



## ANÁLISIS DE LA EVOLUCIÓN JURÍDICA DEL DERECHO AERONÁUTICO DESDE 1911 A 1955 A TRAVÉS DE LAS ORGANIZACIONES AÉREAS INTERNACIONALES

Carmen PARDO ZARAGOZA\*

Para citar este artículo puede utilizarse el siguiente formato:

**Carmen Pardo Zaragoza** (2016): "Análisis de la evolución jurídica del Derecho aeronáutico desde 1911 a 1955 a través de las organizaciones aéreas internacionales", en *Revista europea de derecho de la navegación marítima y aeronáutica*, nº 33 (2016). En línea: <http://www.eumed.net/rev/rednma/33.cpz.html>.

RESUMEN: El Derecho Aeronáutico ha estado, desde su nacimiento, en continua evolución debido a dos grandes factores que han obligado al legislador a adaptarse estos cambios. Por un lado, los dos grandes conflictos internacionales que supusieron las dos Grandes Guerras, han favorecido el desarrollo de la industria aeronáutica, apenas regulada. Por otro lado, los Estados han mostrado una tendencia paulatina a la homogeneización de las normas nacionales a través de la creación de Organizaciones Internacionales con potestad legislativa. Con este trabajo hemos querido resaltar la importancia de una parte del derecho poco conocida y sin embargo muy actual y necesaria a lo largo de la historia y más concretamente en este último siglo, centrándonos particularmente en el período que transcurre desde 1911 a 1955.

PALABRAS CLAVE: Derecho Aeronáutico, Historia del Derecho, Historia de la Aviación, Soberanía Aérea, Estados, Organizaciones Internacionales, Regulación Jurídica, Unificación de Normas, Responsabilidad por Daños, Transporte Aéreo, Derecho Internacional Público, Derecho Internacional Privado, Conferencias, Convenciones, Convenios.

RESUM: El Dret Aeronàutic ha estat, des del seu naixement, en contínua evolució a causa de dos grans factors que han obligat al legislador a adaptar-se aquests canvis. D'una banda, els dos grans conflictes internacionals que van suposar les dues Grans Guerres, han afavorit el desenvolupament de la indústria aeronàutica, amb prou feines regulada. D'altra banda, els Estats han mostrat una tendència gradual a l'homogeneïtzació de les normes nacionals a través de la creació d'Organitzacions Internacionals amb potestat legislativa. Amb aquest treball hem volgut ressaltar la importància d'una part del dret poc coneguda i no obstant això molt actual i necessària al llarg de la història i més concretament en aquest últim segle, centrant-nos particularment en el període que transcorre des de 1911 a 1955.

PARAULES CLAU: Dret aeronàutic, Història del dret, Història de l'aviació, Sobirania aèria, Estats, Organitzacions Internacionals, Regulació Jurídica, Unificació de Normes, Responsabilitat per Danys, Transport Aeri, Dret Internacional.

El Derecho Aeronáutico ha sido definido, por algunos autores, como una de las últimas ramas jurídicas en ver la luz. Esto se debe a que, en comparación con otras materias, que tienen consecuencias en el ámbito jurídico, el sector aeronáutico y el vuelo de las personas apenas lleva tres siglos de desarrollo, en lo que se refiere a avances técnicos<sup>1</sup>. Antes de comenzar es necesario, a mi modesto entender, hacer una clara distinción entre los conceptos de aviación y transporte aéreo<sup>2</sup>. Mientras el primero hace referencia, en general, al diseño,

\* Graduada en Derecho. Universidad de Málaga.

<sup>1</sup> E. Jeppensen, *Air Law (Air Transport Pilot Training)*, GMBH, Berlín, 2004, pp. 22-26.

<sup>2</sup> Se entiende por aviación el desplazamiento controlado, a través del aire, de aparatos que usan para desarrollar su vuelo la fuerza sustentadora de superficies fijas o móviles, impulsados por sus propios motores. Por otro lado, entendemos por transporte aéreo la actividad, llevada a cabo por empresas (generalmente compañías aeronáuticas), de trasladar personas u objetos,

desarrollo, fabricación y operación de aeronaves, así como de todas las infraestructuras y personal necesario para llevarla a cabo, el transporte aéreo estudia, únicamente, la función comercial del traslado de pasajeros y mercancías, de un lugar a otro, utilizando el espacio aéreo.

Será pues, materia central de este trabajo lo concerniente al concepto de aviación, la soberanía de los Estados sobre la columna vertical y los derechos y deberes de los agentes que interactúan en el espacio aéreo. No obstante, también es objeto y materia de estudio el concepto de transporte aéreo, ya que el mismo es abordado tanto por el Derecho Internacional como por el Derecho Mercantil, al tener, el transporte aéreo, un reflejo directo en las regulaciones contenidas en los acuerdos y convenios entre países, a lo largo de la historia.

Desde los primeros momentos en que surgió la problemática en torno a la propiedad del aire hasta nuestros días, cada avance en el campo aeronáutico ha llevado consigo numerosas consecuencias jurídicas, que los Estados han tratado de solventar<sup>3</sup>. En un principio, cada Estado imponía sus propias leyes, pero tras la 1ª Guerra Mundial se hace patente, sobre todo en Europa, la necesidad de una alianza en este aspecto, de una regulación conjunta, para dar respuesta a la demanda jurídica que el campo de la aeronavegación planteaba. Como ocurre en otras áreas, los avances tecnológicos, científicos y sociales han ido siempre por delante de las regulaciones jurídicas de cada país. Este hecho se acentúa, aún más, a nivel internacional.

El punto central de este estudio será precisamente esa tendencia, por parte de la industria aeronáutica y de las entidades gubernamentales, a articular organizaciones y asociaciones, de distinta naturaleza, para responder a las necesidades jurídicas expuestas. No es sino gracias a todos estos organismos, creados durante el último siglo, por lo que la navegación aérea ha podido desarrollarse hasta el nivel en que actualmente nos encontramos.

Es, por tanto, la finalidad de este trabajo resaltar el papel fundamental que han tenido las distintas Conferencias y Organizaciones Internacionales en la configuración del Derecho Aeronáutico tal y como hoy lo conocemos.

## *2. Primeras nociones del Derecho Aeronáutico*

A pesar de que el Derecho Aeronáutico podemos calificarlo de una relativa modernidad, para entender su complejidad debemos indagar en su base, la cual no es otra que el concepto más básico y del cual nacen muchas ramas del Derecho, la propiedad, y más concretamente, la propiedad del aire. Por lo tanto, debemos remontarnos al clásico Derecho Romano, momento en el que surgieron los primeros problemas jurídicos en torno al espacio aéreo. Los juristas romanos fueron los primeros en darse cuenta de que, no sólo la tierra presentaba conflicto de intereses entre las personas, sino que, en algunas ocasiones, las perturbaciones llegaban con elementos procedentes del aire.

---

de un lugar a otro, a través del aire. Ambas definiciones son proporcionadas por la Organización Internacional de la Aviación Civil.

<sup>3</sup> Luis Utrilla, "La IATA", en *Las Organizaciones Aeronáuticas Nacionales e Internacionales. XIII Jornadas de Estudios Históricos Aeronáuticos*, Fundación Aena, Madrid, 2010, p. 187.

Nace entonces la máxima “Qui dominus est soli, dominus est Coeli et inferorum”<sup>4</sup>, o sea, quien posee el suelo, también posee, por ende, todo lo que se halla situado por encima y por debajo del mismo. Así se confirma en el Digesto<sup>5</sup>, “quia sepulcri sit non solum is locus qui recipiat inhumationem, sed omnia etiam supra in coelum” es decir, que al sepulcro pertenece, no solo el terreno en el cual se entierra un cadáver, sino también todo aquel espacio existente sobre él hasta el cielo.

La regulación de la navegación aérea requiere, necesariamente, una regulación previa del espacio aéreo, al ser éste el medio por el cual se desarrolla, básicamente, esta actividad. Debido a lo anterior, los primeros debates y cuestiones que surgieron fueron las relativas al dominio y a la soberanía del aire situado sobre el territorio de un Estado para, una vez definido qué sujeto ostenta la propiedad del espacio aéreo, pasar a debatir las cuestiones jurídicas relativas a la propia actividad aeronáutica.

No se presentan grandes cambios, en torno a la materia del dominio del espacio aéreo, durante los próximos siglos, puesto que, sencillamente, ningún elemento perturbaba, en principio, la propiedad del aire. Sin embargo, todo cambia cuando, en 1784, Jean Pierre Blanchard<sup>6</sup> agrega un propulsor manual a un globo aerostático y comienza así lo que hoy consideramos como el primer vuelo propulsado.

