

## **B) Nacionalidad de las Aeronaves**

La atribución o investidura de una determinada nacionalidad a las aeronaves supone la concesión de ciertos beneficios o derechos, a la par que el sometimiento a normas especiales. Por lo que a nosotros concretamente nos interesa la nacionalidad ha de caracterizar en determinados casos la ley competente, según ciertas doctrinas, para regular las relaciones jurídicas que se creen a bordo de la aeronave.



Hoy día está perfectamente admitida la necesidad de que las aeronaves gocen de una determinada nacionalidad, estipulándose además la prohibición de ser más de una la atribuida en cualquier momento, así se recoge en los más importantes textos internacionales y Convenios, como el de París de 1919, Iberoamericano de 1926, Panamericano de Aviación Comercial de 1928, de Chicago de 1944, Código del Aire del Comité Jurídico Internacional de la Aviación, y en la casi totalidad de las leyes nacionales incluyendo España.

### **LA NACIONALIDAD EN LA DOCTRINA.**

Ahora bien, esta necesidad no ha sido admitida por todos los tratadistas, y así Meili, Neumeyer y Wegerdt, entre otros, se mostraron pocos propicios a conceder a las aeronaves este vinculo político-jurídico, estimando el primero que era suficiente su identificación, y declarando el segundo que las aeronaves pueden tener cierta forma de conexión con un Estado, pero que ésta no da lugar a la concesión de la nacionalidad en el sentido tradicional.

Diversos son los argumentos utilizados por una parte de la doctrina para combatir la nacionalidad de las aeronaves, manteniéndose puntos de vista jurídicos, políticos, económicos y aun prácticos; pero todos ellos no son suficientes para contrarrestar la realidad de los hechos y ello nos indica la absoluta precisión en los actuales tiempos de conceder a las aeronaves una determinada nacionalidad.

Pero si clara es esta necesidad, y admitida se encuentra ya en nuestros días la nacionalidad de las aeronaves, no sucede lo mismo por cuanto se refiere a su determinación. Autores y organismos como Fauchille, Henry-Couannier, el Comité

Jurídico Internacional y el Congreso Jurídico Internacional de la Locomoción Aérea, se pronunciaron a favor de la concesión a las aeronaves de la nacionalidad de su propietario. Opepenheim es partidario de hacerla depender, no de la nacionalidad de su propietario, sino de la que corresponda al domicilio del mismo. Spaight, Grote y Dor, por último, se inclinan a concederle la nacionalidad del domicilio o puerto de amarre de la propia aeronave.

En la actualidad, parece que si no se ha llegado a una solución completa en la materia, existe por lo menos un cierto acuerdo entre las distintas opiniones respecto a la regulación de la nacionalidad, al estimarse que ésta debe depender de la matrícula, y que cada aeronave tendrá la nacionalidad del Estado en cuyo registro se encuentre regularmente inscrita. Este principio es el adoptado por el Instituto de Derecho Internacional en su sesión de Madrid de 1911, por el Comité Jurídico Internacional de la Aviación y por las Convenciones de París de 1919 (art. 6.º), Iberoamericana de Madrid de 1926 (art. 6.º) y Panamericana de La Habana de 1928 (art. 7.º) y por todas las leyes nacionales sin excepción alguna.

Pero en definitiva, y con razón afirma Mario Scerni, lo único conseguido hasta ahora ha sido variar los términos del problema, puesto que en consecuencia se hace depender la nacionalidad de la matrícula, que a su vez se deja a la regulación de los diferentes Estados, y así, por ejemplo, para la ley argentina, basta que una aeronave permanezca en el territorio más de cuatro meses para que sea obligatoria su inscripción en el registro, con lo que adquiere la nacionalidad argentina, y según el Código ruso para la navegación aérea es

posible la inscripción en el registro aeronáutico de aparatos pertenecientes a extranjeros.

Vemos, pues, que es preciso llegar, en interés de la navegación aérea, a una perfecta solución de los problemas de nacionalidad e inscripción en el registro.

### **RELACION ENTRE EL TERRITORIO Y SU ESPACIO AEREO.**

En estos momentos en los que el concepto político e internacional de los Estados está sujeto a tantas influencias de diversos tipos y siente la atracción o repulsa de las distintas tendencias, constituye un tema de la mayor importancia e interés aquel que se refiere a la posible extensión de la soberanía nacional en el sentido vertical, dando lugar a la formación de un nuevo concepto: el Estado volumen en oposición al clásico Estado superficie. ¿Debe admitirse una soberanía absoluta sobre el espacio aéreo de un determinado Estado? O por el contrario, rechazada ésta, ¿cabe considerar la libertad completa del aire? O bien, por último, caso de no aceptarse ninguna de las anteriores soluciones, ¿de qué forma y en qué cantidad han de combinarse o limitarse, respectivamente, la soberanía y la libertad para obtener una solución razonable? La complejidad del problema se deriva de las distintas normas e intereses que han de intervenir en su estudio.