La primera tesis doctoral de Derecho Aeronáutico, defendida en Italia, corrió a cargo de Bruno Carattoli. Lo hizo en la Facultad de Jurisprudencia de Perugia en 1912 y llevaba por título *Diritto aereo internazionale*. Se mantuvo inédita sin pasar por los tórculos de la imprenta, hasta que su autor decidió publicarla en 1955, en la Tipografía Collegio Popolare Olmo de la propia Perugia. No obstante, la primera tesis de Derecho Aeronáutico de la historia fue la *Exercitatio de jure principis aereo* y antes *Disputatio inauguralis de jure principis aereo*, Leipzig, 1699, que fue la tesis con la que se doctoró, bajo la presidencia de Samuel Stryk (1640-1710), Johannes Stephanus Dancko en ambos derechos en octubre de 1687 en la “Universitas Viadrina”, es decir la Universidad de Frankfurt del Oder (no del Meno).

### 3. Derecho Aéreo Internacional anterior a 1919.

#### 3.1 Las primeras regulaciones en materia de Derecho Aeronáutico

Es, generalmente, aceptado por los historiadores que la primera ley promulgada en materia de Derecho Aeronáutico fue una ordenanza de Lenoir, “lieutenant de police”, en París, la cual prohibía los vuelos en globo carentes de

---

<sup>4</sup> C. Lincoln Bouvé, “Private ownership of Airspace”, *Air Law Review*, nº 1, 1930, pp. 246-248. Cita que, según el autor, se atribuye al glosador Accursio acuñada en el s. XIII.

<sup>5</sup> Joan Maluquer i Viladot, *El dominio del espacio en sus relaciones con el Derecho*, Hijos de Jaime Jepús Impresores, Barcelona, 1911. Discurso leído por el Excmo. Sr. D. Juan Maluquer y Viladot, Presidente de la Academia de Jurisprudencia y Legislación de Barcelona, en la Sesión pública inaugural del Curso de 1912-1913. Tal y como expresó, la máxima se encuentra recogida en D. 43, 24, 22.

<sup>6</sup> C. V. Glines, “First in America's Skies”, *Aviation History Magazine*, nº 54, Junio 2006, pp. 21-26.

un permiso especial, desde el 23 de abril de 1784<sup>7</sup>. Esto sucedió un año después de que la primera aeronave, un globo de aire caliente construido por los Hermanos Montgolfier<sup>8</sup>, hubiese despegado. En este mismo año, el consejo municipal de Ypres en Bélgica, publicaba un documento similar al parisino, advirtiendo sobre los vuelos en globo, al que le siguieron el consejo de Namur en 1785 y el senado de Hamburgo en 1876<sup>9</sup>.

La primera regulación que incluía el concepto de seguridad<sup>10</sup> en la navegación aérea fue redactada en 1819 por el Conde D'Anglès, oficial de policía del departamento del Sena, la cual obligaba a los globos a estar equipados con un paracaídas por tripulante y prohibía la realización de experimentos aeronáuticos durante la época de cosecha<sup>11</sup>.

En la última década del siglo XIX las primeras negociaciones involucrando los aspectos legales de la navegación aérea fueron publicadas en Italia, Francia y Alemania<sup>12</sup>. Se hacía así patente la consecuencia del carácter internacional del tráfico aéreo y es entonces cuando se comienza a tener conciencia de que la mayoría de las cuestiones legales no podían ser resueltas basándose exclusivamente en las bases jurídicas nacionales. Una regulación internacional era necesaria.

En 1909, el presidente del Consejo de Ministros francés, Georges Clemenceau (1841-1929), introdujo la primera regulación formal de las costumbres aeronáuticas hasta el momento, imponiendo deberes a los globos, incluso a los procedentes del extranjero<sup>13</sup>.

Fue tan solo un año después, cuando el Conde von Zeppelin, fundó la primera compañía de transporte aéreo, comenzando con una línea de vuelo en dirigible programada, que ofrecía sus servicios entre las ciudades alemanas Fried-Richshafen y Dusseldorf<sup>14</sup>.

### 3.2 El trabajo de las sociedades jurídicas internacionales.

El gran debate internacional sobre el Derecho Aéreo tuvo lugar, entre los miembros del Instituto de Derecho Internacional (Institut de Droit International),

---

<sup>7</sup> E. Martin, *Shawcross and Beaumont, on Air Law*, Ed. Butterworth, Londres, 1974, pp. 148-150. Algunos autores datan esta ordenanza de 1724, lo que parece ser un error según justifica Marcel Le Goff en su *Manuel de droit aérien*.

<sup>8</sup> Al ver que las bolsas de papel cerca del fuego se llenaban de aire caliente y ascendían, comenzaron a experimentar con bolsas más grandes y materiales más ligeros.

<sup>9</sup> M. Litvine, *Précis élémentaire de droit aérien*, Ed. Bruylant, Bruselas, 1953, p. 57.

<sup>10</sup> Seguridad que se centraba casi por completo en los tripulantes de las aeronaves. No se contemplaban apenas los derechos de los posibles afectados en tierra de un accidente aéreo.

<sup>11</sup> G. N. Pratt, "An historical survey of the International Air Law before Second World War", en *McGill Law Journal*, nº 7, vol. I, 1955, p. 12.

<sup>12</sup> Italia: Manduca, *La responsabilità penale dei reati nello spazio aereo e la giurisdizione istruttoria*, Roma, 1981. Francia: Wilhelm, "De la situation juridique des aéronauts en droit international", en *Journal de Droit Privé*, 18, París, 1981. Alemania: W. Konrad, *Über Jeus Luftrech*, Berlín, 1896.

<sup>13</sup> Se publicó en Francia, en el primer *Bulletin Officiel du ministère de l'Intérieur* el 12 de marzo de 1907.

<sup>14</sup> R. Dixon, *Technical Aspects of Air Transport Management*, Nueva York, 1955, pp. 19-32. Durante los cuatro primeros años de operatividad de la compañía, los Zeppelins volaron una distancia aproximada total de 100 mil millas y transportaron más de 17 mil pasajeros.

en la sesión llevada a cabo en 1902, en Bruselas<sup>15</sup>. A partir de este momento, surgieron distintas corrientes de pensamiento jurídico, relativas a la navegación aérea, que podemos dividir en cuatro categorías: a) en primer lugar, se situaron los autores que predicaban la absoluta libertad de la navegación aérea<sup>16</sup>; b) a continuación, estaban aquellos a favor de la soberanía absoluta de los Estados, sobre el espacio aéreo correspondiente a sus territorios, delimitados por las propias fronteras entre países<sup>17</sup>; c) por otro lado, una serie de juristas clasificaron distintas zonas de soberanía del Estado, en relación a la altura, crearon así una limitación por zonas en vertical, del poder estatal sobre su espacio aéreo<sup>18</sup>; d) por último, aquellos juristas que, yendo más allá de la delimitación física, observaron un elemento crucial para delimitar la soberanía estatal sobre el espacio aéreo y lo denominaron “limitación funcional por el Derecho Internacional”<sup>19</sup>.

Durante las sesiones que tuvieron lugar en Gante (1906), Florencia (1908) y París (1910), los miembros del Instituto de Derecho Internacional trabajaron en la creación de varios borradores del “Código Internacional del Aire”. En la sesión de Madrid, en 1911, se adoptaron diversas reglas para el manejo de las aeronaves y se definieron los principios fundamentales del Derecho Aeronáutico que, a día de hoy, aún son inspiración para las leyes escritas sobre la materia. Al mismo tiempo, otras sociedades internacionales intentaban afrontar las distintas problemáticas jurídicas que el tráfico aéreo presentaba: El Congreso Aeronáutico Internacional, reunido en 1889 en París, creó una Comisión Aeronáutica Internacional Permanente, la cual se reunió posteriormente en París (1900), Milán (1906), Bruselas (1907), Nancy (1909)<sup>20</sup>. El “Comité juridique international de l’aviation” se estableció en París, en 1909, en cuyo seno se preparó el borrador del primer Código Internacional del Aire, a través de las distintas sesiones que tuvieron lugar en París, Génova y Frankfurt<sup>21</sup>. El “Congresso giuridico internazionale per il regolamento della locomozione aerea” fue celebrado en junio de 1910, en Verona. La Federación Aeronáutica Panamericana ofreció un congreso en Santiago de Chile, en 1916, en el que se recomendaba, a las distintas repúblicas americanas, la confección

<sup>15</sup> M. Ernes, “Rapport et propositions au nom de la Commission”, en *Annuaire de l’Institut de Droit International*, nº 19, 1902, pp. 86-95.

<sup>16</sup> Propuesta para el inicio de siglo por autores como Meili, Pradier-Fodéré, Stranz y Wheaton. Ver nota 15.