Tema eminentemente de carácter político por afectar en definitiva al Estado, cuya protección en sentido vertical puede verse en su espacio aéreo; se ve influido por tendencias de tipo internacional, derivadas de la propia naturaleza del aire, elemento de relación universal y común a todas las naciones.

Desde un punto de vista netamente jurídico, el problema se nos presenta como un auténtico conflicto de intereses entre el Estado, para el que la violación de su espacio aéreo puede representar una merma en sus indiscutibles derechos de soberanía, y la navegación aérea condenada al fracaso si se admite una extensión ilimitada y plena del principio de soberanía en sentido vertical.

### **DOCTRINA DE LA SOBERANIA.**

Sin entrar en el estudio y análisis de las doctrinas partidarias de la libertad del aire, podemos afirmar que aquellas que no aceptan una extensión vertical de la soberanía de un Estado no interesan en estos momentos a nuestro fin. En efecto, si no existe relación jurídica alguna de poder entre un Estado y un espacio aéreo, los hechos que se realicen a bordo de una aeronave en vuelo deberán ser regulados siempre con independencia de la nacionalidad del territorio sobrevolado, puesto que la ley de éste no puede alcanzar a aquella. En este caso, habríamos eliminado todo posible problema de colisión o conflicto de leyes.

Es, pues, la doctrina de la soberanía la única que ha de servirnos en nuestro estudio, y sin que sea profundizar en sus problemas y fundamentos, podemos afirmar que desde que en 1910, en la Conferencia Internacional de Navegación Aérea, defendió Inglaterra con tanto entusiasmo el principio de la soberanía que un año más tarde se ve reflejado en el "Aerial Navigatino Act", autorizando al secretario de Estado británico para prohibir la circulación de aeronaves en determinadas zonas, comienza a prosperar dicha tesis en las leyes de los diferentes países, unas por reciprocidad, otras por marchar a remolque de la

inglesa, y las más por temor de los Estados a sufrir con mayor o menor intensidad el peligro anunciado por Inglaterra. Se comienza entonces a levantar verdaderas barreras que se oponen al desenvolvimiento de la navegación aérea, convirtiendo el espacio atmosférico en columnas cerradas cuyas bases descansan y configuran las diferentes naciones.

Al mismo tiempo la doctrina de los tratadistas, que hasta entonces se había manifestado con un ligero predominio a favor de la tesis de la libertad, en su afán de mostrarse más creadores o innovadores que seguidores, comenzaron a defender lo contrario de lo que hasta entonces se había defendido.

Sin que sea éste el momento de adentrarnos en el fondo de la cuestión, y a título meramente retrospectivo, citemos en extracto algunas de las opiniones más características de los principales autores que defienden la tesis de la soberanía sobre el espacio aéreo.

Para Henríquez, el espacio atmosférico es, según el Derecho internacional, objeto de la soberanía territorial del Estado y campo de aplicación de su soberanía personal con exclusión de la de otros Estados; es, por tanto, territorio del Estado.

Kroell, fundado en el axioma [*accessorium sequitur principale*], estima al aire como accesorio del territorio, inseparable de él y sometido por consecuencia a su mismo régimen jurídico, sin que esta soberanía en sentido vertical pueda ponerse más límites que los que la propia naturaleza establece.

Zitelman parte de la idea de admitir el derecho de propiedad del dueño de un terreno sobre el espacio aéreo situado encima de él, no pudiéndose concebir en su opinión que el Estado que concede y ampara esos derechos no posea la soberanía y la potestad de dictar leyes sobre dicho espacio aéreo.

El derecho que cada Estado tiene de tutelar su existencia, de defenderse a sí mismo, a sus ciudadanos y a sus bienes de todo eventual peligro que pueda venirle de lo alto, es para Ambrossini el principal argumento que justifica la doctrina de la soberanía.

Musto la basa en razones supremas de orden militar, político y financiero de los estados, y según Von Ullmann el espacio aéreo es una parte del dominio del Estado tan alto como pueda llegarse por medios humanos.

De modo análogo a los anteriores se expresan, entre otros: Strupp, Baldwin, Loubeyre, Meurer, Jenny-Liclama, Von List, Planas y Suárez, Gordini, Izaga, Arnaldo de Valles, Bouve, Collard, Gemma, Winsdcheid, etc.