<sup>17</sup> Ej.: Baldwin, Collard, Gemma, Grünwald, Von Listz, Von Ullmann, Zitelmann. Ver nota 15.

<sup>18</sup> Ej.: Bluntschli, Bonnefoy, Fauchille, Despagnet, Merighac, Oppenheim, Rolland, Von Holtzendorff. Ver nota 15.

<sup>19</sup> Ej.: Anzilotti, Corsi, Hilty, Meurer, Meyer, Von Bar, Westlake. Ver nota 15. Este grupo fue aparentemente el más numeroso y dominante aunque entre ellos diferían en la cuestión del grado de limitación de la soberanía del espacio aéreo. El Instituto de Derecho Internacional solo reconoció en 1911 ciertos derechos de protección para los Estados sin limitar la propia circulación aérea. Anzilotti y Westlake abogaban por el derecho de aviación inocente como límite a la soberanía. Meyer contemplaba la limitación a causa de acuerdos internacionales sobre la materia.

<sup>20</sup> N. Pratt, “An historical survey of the International Air Law before Second World War”, en *McGill Law Journal*, nº 7, vol. I, 1955, pp. 27-32. Tal y como explica el autor, la comisión se reunió en distintas ocasiones recogiendo los debates y aclaraciones que en ellas se mantuvieron en una sola reglamentación « portant réglementation de la navigation aérienne ».

<sup>21</sup> O. J. Lissitzyn, *International Air Transport and National Policy*, Ed. American Political Science Association, Nueva York, 1942, pp. 456-480.

de una legislación aérea uniforme, con vistas a un posible Código Aéreo Internacional futuro.

#### 4. La práctica internacional durante la I Guerra Mundial

El primer incidente aéreo, a nivel internacional, que supuso grandes consecuencias jurídicas ocurrió en la frontera ruso-germana en 1904 y posteriormente en 1910. En agosto de 1904, guardias rusos dispararon el globo alemán "Tschudi"<sup>22</sup>. Este suceso generó un debate técnico-jurídico significativo entre los juristas, puesto que la aeronave, en el momento de los disparos, no se encontraba sobrevolando territorio ruso. Seis años después, en agosto de 1910, los guardias rusos volvieron a abrir fuego contra los pilotos alemanes que traspasaban la frontera.

La problemática de la aviación internacional se depositó en manos de los acuerdos bilaterales entre Estados. El primer acuerdo bilateral de este tipo fue la Convención de 1898 entre el imperio Austro-Húngaro y Alemania. Este acuerdo se centraba especialmente, en la naturaleza del estatus militar de los globos que sobrevolaban la frontera<sup>23</sup>. Ésta fue concluida con un simple intercambio de mensajes<sup>24</sup>.

En 1919, Estados Unidos comenzó negociaciones sobre la regulación de la navegación aérea con México y Canadá. En 1913 el Presidente Wilson declaró ilegal todo vuelo sobre el canal de Panamá, hasta el punto de que, si alguna aeronave era avistada en esa zona, era sujeto de una multa de 1000 dólares y hasta un año de prisión.

Ese mismo año, Francia y Alemania cerraban un acuerdo consistente en dos simples cartas, las cuales fueron firmadas por el embajador francés Cambon y el Secretario de Estado Alemán, Von Jagow<sup>25</sup>. Este acuerdo fue el resultado de numerosas controversias en la frontera franco-germana, por lo que se hizo una clara distinción entre aeronaves civiles y aeronaves militares, así como las zonas de libre paso inocente y las áreas de sobrevuelo prohibido<sup>26</sup>. Este hecho podemos considerarlo como un entendimiento implícito por parte de los Estados del principio de soberanía aérea<sup>27</sup>.

El estallido de la Gran Guerra interrumpió las negociaciones diplomáticas sobre la aeronavegación. El desarrollo exponencial de la aviación militar, sin embargo, hizo que los gobiernos cambiasen totalmente de actitud en cuanto al

---

<sup>22</sup> G. N. Pratt, "An historical survey of the International Air Law before Second World War", *McGill Law Journal*, nº 7, vol. I, 1955, p. 32. Como explica en el artículo, este fue uno de los primeros incidentes aéreos a escala internacional puesto que hasta entonces sólo se debatía la posibilidad o no de sobrevolar un territorio. En ningún momento se habían tomado medidas contra las aeronaves extranjeras sobre el territorio de una nación.

<sup>23</sup> Al no estar consolidada como práctica el transporte comercial de personas, las negociaciones sólo se centraban en la aviación militar.

<sup>24</sup> Los mensajes datan de 8 de junio y de 2 de noviembre de 1898 entre los gabinetes de gobierno austro-húngaro y alemán.

<sup>25</sup> Ver nota 22.

<sup>26</sup> Los países tenían cierta libertad a la hora de determinar algunas zonas de su territorio como "zonas de vuelo prohibido" siempre que habilitasen otras vías aéreas alternativas para sobrevolar su territorio.

<sup>27</sup> Concepto fundamental que aparece antes de la I Guerra Mundial, entendido por el derecho de los Estados a regular el uso de su propio espacio aéreo y de hacer cumplir esa misma regulación a través de mecanismos jurisdiccionales.

transporte aéreo. Gran Bretaña por ejemplo, que había sido reacia totalmente a la Convención de París de 1910<sup>28</sup>, creó un Comité de Transporte Civil Aéreo en 1917 para el estudio de los problemas de la aviación civil en la postguerra. Estudios similares se llevaron a cabo, en las mismas fechas en Francia.

La tónica general durante la 1ª Guerra Mundial, fue claramente afirmativa de la soberanía total de los Estados sobre su espacio aéreo<sup>29</sup>. Tanto es así, que el 3 de agosto de 1914, los Países Bajos prohibieron todo tipo de vuelos que sobrevolasen el territorio del reino de Holanda. En pleno desarrollo de la guerra el gobierno holandés protestó repetidamente debido a las violaciones de su espacio aéreo nacional y sus ejércitos dispararon contra toda aeronave extranjera que no cumplía con dicha interdicción<sup>30</sup>.

Suiza envió un mensaje al gobierno francés y a los poderes centrales en agosto de 1914, anunciando la prohibición de cualquier vuelo sobre su territorio por "cualquier tipo de nave extranjera"<sup>31</sup>. Aunque este mensaje no obtuvo respuesta por parte de ningún gobierno involucrado en la guerra, el territorio suizo fue respetado en este sentido<sup>32</sup>.

Otros países como Dinamarca, Suecia, Noruega, Grecia, España, Italia, Rumania, Bulgaria y China se mantuvieron también neutrales y mostraron su disconformidad en varias ocasiones, contra las violaciones del espacio aéreo nacional por aeronaves extranjeras. Es por ello que podemos considerar la existencia en estas fechas, de una noción general de la completa soberanía estatal en el dominio y control del espacio aéreo<sup>33</sup>.

Además, se creó un Comité de Aviación Inter-Aliada en 1916, del cual formaban parte Francia, Gran Bretaña, Italia y Estados Unidos, con el propósito de coordinar la fabricación de aeronaves, estandarizar los aviones, motores y demás material.

## 5. El Derecho Aeronáutico Público en el periodo de entreguerras

### 5.1 Convención de París 1919

Durante la 1ª Guerra Mundial, las aeronaves fueron usadas para diversos objetivos, no sólo con finalidades bélicas directas, sino para el transporte de mercancías, munición e incluso personas, aunque estas últimas sin intención

---

<sup>28</sup> F. H. Sykes, *Aviation in peace and war*, FQ Books, Londres, 1922, pp. 33-38. En 1910 la aviación civil apenas existía en Inglaterra. En agosto de 1914, la flota aérea británica disponía de 150 aeronaves, para noviembre de 1918 el número ascendió a 22.000.

<sup>29</sup> J. M. Spaight, *Aircraft in peace and the law*, Macmillan and Co. Ltd, Londres, 1919, pp. 203-217.

<sup>30</sup> J. M. Spaight, *Air Power and War Rights*, Macmillan and Co. Ltd., Aberdeen, 1947, p. 422.

<sup>31</sup> "An historical survey of the International Air Law before Second World War", p. 32. Según cita el autor, así se declaró en el *Journal Officiel de la République Française* el 10 de agosto de 1914. La prohibición se hizo efectiva a través del establecimiento de una "zona aérea fronteriza".

<sup>32</sup> Un mensaje británico de 1914 sin embargo, aunque expresaba su disconformidad ante una supuesta violación inglesa del espacio aéreo suizo, añadía que «esto no debe ser interpretado como un reconocimiento por parte de su majestad de la existencia de una soberanía aérea».

<sup>33</sup> Hackworth, *Digest of International Law*, vol. V, Ed. Green Haywood, Washington, 1943, pp. 549-553.

comercial, tan sólo por motivos bélicos. Debido a lo cual, se incrementó exponencialmente la construcción de aeronaves en toda Europa<sup>34</sup>.

El incremento del número de aviones y el comienzo de los primeros servicios regulares de transporte aéreo, incluyendo el primer vuelo transatlántico realizado por Alcock<sup>35</sup> y Brown, en 1919, reclamaban, urgentemente, una regulación internacional de la aviación.

Siguiendo la iniciativa del Gobierno Francés, una conferencia a la que asistieron treinta y ocho Estados, fue llevada a cabo en París y como resultado de las deliberaciones allí tomadas, se abrió la primera Convención Internacional sobre la Navegación Aérea el 13 de octubre de 1919. En esta Convención se adoptaron muchas de las ideas y teorías que los juristas habían germinado en la Conferencia de Derecho Aéreo Internacional, pudiéndose destacar entre otras las teorías aéreas de Fauchille<sup>36</sup>.

Los principios y directrices adoptados en esta Convención pueden resumirse en los siguientes: 1º) El reconocimiento de que cada Estado tiene exclusiva y plena soberanía sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio. Es notable la importancia que se le da al concepto de soberanía del espacio aéreo puesto que, no sólo fue una práctica común durante la 1ª Guerra Mundial, sino que fue redactado como primer artículo de la Convención<sup>37</sup>. Todo resto de la doctrina de "aire libre" fue rechazada, dejando paso a la gestión del propio espacio aéreo por parte de los distintos gobiernos salvando, claro está, ciertas limitaciones que en esta Convención se contenían. 2º) Se reconoce cierta libertad de pasajeros civiles en aeronaves, siempre y cuando existan acuerdos entre el Estado propietario de la aeronave y el Estado por cuyo territorio sobrevuela. También se reconoce el derecho de estos pasajeros a utilizar los aeródromos públicos de los distintos Estados<sup>38</sup>. Es necesario puntualizar, que este derecho, fue reconocido como un privilegio y no como un derecho fundamental, aunque debía haber igualdad en el tratamiento con los distintos Estados. 3º) Los diferentes Estados comenzaron ya a tomar conciencia del gran valor económico que tenía el espacio aéreo sobre su territorio y no estaban totalmente dispuestos a renunciar a esa fuente de ingresos. Por lo que, en la práctica, el establecimiento de recorridos y líneas aéreas internacionales continuó siendo materia de negociación entre Estados. 4º) Por cualquier motivo militar o por razones de seguridad pública, las aeronaves pueden ser objeto de prohibiciones de sobrevolar ciertas áreas del territorio de

---

<sup>34</sup> Gran Bretaña por ejemplo, en el año 1914 poseía tan sólo doce aeronaves militares. Hacia el final de la guerra el número de aeronaves británicas se estimaba en más de veintidós mil.

<sup>35</sup> Tuvo lugar entre los días 14 y 15 de junio a mano de los británicos John William Alcock y Arthur Whitten Brown. Fue el primer vuelo transatlántico en un avión. Despegaron en Nueva Escocia (Canadá) hasta Clifden (Irlanda) durante 16 horas aproximadamente.

<sup>36</sup> Fauchille lideró lo que se denominó "teoría de la libertad limitada" en la que se contemplaba la posibilidad de que los Estados pudieran ejercer las atribuciones necesarias para la protección de su territorio y la seguridad de sus habitantes.

<sup>37</sup> Artículo 1 del Convenio de París de 1919. Este primer artículo de la Convención de París reconocía el principio de Soberanía Aérea que ya venía aplicándose en la práctica de los países europeos durante el desarrollo de la I Guerra Mundial.

<sup>38</sup> Artículo 2 del Convenio de París de 1919. En él, cada uno de los Estados se comprometían a favorecer el libre paso de aeronaves civiles por su territorio en tiempos de paz sin hacer ningún tipo de distinción en la aplicación de este principio según la nacionalidad de la aeronave. Todos los Estados contratantes deberán tener un trato idéntico en el cumplimiento de la regulación aérea.



un Estado, sin hacer distinciones en si la aeronave es extranjera o nacional<sup>39</sup>. Esta cláusula acabó siendo abolida por el Protocolo de 1929. Antes de la 2ª Guerra Mundial hubo varias actuaciones abusivas de algunos Estados, respaldadas en el supuesto ejercicio de esta cláusula. Así, por ejemplo, ocurrió cuando el Gobierno Italiano prohibió todo vuelo sobre el territorio entero del noroeste, norte y noreste de la frontera italiana. Había además otras 12 áreas del territorio italiano prohibidas. Igualmente, justo al comienzo de la 2ª Guerra Mundial volar sobre la zona fronteriza franco-germana era prácticamente imposible, debido a la cantidad de áreas prohibidas. 5º) Las aeronaves procedentes de Estados no participantes del Convenio no tenían permitido el acceso al espacio aéreo de los Estados contractuales. Esta cláusula también fue rápidamente rechazada en el Protocolo de 27 de octubre de 1922, puesto que los distintos Estados se dieron cuenta en seguida, de las pérdidas económicas que suponía dicha prohibición. 6º) Fue impuesta una regulación de la navegación aérea uniforme y obligatoria para todos los Estados. Se abrió el debate sobre otras cuestiones legales en la Convención, como eran el registro de las aeronaves<sup>40</sup>, los certificados de aptitud para la navegación aérea<sup>41</sup>, los certificados de competencia y las licencias del personal de la aeronave y el cabotaje<sup>42</sup>.

---

<sup>39</sup> El artículo 3 del Convenio de París de 1919 hace referencia a que los Estados se reconocen el derecho de prohibir el vuelo sobre determinadas zonas de su territorio por razones de orden militar o de seguridad pública. No obstante, también reconocen la excepción a esta regla, estableciendo que en casos excepcionales podrán los Estados permitir el vuelo de las naves nacionales por esas mismas zonas, prohibidas para los demás. «La posición y la extensión de las zonas prohibidas serán hechas públicas previamente y serán notificadas (...) Cada Estado contratante se reserva además el derecho, en tiempo de paz, en circunstancias excepcionales, de restringir o de prohibir provisionalmente, y con efecto inmediato, el vuelo por encima de su territorio o de una parte de su territorio, a condición de que esa restricción o prohibición sea aplicable sin distinción de nacionalidad a las aeronaves de todos los otros Estados».

<sup>40</sup> Artículo 6 del Convenio de París de 1919. Por el cual se establece que las aeronaves tendrán la nacionalidad del Estado en cuyo registro estén matriculadas. Artículo 7 del Convenio de París de 1919. Establece que el registro de las aeronaves debía hacerse conforme a las disposiciones internas de cada uno de los Estados contratantes según la nacionalidad de las mismas. Aunque fue un paso para la regulación común aérea, aún no se establecía un único criterio a la hora del registro de las Aeronaves y había que estar a lo dispuesto en las leyes nacionales de los Estados Contratantes.

<sup>41</sup> Artículo 11 del Convenio de París de 1919. Prevé una obligación para todas las aeronaves de estar provistas de un certificado de navegabilidad expedido o validado por el Estado cuya nacionalidad posee la aeronave y, por tanto, en cuyo registro se halla inscrito.

<sup>42</sup> Artículo 12 del Convenio de París de 1919. Otra de las obligaciones impuestas para el personal de la aeronave fue la de estar provistos de diplomas de competencia y de las licencias correspondientes expedidas por el Estado cuya nacionalidad posee el avión. Esta obligación se extiende desde el o los pilotos hasta azafatas y todo el personal a bordo y mecánicos responsables del mantenimiento. Artículo 13 del Convenio de París de 1919. El certificado de navegabilidad, los diplomas de competencia y las licencias expedidas o validadas por el Estado cuya nacionalidad posee la aeronave, de conformidad con las disposiciones establecidas, serán reconocidos como válidos por los otros Estados.

## 5.2 Comisión Internacional para la Navegación Aérea

Uno de los logros más importantes de la Convención de París fue la creación de la Comisión Internacional para la Navegación Aérea (CINA)<sup>43</sup>. Sus funciones principales eran la redacción de las posibles modificaciones al contenido escrito en la Convención, para la posterior ratificación de los Estados, la elaboración y revisión de las regulaciones de seguridad, la interpretación de dichas regulaciones y la obligación de mantener informados a los Estados en lo que respecta a la navegación aérea<sup>44</sup>. En su primera reunión, del 11 de julio de 1922, comenzando su misión, la CINA programó siete subcomisiones para facilitar el estudio de las cuestiones técnicas. Estas subcomisiones eran Operacional, Legal, Conexiones, Meteorológica, Médica, Mapas y Materiales<sup>45</sup>. La CINA estaba organizada por distintos órganos administrativos, legislativos, ejecutivos y judiciales, así como también poseía un órgano de consulta y un centro de documentación.