## **LA SOBERANIA EN LOS TEXTOS INTERNACIONALES Y SU LIMITACION**

Con un carácter puramente enunciativo, y al simple objeto de concretar esta breve exposición necesaria para hacerse cargo del problema de la aplicación de la ley de un Estado, hemos de mencionar al menos los más importantes Convenios y Acuerdos que adoptaron como norma la doctrina de la soberanía sobre el espacio aéreo; fueron estos:

El Congreso de Verona, celebrado en 1910, donde se estableció por primera vez la soberanía sobre el espacio aéreo, permitiéndose el libre paso y circulación de las aeronaves. Convención Internacional de Aviación Civil de París (1919). Conferencia Iberoamericana de Navegación Aérea de Madrid (1926). Conferencia Panamericana de Aviación Comercial de La Habana (1929). Conferencia de Montreux sobre los Estrechos (1936), donde ni siquiera se reconoce la libertad de vuelo inofensivo a favor de las aeronaves privadas y Convención de Aviación Civil Internacional de Chicago (1944).

Es curioso observar que por regla general la tesis de la soberanía prospera en aquellos Acuerdos o Conferencias internacionales de un marcado carácter estatal u oficial, mientras que, por el contrario, en la mayoría de los Congresos o reuniones de juristas de índole privada, como las del Comité Jurídico Internacional de la Aviación en sus sesiones de París (1911), Ginebra (1912) y Francfort (1913; Instituto de Derecho Internacional, en su sesión de Madrid en 1911; Internacional Law Association, en París (1912) y Madrid (1913), se mantiene la tesis de la libertad del espacio aéreo. La explicación, a nuestro juicio, puede encontrarse en que los primeros prevalece el carácter político de la cuestión, siendo los segundos el aspecto netamente jurídico el que adquiere una mayor preponderancia.

## **CAPITULO III: TRATADOS Y CONVENIOS**

### **INTERNACIONALES AERONÁUTICOS**

#### **3.1 Antecedentes Históricos del Derecho Aeronáuticos**

##### **Que Llevaron a la Firma Del Convenio de Chicago.**

La historia del Derecho Aeronáutico se encuentra íntimamente vinculada con la de la navegación aérea. Puede decirse que en forma casi simultánea con los primeros ensayos serios para la conquista del aire el hombre comenzó a preocuparse en la elaboración de las normas jurídicas relacionadas con su utilización.

La primera obra conocida relacionada con los problemas jurídicos derivados de la navegación aérea fue escrita al parecer por el estudiante de la Universidad de Francfort-sur-Oder, Jean Etienne Dank, con su tesis de doctorado denominada "De iuris principis aéreo", escrita en el año 1687 .

Entre las primeras normas reglamentarias creadas en cuanto al Derecho Aeronáutico se menciona la Ordenanza dictada en el año 1784 por: el Prefecto General de Policía de Paris, Juan Pedro Lenoir, prohibiendo las ascensiones en globo sin previa autorización así como elevar globos de aire caliente que utilizaran la combustión de alcohol o materiales inflamables, de los cuales pudiera derivarse peligro de incendio para los sembrados y cosechas. Esta Ordenanza fue seguida por otra dictada en 1819 por el también Prefecto de Policía, Conde De Angles,



efectuando idéntica prohibición, agregando para los demás tipos de aeróstatos la obligatoriedad del uso de paracaídas.

Los autores en general mencionan como elemento importante en la historia del Derecho Aeronáutico, la realización del Congreso Internacional de Aeronáutica, efectuado en París en 1889 con motivo de la celebración de la Exposición Internacional. Allí se trataron importantes temas relacionados con la oportunidad de la creación de normas especiales sobre responsabilidad aeronáutica y desaparición de aeronautas, normas a aplicar en casos de accidentes de aeróstatos, etc.

Se creó en esta oportunidad la Comisión Permanente de Aeronáutica Civil, a la cual se le dio proyección internacional. Casi enseguida se realizan diversos Congresos en París (1900), Hilan (1906), Bruselas (1907) y Nancy (1909), en los cuales se tratan diversos problemas aeronáuticos, incluyendo algunos de carácter jurídico.

Simultáneamente con la elaboración de las primeras normas, fue surgiendo una corriente doctrinaria de juristas interesados en estos aspectos y preocupados por la diversidad de los problemas derivados del hecho aviatorio. Este interés contribuyó a la constitución en París, en el año 1909 del Comité Jurídico Internacional de la Aviación, el cual se reunió sucesivamente en París nuevamente (1911), Ginebra (1912) y Francfort (1913).

En 1910 se efectúa en Verona el Congreso Jurídico Internacional para la Navegación Aérea, donde se aprobaron importantes principios sobre el régimen jurídico de la atmósfera, nacionalidad y aterrizaje de las aeronaves, etc.

Los gobiernos no permanecen ajenos a este movimiento tendiente a buscar un marco jurídico para la nueva actividad. Alemania aprueba en 1910 la Ordenanza de Brandenburgo, Francia dicta en 1911 y 1913 sus primeros reglamentos sobre navegación aérea. Italia lo hace en 1914. Inglaterra aprueba también sus primeras normas aeronáuticas en 1911 y 1913. En los Estados Unidos, California, Pensilvania, Connecticut y otros estados aprueban sus primeras reglamentaciones aeronáuticas a partir del año 1911.