España, dueña privilegiada, por su situación geográfica, de la llave entre Europa y el resto del mundo, fue invitada, reiteradas veces, a firmar este proyecto y a formar parte de la CINA, con lo que el resto de naciones obtendrían el derecho de libre paso por el territorio español, pero nuestro Estado rechazó tales demandas debido a varios artículos contrarios a su interés<sup>46</sup>.

## 5.3 Convención Iberoamericana de 1926

La respuesta española fue la de promover la creación de un nuevo organismo internacional, alternativo a la CINA, en el cual estuviesen invitadas las 20 naciones restantes de habla española y portuguesa<sup>47</sup>.

La Convención Iberoamericana para la Navegación se firmó el 1 de noviembre de 1926. El resultado de esta Convención fue la reproducción casi literal del texto formado en la Convención de París, aunque en la CIANA todos los Estados asistentes tenían igual derecho a voto. El problema surgió cuando

---

<sup>43</sup> Artículo 34 del Convenio de París de 1919. Se instituirá, con el nombre de Comisión Internacional de Navegación Aérea, una comisión internacional permanente puesta bajo la autoridad de la Liga de las Naciones.

<sup>44</sup> Las atribuciones que ostentaba la Comisión también están todas recogidas en el artículo 34 de la Convención de París de 1919.

<sup>45</sup> Luis Tapia Salinas, *Regulación Jurídica del Transporte Aéreo*, Ministerio del Aire, Madrid, 1953, cap. "La Comisión Internacional para la Navegación Aérea". Según explica en su obra, cada una de las subcomisiones existentes estaba integrada por un gabinete de reconocidos expertos en la materia pertinente, los cuales se centraban en el estudio a fondo del campo asignado para posteriormente elaborar un informe que serviría de base para las regulaciones aéreas.

<sup>46</sup> Estos artículos eran: el 5º por negar la libertad de las naciones firmantes para establecer tráfico aéreo con las que no lo fueran; el 34º por establecer privilegios a cinco de las naciones sobre todas las demás y el 42º debido a las trabas fijadas para la admisión a la CINA de las naciones vencidas.

<sup>47</sup> C. Yusta Viñas, "El Congreso Iberoamericano de la Navegación Aérea de 1926", *AEROPLANO. Revista de la Historia Aeronáutica*, nº 20, 2002, pp. 48-51. Tal y como refleja el autor, aunque fueron 20 las potencias invitadas, los únicos Países que ratificaron el Convenio elaborado en la Convención Iberoamericana para la Navegación Aérea fueron España, México, Paraguay y las Repúblicas Argentina y Dominicana.

tan solo 7 de los Estados invitados ratificaron el texto, por lo que la CIANA nunca se convirtió en un cuerpo realmente efectivo<sup>48</sup>.

La rivalidad entre CINA y CIANA<sup>49</sup> y el continuo deseo de los Estados por obtener el control de las comunicaciones de Francia y España con Sudamérica provocaron la obtención de Francia de la concesión en monopolio, del transporte aéreo de la correspondencia entre Francia y Argentina. La polémica adquirió tal notoriedad y tensión internacional que se convocó el 1<sup>er</sup> Congreso Ibero-Americano de Aeronáutica. Este Congreso respondía, no sólo al interés concreto de desarrollo y explotación comercial de un proyecto de tráfico aéreo, sino también a una política internacional de aproximación y presencia en los países iberoamericanos, para la que Primo de Rivera<sup>50</sup> encontró en la aviación un efectivo instrumento, gracias a la reestructuración orgánica que había llevado a cabo y cuyas principales concreciones habían sido la creación del Consejo Superior de Aeronáutica y la Escuela de Aerotecnia.

El esfuerzo por ajustar el proyecto del Convenio Ibero-Americano al texto del Convenio de la CINA, respondía al intento de recoger las valiosas aportaciones técnicas, contenidas en aquel reglamento, y a la voluntad de apartarse, lo menos posible de ella, con la esperanza de que esto reflejase en una futura unificación internacional del Derecho Aeronáutico<sup>51</sup>. Por esta razón la comisión propuso modificar únicamente los artículos que se oponían a los principios inspiradores de la CIANA<sup>52</sup>.

## 6. El Derecho Aeronáutico Privado entre las dos Grandes Guerras

### 6.1 Conferencia de París 1925

Poco tiempo después del fin de la 1<sup>a</sup> Guerra Mundial, una gran parte de las organizaciones aeronáuticas empezaron a tomar conciencia de la falta de regulación uniforme en materia de Derecho Privado Aéreo<sup>53</sup>. Cada Estado disponía de sus propias leyes en este ámbito y éstas variaban considerablemente de unos Estados a otros. Era entonces necesario el establecimiento de un sistema similar al propuesto en la Convención de París de 1919, que unificara criterios, esta vez del ámbito privado del Derecho Aeronáutico.

En junio de 1923, el Gobierno francés remitió a la Asamblea Nacional un proyecto de ley contemplando la responsabilidad en el tráfico aéreo. Siendo

---

<sup>48</sup> Ver nota 47.

<sup>49</sup> E. Atienza, *El General Herrera, Aeronáutica, Milicia y Política en la España Contemporánea*, Ed. AENA, Madrid, 1994, cap. IV. El autor califica de rivalidad a las controversias entre los países firmantes de ambos Convenios, sobre todo a la problemática de aplicabilidad en el caso de incidentes entre dos países que han firmado uno de los convenios respectivamente.

<sup>50</sup> Luis Utrilla, en *Actas del II Simposio "Ciencia y Técnica en España de 1898 a 1945, Cabrera, Cajal, Torres Quevedo": 1, 2 y 3 de agosto de 2000*, Ed AENA, Madrid, 2002, cap. III.

<sup>51</sup> El principio impulsor de las futuras convenciones fue la creación de una regulación aeronáutica común a todos los Estados. Esta idea supone un cambio vital en el Derecho Aeronáutico puesto que se pasa de aplicar la Ley nacional a aplicar los Convenios y Tratados entre Países.

<sup>52</sup> Ver nota 46.

<sup>53</sup> El Derecho Privado Aéreo trata de materias diversas como Nacionalidad, Registro y Propiedad de las Aeronaves, responsabilidad de las compañías aéreas por daños a terceros y el Régimen de Transporte de mercancías y personas por medio aéreo.

consciente que esta cuestión sólo podría ser resuelta, satisfactoriamente, por un acuerdo internacional, debido al carácter extrafronterizo de la aviación, el Gobierno invitó a gran número de países a tomar parte en una conferencia, cuyos propósitos principales serían los de determinar la responsabilidad en materia aeronáutica y decidir la conveniencia o no, de una unificación internacional de los criterios utilizados para el Derecho Aéreo Privado.

Se convocó entonces la Primera Conferencia Internacional sobre Derecho Aéreo Privado, el día 27 octubre de 1925. Asistieron representados cuarenta y cuatro Estados, con observadores de Estados Unidos, Japón y Hungría. En los debates mantenidos, en dicha conferencia, se propuso un anteproyecto de "Convención Internacional sobre la responsabilidad del transportista por aeronave"<sup>54</sup>.

Otro resultado de esta Conferencia fue la creación de un comité especial de técnicos en la materia, que habría de encargarse de todas las cuestiones de Derecho Privado Aéreo susceptibles de regulación internacional. El C.I.T.E.J.A. (Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos) fue el organismo creado como consecuencia del acuerdo de la Conferencia de París. Este organismo pretendía ser puramente consultivo y completamente independiente, tanto en los métodos de trabajo, como en su modo de operar. Ése era el único modo de asegurar la protección de la «completa soberanía de los Estados en todos los ámbitos que afectan a un cambio interno de legislación». Los temas que se debatieron, dentro de las varias sesiones que llevó a cabo este Comité de expertos, fueron propuestos por el Gobierno Francés y se pueden resumir en los siguientes: Daños causados por las aeronaves a terceras personas y bienes de la tierra, imposición de un seguro obligatorio para todas las aeronaves, establecimiento de registros aeronáuticos, propiedad de la aeronave, derechos reales e hipotecas recaídas sobre la misma. También tuvo lugar la entrada en vigor de un sistema de Arrendamiento de Aeronaves. Se trató asimismo, el tema del Abordaje aéreo, la condición jurídica del jefe de la aeronave y la naturaleza de las cartas de porte, así como las reglas uniformes para la determinación de la nacionalidad de las aeronaves<sup>55</sup>.