En el 1910 se efectúa el acuerdo entre los Estados Unidos y Canadá. En 1913 se celebra otro Acuerdo entre Francia y Alemania.

El Tratado de Versalles impone a las vencidas cláusulas severas tendientes a evitar todo posible empleo militar de sus aeronaves, facilitando a la vez la utilización del territorio alemán para las operaciones aerocomerciales de las potencias vencedoras.

Se llega así a la Convención de París de 1919, donde se crea la Comisión Internacional de Navegación Aérea (CINA). Constituyó la primera carta orgánica internacional, reglamentarla de La actividad aeronáutica, en cuyos principios se inspiraron las primeras leyes aeronáuticas nacionales de la época y de años posteriores, incluyendo el denominado Código de Legislación Aeronáutica del Uruguay, aprobado en el año 1942.

En el año 1926 se realiza un Congreso en Madrid donde se crea La Comisión Iberoamericana de Navegación Aérea (CLA 4 NA), dentro del marco del Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea, firmado el 10 de noviembre del citado año. Este Convenio repite el texto del Convenio de Paris de 1919, con algunas variantes, entre ellas las relacionadas con la facultad de los países de autorizar, o no, la circulación aérea sobre sus territorios y con el establecimiento de normas tendientes a evitar la desigualdad entre algunos Estados, a que llegaba la Convención de Paris.

Poco después, en el año 1928, se efectúa en La Habana la VP Conferencia Panamericana sobre Aviación Comercial, de carácter regional como lo fueron las realizadas mucho después dentro del Grupo Andino, las Conferencias Regionales de Aviación Civil (CRAC) y las reuniones de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC). Se firmó en La Habana un Convenio, que también en sus lineamientos generales reproduce el texto de la Convención de Paris, con algunas leves Variantes.

En el año 1925 se efectúa en Paris la Primera Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo, la cual aparejó como consecuencia la creación del Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos (CITEJA), sustituido años después por el Comité Jurídico de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI).

En forma paralela van surgiendo diversas normas orgánica aeronáuticas nacionales, entre ellas la “Air Navigation Act” de Inglaterra (1926), el Decreto real italiano de 1922, la Ley francesa de navegación aérea (1924), la “Air Commerce Act” de los Estados Unidos (1926), la Ley alemana de navegación aérea (1922), el Código Brasileiro del Aire (1938), la Ley de Aeronáutica Civil de los Estados Unidos (1936), el Código de Legislación Aeronáutica del Uruguay (1942), etc.

La terminación de la Ila Guerra Mundial trajo consecuencias jurídicas en el ámbito aeronáutico, siendo el antecedente inmediato de la realización de la Conferencia de Chicago de 1944, la cual marco en la historia del Derecho Aeronáutico un hito tanto o más importante que el configurado por la Convención de Paris de 1919 (9). Surgió aquí el núcleo de la primera organización efectiva a nivel mundial de la aviación comercial y el sistema universalmente aceptado para lograr la le seguridad del vuelo, la uniformidad en las prácticas de la aeronavegación y las bases para los futuros entendimientos en materia de otorgamiento de derechos de tráfico, que fueron completadas por las cláusulas del Convenio de Bermudas firmado en 1946 entre los Estados Unidos e Inglaterra, las cuales sirvieron a su vez de modelo para numerosos convenios bilaterales posteriores.

El tráfico aéreo internacional promueve la necesidad de acuerdos entre las naciones. En principio serán Bilaterales, es decir, firmados entre dos estados soberanos, normalmente limítrofes, para regular el tráfico entre ambos. Más adelante se convertirán en Multilaterales, o firmados entre varios países. Normalmente entre estados vecinos, con áreas comunes de influencia o vínculos comunes históricos, culturales, o meramente geográficos.

### **3.2 Convenios Bilaterales.**

El tráfico aéreo internacional promueve la necesidad de acuerdos entre las naciones. En principio serán Bilaterales, es decir, firmados entre dos estados soberanos, normalmente limítrofes, para regular el tráfico entre ambos. Más adelante se convertirán en Multilaterales, o firmados entre varios países. Normalmente entre estados vecinos, con áreas comunes de influencia o vínculos comunes históricos, culturales, o meramente geográficos.

- Convenio De Paris 1916.
- Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea, Madrid 1926.
- Convenio de La Habana 1928.
- Convenio de Varsovia 1929.
- Convenio de Chicago 1944.
- Acuerdo Entre Las Naciones Unidas y la Organización De aviación civil internacional de 1947.
- Convenio de la Haya 1955 Y 1970.
- Convenio De Tokio 1963.
- Convenio de Ginebra sobre reconocimiento internacional de Derechos sobre aeronaves-19/07/1948.
- Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras, Roma, 1933 - 1952.
- Convenio de Tokio sobre las infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de las aeronaves. 28/09/1955.

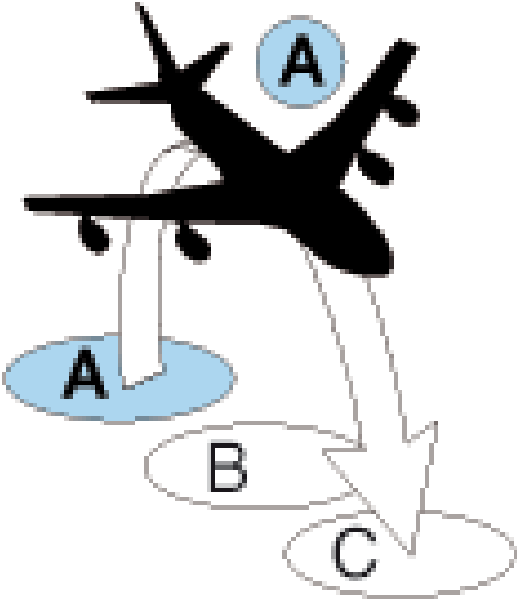
- Convenio de La Haya para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves 14/09/1963.
- Convenio de Montreal para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación-civil 16/12/1970.
- Protocolo de Guatemala 23/09/1971.
- Protocolo adicional de Montreal número 1 en fecha 25/09/1975.
- Protocolo Adicional de Montreal número 2 en fecha 25/09/1975.

### **3.3 Libertades del Aire**

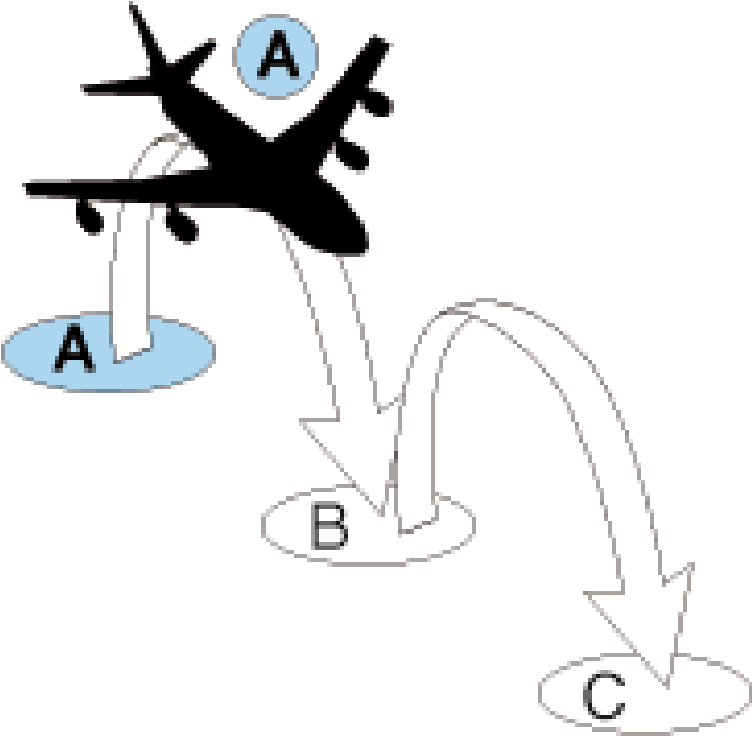
Las bases de la aviación civil internacional actual han sido establecidas en el Convenio de Chicago de 1944, en el que luego de reconocerse la soberanía de los Estados sobre su espacio aéreo, se fijaron pautas relativas a los vuelos de las aeronaves en ejercicio de servicios aéreos internacionales, nacionalidad de las aeronaves, medidas para facilitar la navegación aérea y, entre muchas otras previsiones, se creó la ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL, Organismo con sede en la Ciudad de Montreal.

En lo relativo a las denominadas libertades del aire , es decir, los derechos reconocidos entre los Estados respecto de los servicios de transporte aéreo internacional, para realizar sobrevuelos y escalas en el territorio de otros Estados, se han suscripto también en Chicago en 1944 los siguientes Acuerdos:

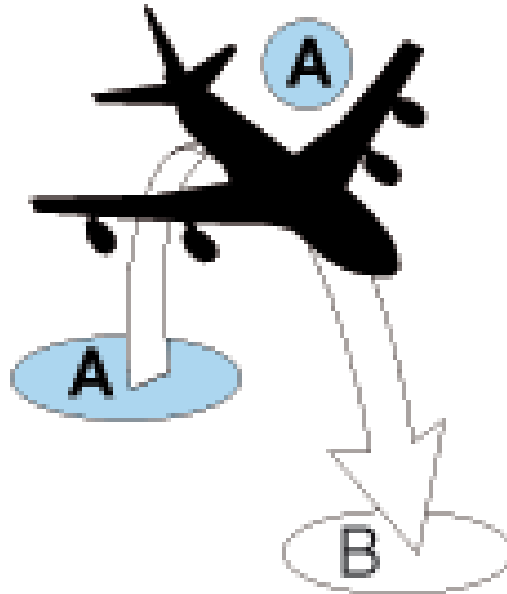
**PRIMERA LIBERTAD: Sobrevuelo sin aterrizaje**