## 6.2 *Convenio de Varsovia de 1929*

La segunda Convención Internacional sobre Derecho Aéreo Privado fue convocada como "Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional"<sup>56</sup>. Esta Convención se abrió debido al

---

<sup>54</sup> El citado anteproyecto constaba de doce artículos y, entre su contenido es importante destacar el papel de ciertos principios: aplicación a todo transporte por aeronave de viajeros o mercancías efectuando o transbordo, siempre que el lugar de origen y destino se encuentren en Estados diferentes; obligatoriedad de un billete de pasaje nominativo e intransferible; responsabilidad del transportista por pérdidas o averías y retrasos resultantes de sus faltas personales y de vicios del propio aparato, extendiéndose esta responsabilidad a las faltas cometidas por sus agentes y, por último, exención de responsabilidad en casos de fuerza mayor, riesgos del aire, falta del pasajero, vicio propio de la mercancía y faltas no intencionales cometidas por el piloto o los agentes técnicos.

<sup>55</sup> Todas estas materias se encuentran recogidas en el Acta de la Conferencia de París de 1925.

<sup>56</sup> La estructura del mismo fue la siguiente: Cap. I: Campo de aplicación de la Convención, objeto y definiciones; Cap. II: Títulos de transporte; Cap. III: Responsabilidad del transportista;

resultado directo del estudio llevado a cabo, por la CITEJA, en el borrador del convenio. El 12 de octubre de 1929, este acuerdo fue firmado por 33 Estados plenipotenciarios debidamente autorizados<sup>57</sup>. El objeto de esta Convención fueron los transportes, tanto públicos como privados, realizados por vía aérea, de pasajeros, equipajes o mercancías, tanto regulares como no regulares<sup>58</sup>. Aparte de aquellos transportes a los que no se aplica la Convención de Varsovia, por no estar incluidos en las categorías indicadas, se excluyen expresamente los siguientes: 1º) Transporte de Correo: el correo, a los efectos mencionados, no está considerado como mercancía, y así se excluye, de tal manera taxativa, al referirse la Convención a que «se exceptúan de su aplicación los transportes efectuados de acuerdo con Convenciones postales internacionales»<sup>59</sup>. 2º) Transporte de ensayo: tampoco se aplica a «los transportes aéreos internacionales ejecutados a título de primeros ensayos por empresas de navegación aérea con objeto de establecer líneas regulares». La problemática aquí reside en determinar hasta qué momento dura el periodo de prueba, por lo que habrá que estar a la interpretación del juez. 3º) Transporte extraordinario: se consideran como tales, y por tanto fuera del ámbito de aplicación de la Convención, a los que se realizan «en circunstancias extraordinarias fuera de toda operación normal de empresas aéreas»<sup>60</sup>. La Convención ha sido ratificada por más de 60 Estados, desde su entrada en vigor hasta el tiempo presente, y muchas de sus provisiones han sido incorporadas al derecho interno de algunos Estados. Fue la Convención más aceptada por la CITEJA en materia de Derecho Aéreo Privado. El comité legal de la OACI<sup>61</sup> preparó un protocolo del Convenio de Varsovia, el cual fue firmado en La Haya en 1955.

### 6.3 Conferencia de Roma de 1933

La tercera Conferencia Internacional sobre Derecho Aéreo Privado fue celebrada en Roma, del 15 al 29 de mayo de 1933. La CITEJA<sup>62</sup> preparaba, para entonces, dos proyectos de convención, los cuales fueron examinados y modificados para la posterior firma.

---

Cap. IV: Disposiciones relativas a los transportes combinados; Cap. V: Disposiciones generales y finales.

<sup>57</sup> E. Atienza *El General Herrera, Aeronáutica, Milicia y Política en la España Contemporánea*, Ed AENA, Madrid, 1994, cap. VII.

<sup>58</sup> En el proyecto de modificación propuesto por el Subcomité jurídico de la OACI, en su reunión de París de enero de 1952 se excluyen de manera terminante los transportes de pasajeros, mercancías y equipajes por cuenta de autoridades militares y en aeronaves cuya capacidad esté reservada para tales autoridades.

<sup>59</sup> Art. 2º. 2, del Convenio de Varsovia de 1929. Por el que quedan exceptuados de la aplicación del convenio los transportes efectuados con arreglo a lo establecido en los Convenios postales internacionales.

<sup>60</sup> Art. 34º del Convenio de Varsovia de 1929. «El presente Convenio no se aplicará a los transportes aéreos internacionales ejecutados a título de primeros ensayos por Empresas de navegación aérea con vistas al establecimiento de líneas regulares de navegación aérea ni a los transportes efectuados en circunstancias extraordinarias fuera de toda operación normal de la explotación aérea».

<sup>61</sup> Organización Aviación Civil Internacional creada el 4 de abril de 1947.

<sup>62</sup> Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos.

La primera Convención trataba del embargo preventivo de las aeronaves. Se definió el mismo, en el convenio, como todo acto en el que una aeronave es retenida, en favor de un interés privado, el cual debe ser llevado a cabo por las autoridades públicas o judiciales. Estaban exentos del embargo preventivo las aeronaves en los siguientes casos: 1º) Aeronaves en las cuales todos los agentes están empleados por el Estado. 2º) Aeronaves que se encuentran efectivamente en un servicio de línea regular de transporte. 3º) Toda aeronave dedicada al transporte de mercancías o pasajeros que se encuentre en disposición de despegar.

La segunda Convención preparada por la CITEJA, para la Conferencia de Roma, trataba el asunto de la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a los Daños Causados a Terceras Personas en la Superficie. La diferencia que radica entre este convenio y el que se adoptó en la Conferencia de Varsovia es que, en este caso, se contemplan los sucesos de responsabilidad en los que no existe relación contractual entre la aeronave y la persona afectada<sup>63</sup>. Está basado en el principio de responsabilidad absoluta pero limitada con el derecho de la defensa de la negligencia contributiva. El operador de la aeronave es responsable de los daños ocasionados a una tercera persona, siempre que el demandante pruebe que el daño es atribuible a la aeronave.

Originalmente la CITEJA tenía la intención de que la Convención terminase en esos límites, pero numerosos Estados rechazaron ratificarlo, a menos que fuera modificado para proteger las garantías de sus ciudadanos. Como consecuencia se añadieron cláusulas contemplando el seguro obligatorio. Cada aeronave registrada en un territorio miembro del Convenio debía estar asegurada cuando volaran a otro Estado miembro. Se especificaron sanciones pecuniarias para aquellos que no cumplieran con este precepto<sup>64</sup>.

#### 6.4 Conferencia de Bruselas 1938

La cuarta Conferencia Internacional sobre Derecho Aéreo Privado tuvo lugar en Bruselas, del 19 al 30 de septiembre de 1938. Para esta ocasión la CITEJA preparó dos proyectos de convenio. El primero de los cuales trataba básicamente, la problemática de la asistencia y salvamento de las aeronaves en el medio marítimo. Esta parte de la Convención contenía las cláusulas relativas a la limitación de la responsabilidad y la remuneración por el salvamento de aeronaves en el mar<sup>65</sup>.

La segunda parte de la Convención abordaba el tema de las colisiones aéreas<sup>66</sup>, pero no fue siquiera adoptada en la Conferencia. Al no haber en ese

---

<sup>63</sup> Hasta el momento los únicos afectados por incidentes de aeronaves que podían reclamar sus derechos eran aquellos que mantenían o habían mantenido una relación contractual con la compañía en cuestión. Es en este momento cuando se le reconocen los mismos derechos a terceras personas afectadas, las cuales se hallan ajenas a la relación contractual de transporte aéreo.

<sup>64</sup> Algunos países como por ejemplo Gran Bretaña no ratificaron la tercera parte de este Convenio al considerar el límite de la responsabilidad demasiado bajo. Posteriormente esta parte fue revisada en el Convenio de Roma de 1952.

<sup>65</sup> Convención para la Unificación de Algunas Reglas Relativas a la Ayuda y Salvamento de Aviones o por Aviones en el Mar.

<sup>66</sup> Convención para la Unificación de Algunas Reglas Relativas a las Colisiones Aéreas y sus Consecuencias Jurídicas.

momento métodos suficientes para determinar en qué grado fue culpable cada una de las aeronaves implicadas, el comité legal pasó a su estudio técnico para la elaboración de un nuevo proyecto.

Además de los dos proyectos de convenio, en la Conferencia se adoptó un protocolo de seguro de aviación. El tema principal era la posibilidad de defensa ante las reclamaciones de pago del seguro. Este protocolo, el cual pasó íntegro a formar parte de la futura Conferencia de Roma, permitía al asegurador evitar la responsabilidad bajo la póliza en los casos en los que, el término de la póliza hubiese expirado, el suceso ocurriese fuera del límite territorial especificado en el contrato y por último en los supuestos en los que el daño fuera causado por un conflicto internacional armado.