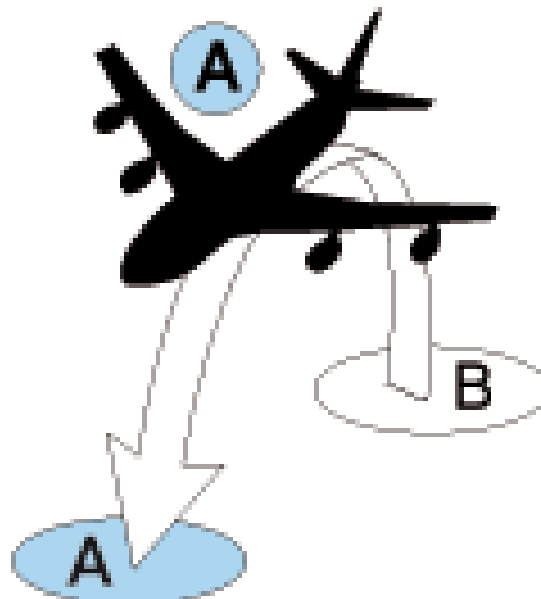
**SEGUNDA LIBERTAD: Escala para fines no comerciales (escala técnica)**



**TERCERA LIBERTAD:** Desembarcar pasajeros, correo y carga embarcados en el Estado al que pertenece la línea aérea.



**CUARTA LIBERTAD:** Embarcar pasajeros, correo y carga con destino al Estado al que pertenece la línea aérea.

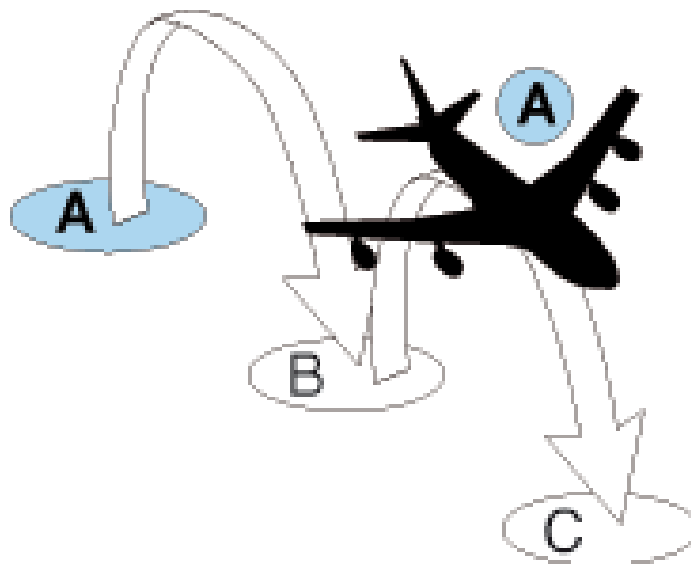




**QUINTA LIBERTAD:** Embarcar pasajeros, correo y carga y desembarcarlos en cualquier punto de

### **Una ruta razonable directa**

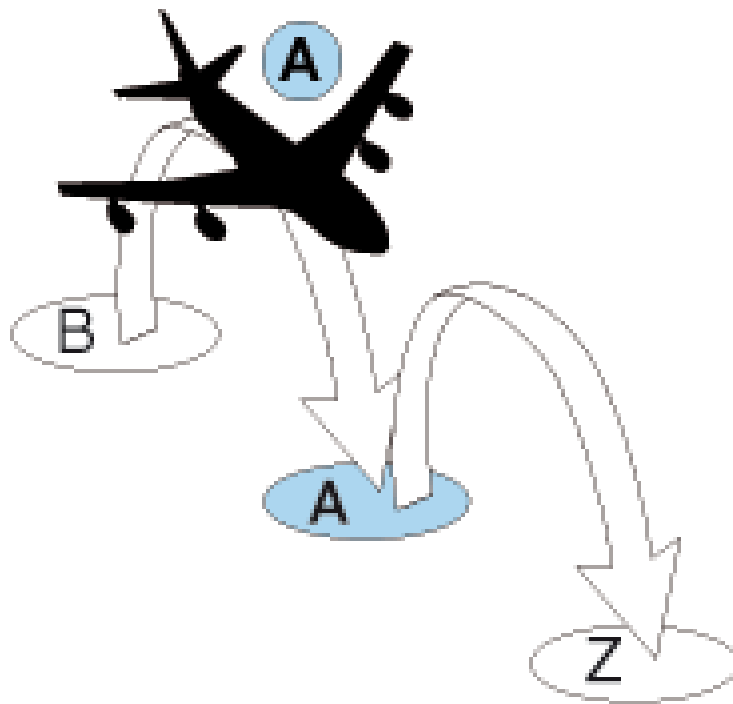
Este último Acuerdo no ha recibido aceptación generalizada como el primero, razón por la cual la cuestión relativa a las libertades comerciales del aire se encuentra regulada en convenios bilaterales entre Estados y, más recientemente, también en acuerdos regionales de transporte aéreo. Este acuerdo no es aceptado por la mayoría de las naciones ya que afecta los intereses propios del, la quinta libertad se refleja en una nación que no tiene una línea aérea bandera y debe suplir sus necesidades utilizando líneas de otros países como es el caso de la Republica Dominicana quien tiene tratados de quinta libertad con otras naciones el cual le permite a estas venir a nuestro país recoger pasajeros para llevarlo a otro país distinto al que proviene ayudando así al atraso des medido de la Aviación Dominicana ya que no tendrán nunca la necesidad de crear una línea aérea local.



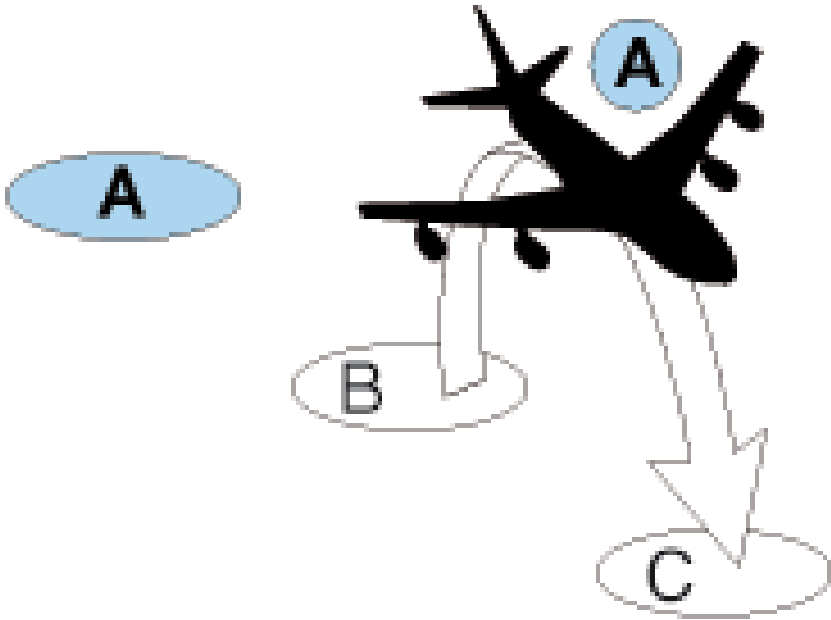
## DOCTRINA INTERNACIONAL RELATIVA AL TRANSPORTE AÉREO.

Además de las 5 libertades del aire tradicionales a que se ha hecho referencia, con frecuencia se alude en algunos textos internacionales a otras cuatro libertades del aire, que son las siguientes:

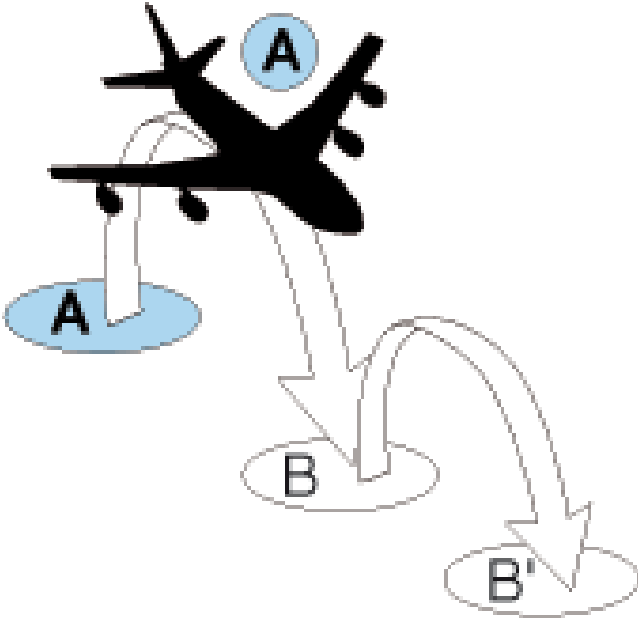
**SEXTA LIBERTAD:** Embarcar pasajeros, correo y carga en un país y desembarcarlos en otro, a través de la realización de una escala en el Estado al que pertenece la línea aérea (también se enuncia como “más allá” del Estado de la línea aérea).



**SÉPTIMA LIBERTAD:** Embarcar pasajeros, correo y carga y desembarcarlos sin que la ruta respectiva incluya una escala en el Estado al que pertenece la línea aérea.