Esta Conferencia puso fin a una serie de asambleas convocadas por la CITEJA. No obstante, se reunieron una vez más, en enero de 1939, antes del estallido de la 2ª Guerra Mundial. La guerra supuso la interrupción del trabajo realizado, en las citadas conferencias, en aras de la unificación de las regulaciones internas en materia de Derecho Aéreo Privado.

### *7. La Asociación Internacional de Tráfico Aéreo (IATA)*

En 1928 tuvo lugar, en La Haya, la constitución de un Organismo, integrado por un grupo de empresas europeas de transporte aéreo, cuyo principal objeto era el de unificar la explotación de las líneas de las empresas afiliadas, que representaban un interés internacional. Este organismo fue sustituido, posteriormente, en una Conferencia realizada, en la Habana, en 1945, por otro llamado Asociación Internacional de Transporte Aéreo (también IATA). La IATA fue creada con el doble fin, primero, de extender la participación en el mismo de compañías de transporte aéreo, de todos los continentes y, en segundo lugar, dar entrada, además, a las empresas que no tuvieran servicios específicamente internacionales. La primera reunión se llevó a cabo en Montréal, en octubre de 1945, por lo que restó ésta como sede de la Asociación<sup>67</sup>.

Los miembros de la IATA se pueden clasificar en activos y asociados. Los activos son aquellas empresas de transporte que presten un servicio público, regular, y debidamente autorizado, para el transporte retribuido de pasajeros, correspondencias o carga, entre los territorios de dos o más Estados, bajo la bandera de un Estado miembro de la OACI. Pueden ser miembros asociados las restantes empresas de transporte aéreo, que efectúen transportes en las mismas condiciones, bajo la bandera de un Estado en el que se den requisitos análogos al caso anterior. Las empresas que no realizan vuelos internacionales carecen de voto.

Los objetivos originarios de la IATA fueron<sup>68</sup>: 1. Promover la seguridad, regularidad y economía del transporte aéreo, en beneficio de los ciudadanos de todo el mundo, fomentando el comercio aéreo y el estudio de la problemática asociada a él. 2. Promover la colaboración entre las compañías de transporte participantes, directa o indirectamente, en los servicios de transporte aéreo. 3.

---

<sup>67</sup> Según el segundo artículo, la oficina principal deberá residir donde radique la sede de la OACI a no ser que la Asamblea General decida otra cosa.

<sup>68</sup> Luis Tapia Salinas, *La regulación jurídica del transporte aéreo*, Ed. Ministerio del Aire, Madrid, 1953, Sección II, pp. 70-78.

Cooperar con las organizaciones internacionales de aviación civil, con especial hincapié en la OACI.

A nivel organizativo la IATA se estructuró a través de una Junta General Anual, de la cual emanaba la autoridad de las decisiones, mientras que la administración de la misma estaba asignada al Director General. Sin embargo, los acuerdos y decisiones más importantes tendrán como foro las Conferencias de Tráfico.

A medida que la organización se hizo más grande y con más miembros, resultó necesario el establecimiento de comités para estudiar y preparar los informes. En 1939 ya contaba con 6 comités específicos: Legal, Postal, Radiotelegráfico, Estudio de cuentas, Transportes combinados y Unificación de documentos<sup>69</sup>.

La gran problemática con la que tuvo que lidiar la IATA, fue la cuestión de la responsabilidad, por lo que hubo que estar al constante estudio de la interpretación de los jueces de los Estados miembros de la organización. La IATA cesó en sus funciones, oficialmente, desde el estallido de la II Guerra Mundial y el desarrollo de la misma, pero volvió a estar efectiva tras la Conferencia de Chicago en 1944<sup>70</sup>.

## 8. El Derecho Aeronáutico en la II Guerra Mundial.

### 8.1 Conferencia de Chicago de 1944

Tras las primeras conversaciones entre Estados Unidos y Reino Unido (1943-1944), el Departamento de Estado de EE.UU., el 11 de septiembre de 1944, invitó a los poderes aliados y a los neutrales<sup>71</sup>, a asistir a una conferencia de trascendencia internacional, la cual se celebraría un mes más tarde en Chicago.

En tal invitación se mencionaban tres objetivos principales, entre los que se diferencian: el primero era el establecimiento de unos acuerdos provisionales, en cuanto a las rutas que podrían tomarse en el espacio aéreo en todo el mundo, el segundo fue el establecimiento, a su vez, de un Consejo Provisional del Espacio Internacional Aéreo y el tercer objetivo, un acuerdo en cuanto los principios que debían regir para un cuerpo aeronáutico permanente y una convención multilateral de aviación.

La Conferencia tuvo lugar el 1 de noviembre del año 1944, bajo la dirección del acto del Asistente Secretario de Estado Berle. Asistieron al evento más de 400 delegados, enviados por los 54 Estados convocados a la misma, de los cuales 90 eran oficiales militares.

Cuatro proposiciones diferentes para la organización civil de la aviación fueron puestas encima de la mesa. Estados Unidos propuso que un cuerpo internacional debería ser establecido con varias funciones ejecutivas, que

---

<sup>69</sup> Según explica Tapia, cada uno de los comités específicos de la IATA estaba formado por un gabinete de expertos reconocidos en la materia encargados de preparar los informes para la futura regulación.

<sup>70</sup> Al volver a ser efectiva en 1944 lo hizo con el nombre de Asociación Internacional de Transporte Aéreo, cambiando así la palabra "tráfico" por "transporte" para responder mejor a las necesidades de los sujetos miembros.

<sup>71</sup> G. N. Pratt, "An historical survey of international air law since 1944", en *McGill Law Journal*, nº 7, vol. II, 1996, p. 138.



operarían en el ámbito técnico, pero como meros asesores en la esfera económica<sup>72</sup>. Reino Unido, por otra parte, quiso dar a la organización el poder de establecer unas rutas y unas clasificaciones especiales. Además, los canadienses añadieron, a la propuesta, la atribución de funciones económicas a la organización en cuestión, tales como el poder de conceder permisos para los operadores del transporte aéreo internacional, como la Junta de Aeronáutica Civil en Estados Unidos<sup>73</sup>. La propuesta conjunta de Australia y Nueva Zelanda fue de las más radicales de la conferencia, ya que propusieron la propiedad y operación de todos los servicios aeronáuticos internacionales en esa misma organización.

Como consecuencia de las continuas posiciones contrarias<sup>74</sup> a las propuestas de Estados Unidos y Reino Unido, se formaron varias reuniones tripartitas en las que tomaban parte Estados Unidos, Reino Unido y Canadá, que finalmente desembocaron en un acuerdo conjunto, en el que se incorporaron, además algunas de las propuestas que hicieron los demás Estados. Las deficiencias que presentaba el texto final dejaban mucho que desear, aun encontrando un punto en el que todos los Estados coincidían<sup>75</sup>.

El Acto Final consistió en un resumen del trabajo que se realizó en la Conferencia de Chicago y en la final adopción y firma por todas las delegaciones, excepto una, el 7 de diciembre de 1944. Cabe destacar varias partes:

1. La Convención. El artículo primero de la Convención repite literalmente el artículo 1 de la Convención de París del año 1919<sup>76</sup>. Como consecuencia, «los servicios aéreos internacionales no programados no podrán operar alrededor o sobre el espacio aéreo de un Estado contratante sin su permiso previo» (art. 6)<sup>77</sup>. El derecho de paso inocente de los servicios aéreos no programados recae sobre el art. 5<sup>78</sup>, visto por muchos expertos no como una regla “pleno jure Gentium” sino como una mera regla “jure contractus”<sup>79</sup>. El artículo 17 confirma el principio de igualdad de tradición, estableciendo que «el aparato de aviación

---

<sup>72</sup> Esto implicaba un sistema de empresa libre en el transporte aéreo internacional para el cual Estados Unidos estaba muy bien preparado debido al largo stock de aeronaves de transporte.

<sup>73</sup> British Parliament White Paper nº 6561 (1944). Los “White papers” son documentos oficiales emanados por el gobierno británico que contiene una serie de propuestas sobre una materia determinada para una futura regulación legal de las mismas.

<sup>74</sup> T. Ivor, “Civil Aviation: International Questions Outstanding”, en *International Affairs*, nº 25, 1 de enero de 1949, pp. 60-65.

<sup>75</sup> Las diferentes partes del texto fueron establecidas por los distintos comités (mayormente compuestos por ingenieros y no por abogados), coordinados en un corto periodo de tiempo.