LA OCTAVA y NOVENA libertades se relacionan con el transporte de cabotaje.



**OCTAVA LIBERTAD:** también llamada de “cabotaje consecutivo” es el derecho que se acuerda a un Estado para que sus líneas aéreas puedan realizar transporte de cabotaje (interno) en otro Estado, partiendo (o culminando el servicio) en el país al que pertenece la línea aérea.

**NOVENA LIBERTAD:** también llamada de “cabotaje autónomo”, es el derecho que se acuerda a un Estado para que sus líneas aéreas puedan realizar transporte de cabotaje (interno) en otro Estado.

### **Vuelos chárter.**

Un vuelo charter es el nombre que se le da a la operación en el que una determinada línea aérea arrienda una de sus aeronaves a fin de realizar un vuelo especial para una persona o grupo de personas, a fin de no tener que someterse a los horarios y destinos oficiales de dicha aerolínea, con fines por lo general relacionados al turismo.

Por lo general, se realizan vuelos charter para poder movilizar a grupos grandes de personas, como por ejemplo, grupos de deportistas junto a todo el personal y equipaje requeridos para su actividad. Sin embargo, la razón principal por la cual se realizan este tipo de vuelos es a fin de realizar viajes de carácter turístico a costos más reducidos que los normales.

El alquiler de aviones para la realización de vuelos charter turísticos resulta ser algo bastante beneficioso para las líneas aéreas ya que para destinos de alta demanda se aseguran las plazas durante toda época del año, ya sea alta o baja

temporada. Los aviones preferidos para este tipo de vuelos son aquellos de mediano alcance, como los Boeing 737 o el Airbus 320 (populares entre las líneas aéreas), aunque también se usan para casos especiales aviones ejecutivos más pequeños o aviones para distancias mayores como el Boeing 767 o el Airbus 330-340.

Es usual que los vuelos charter sean organizados por los operadores de viajes, quienes congregan a todas las personas interesadas en realizar el viaje. Por lo general, los operadores comunican a los pasajeros los horarios del vuelo alrededor de ocho días antes de partir, y una vez listos para viajar, ya en el aeropuerto, se reparten los tickets. Algo similar sucede a la hora de volver, si bien la fecha de regreso se conoce con antelación, el horario es confirmado alrededor de 72 horas antes de tomar el vuelo.

Los vuelos charter se han transformado en una forma muy popular de viajar, sobretodo debido al bajo costo para sus usuarios, sin embargo, con el correr de los años las líneas aéreas han ampliado su oferta a los viajeros y muchas de ellas han encontrado la forma de convertirse en líneas aéreas más económicas, asegurando las plazas en toda época del año, permitiendo a muchos disfrutar de las maravillas del mundo a un costo bastante reducido.

## CONCLUSIÓN

Para finalizar con nuestra presentación podríamos decir que acaparamos todo el concepto de lo que se refiere al Derecho Aeronáutico en la Republica Dominicana y el mundo, nuestro pais ha venido a la vanguardia desde el invento del avión, no obstante ha tenido una trayectoria decadente desde el cierre de su línea aérea Bandera “Dominicana de Aviación”.

Cabe mencionar que nuestro país tiene la mejor ubicación geográfica en el Caribe y Centro América para tener cualquier HOB en nuestro país con vuelos a todos los destinos del mundo, aeronáuticamente hablando estamos en el medio de todas las rutas dentro y fuera del Continente Americano.

Si bien podríamos decir que la Republica Dominicana está a la vanguardia de la seguridad operacional y en sus aeropuertos y espacios aéreos por lo cual tendría una muy buena acogida con una línea aérea bandera, como pudimos ver dentro de todos los tratados importantes en el mundo nuestro país estuvo presente.

## **RECOMENDACIONES.**

**Voy a dar mis humildes recomendaciones en cuanto al tema de tesis planteado:**

- 1- Creo que deberíamos eliminar la quinta libertad.
- 2- Apoyar el sector privado aeronáutico.
- 3- Incentivar las inversiones en las aerolíneas en el País.
- 4- Facilitar los procesos de la apertura de una aerolínea y sobre todo proteger el sector que ya existe.

## BIBLIOGRAFÍA

**Mayor General Frank Feliz Miranda.**

Título: Crónicas de la Aviación Dominicana. (Colección Privada).

**Dr. Máximo Rosseu**

Título: Aspecto Jurídico de las Regulaciones Dominicana.

**Dr. Andrés Holguín**

Título: Manual de Servicio de e Información Aeronáutica. (Colección privada)

**Dr. Oscar Bogado**

Título: Derecho aeronáutico y espacial

Mayor General Miguel Felix

Título: Recuentos de la Aviación Dominicana (Colección privada).

**Marco G. Monroi**

Título: Régimen Jurídico del Espacio Aéreo. ([WWW.DGAC.GOV.DO](http://WWW.DGAC.GOV.DO))