<sup>76</sup> Artículo 1 Conferencia de París de 1919. Por el que los distintos Estados se reconocen la competencia exclusiva sobre la soberanía del espacio aéreo situado sobre el territorio de los mismos.

<sup>77</sup> Artículo 6 Convención Chicago 1944. Por el que se establece que los servicios aéreos internacionales sobre el territorio de un estado deberán hacerse siempre bajo el permiso y consentimiento del estado que ostenta la soberanía del mismo y en las condiciones que éste establezca.

<sup>78</sup> Artículo 5 Convención Chicago 1944. Los estados reconocen el libre paso de aeronaves civiles (que no comerciales) sobre su territorio sin necesidad de aterrizar ni de realizar escalas. Para este tipo de vuelos, no es necesaria la obtención de un permiso especial del Estado soberano. No obstante, los diversos Estados continúan reservándose el derecho de determinar áreas específicas de sobrevuelo prohibido para todo tipo de aeronaves.

<sup>79</sup> Mc Brayne, “Right of Innocent Passage”, en *McGill Law Journal*, nº 12, 1955, p. 273.

tendrá la nacionalidad del Estado en el que el mismo esté registrado»<sup>80</sup>. El art. 77<sup>81</sup> aparece para establecer una excepción a esta regla en caso de un aparato que opera en el ámbito internacional.

Los Estados firmantes estaban de acuerdo respecto a colaborar en las medidas internacionales necesarias para la segura uniformidad de las regulaciones en el ámbito de la aviación, es decir, los estándares, los procedimientos y la organización, establecidos en algunos artículos de la Convención y detallado en los Anexos Técnicos. La Parte II de la Convención versa sobre la organización permanente.

2. El Acuerdo Internacional de Tránsito de Servicios Aéreos. Firmado por 26 Estados, este acuerdo propone la creación de un derecho convencional de servicios aéreos programados, garantizando las dos “Primeras Libertades”<sup>82</sup> (el paso sin aterrizaje y el aterrizaje para asuntos no referentes al tráfico aéreo).

Dos puntos, sin embargo, no se revisaron: el primero fue el hecho de que unos pocos Estados se abstuvieron de firmar el acuerdo, y, por tanto, no reconocieron el derecho de paso inocente por su espacio aéreo; y el segundo era la cuestión de que el acuerdo podía ser denunciado con un año de anterioridad por cualquier Estado, y, por tanto, no daba un base sólida para “rutas permanentes”<sup>83</sup>.

3. El Acuerdo Internacional del Transporte Aéreo. Se firmó por 16 Estados y fue un intento de la consecución de la libertad de vuelo, avocado por Estados Unidos. Además de las dos “Libertades Técnicas”<sup>84</sup> de tránsito y las paradas de proposiciones técnicas, el Acuerdo contiene tres Libertades Comerciales: la primera es la descarga de pasajeros y mercancía en países extranjeros, la segunda la referida al transporte de pasajeros de un país a otro, y la tercera la que trata de la recogida de pasajeros en un país extranjero. Cuando Estados Unidos se dio cuenta de que la mayoría de los Estados no aceptaron una iniciativa de sistema de libertad en el transporte aéreo, salieron del Acuerdo.

4. Anteproyecto de los Anexos Técnicos. La Convención de Chicago no contenía reglas técnicas para la aviación, al contrario que la Convención de París. Estas reglas se encuentran, pues, en los Anexos Técnicos, los cuales no requieren firma de los Estados y, entonces son considerados de aplicación general, como simples recomendaciones sin fuerza vinculante<sup>85</sup>.

---

<sup>80</sup> Las reglas para determinar la nacionalidad de las aeronaves están transplantadas por analogía del Derecho Marítimo.

<sup>81</sup> Artículo 77 Convención de Chicago de 1944. Este artículo prevé la posibilidad de que, a pesar de que las aeronaves debieran poseer permisos especiales en casos de líneas de servicio internacional, dos o más Estados estableciesen entre sí organizaciones de explotación conjunta de rutas o regiones aéreas comunes, sujetas siempre a las disposiciones establecidas en el Convenio.

<sup>82</sup> Llamadas así en la Convención por representar las dos libertades básicas sobre las que giraba la nueva Regulación Aeronáutica.

<sup>83</sup> J. C. Cooper *The Right to Fly*, Ed. Holt, Nueva York, 1957, p. 175.

<sup>84</sup> Denominadas de esta forma por ser una excepción a las limitaciones de paso en caso de averías técnicas durante el vuelo en la aeronave.

<sup>85</sup> Al no encontrarse plasmados directamente en el texto de la Convención sino en un anexo meramente informativo.

Hay, sin embargo, una importante excepción: de acuerdo con el art. 12<sup>86</sup> sobre alta mar, las reglas aplicables debían ser aquellas establecidas en esta Convención. Estas reglas son, esencialmente, las reglas del aire, que se contienen en el Anexo 2 y que fueron confirmadas por el Consejo de OACI en abril de 1948 y noviembre de 1951. El anexo 2 como consecuencia, establecía que «sobre alta mar, entonces, se aplican estas reglas sin excepción»<sup>87</sup>.

La evaluación del Acto Final como un todo, aun habiendo fracasado en la esfera económica, subraya el éxito en el ámbito técnico, en la organización internacional y en la aceptación universal de los acuerdos principales. Por otro lado, los documentos ponían de manifiesto que «Estados Unidos había conseguido el liderazgo en el campo del Derecho Aéreo Internacional que, en esos tiempos, han sido la prerrogativa de la Unión Europea con el predominio de Francia».

### 8.2 Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Existió una organización provisional de aviación civil internacional (OPACI)<sup>88</sup>, la cual fue constituida, en Montréal en 1945, con el único fin de servir de órgano consultivo, respondiendo a las necesidades de la aviación civil, tras el desastre que dejó en Europa la II Guerra Mundial. La OPACI se mantuvo en sus funciones durante al menos dos años, hasta que en 1947 se creó oficialmente la Organización de Aviación Civil Internacional<sup>89</sup>. Este acontecimiento supuso finalmente la disolución de la CINA.

Terminadas las hostilidades, algunos miembros de la recién creada Organización de las Naciones Unidas, en especial Estados Unidos, aprovecharon para expandir la explotación comercial de las rutas aéreas, beneficiándose de los grandes progresos alcanzados en lo relativo a técnicas de vuelo y a la fabricación de aeronaves, cada vez más perfeccionada. Llegados a este punto, se planteó la necesidad de reglamentar este creciente tráfico aéreo, tras las grandes lagunas legales<sup>90</sup> dejadas por la Convención de París de 1919. Debido a ello y a los conflictos de intereses, se convocó la ya citada Conferencia de Chicago, en la que cabe citar el preámbulo, en cuanto a que resume los principios de la OACI:

«Considerando: Que el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y a preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que el

<sup>86</sup> Artículo 12 Convención de Chicago de 1944. Sobre alta mar, las reglas en vigor serían las establecidas en el Convenio. Cada Estado contratante se compromete a asegurar que se procederá contra todas las personas que infrinjan los reglamentos aplicables.

<sup>87</sup> OACI, *Reglas del aire*, ed. OACI, 4ª edición, Québec, 1960, Anexo II, Artículo 5. La aplicación de aquellas reglas fue objeto de una gran discusión entre Estados Unidos y Gran Bretaña. Unilateralmente establecieron una serie de zonas peligrosas en el Océano Pacífico para sus experimentos nucleares.

<sup>88</sup> Fue creada bajo el principio de promover la seguridad y así como un desarrollo ordenado de la aviación civil a través del mundo.

<sup>89</sup> Se creó a través del documento que se conoce como Convenio sobre Aviación Civil 1947.

<sup>90</sup> Las más relevantes eran las relativas a la delimitación de zonas aéreas y vías de tránsito y las relacionadas con la Responsabilidad en caso de Daños, las cuales fueron abordadas en convenciones específicas de Derecho Internacional Privado Aéreo.

abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general;

Considerando: Que es deseable evitar toda disensión entre las naciones y los pueblos y promover entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo;

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

Han concluido a estos fines el presente Convenio»<sup>91</sup>.

España, a pesar de la labor a favor de las Naciones Unidas llevada a cabo por Luis Azcárraga<sup>92</sup>, que consiguió que nuestro país formara parte de la ONU, fue expulsada, en 1946, por acuerdo en la Asamblea General de la OACI, de todos los organismos especializados y conferencias de las Naciones Unidas.

Cuatro años más tarde se retomaron las relaciones entre España y la ONU, por lo que el 6 de noviembre de 1950<sup>93</sup>, España ya aparece como miembro contratante de la OACI. Nuestro país fue elegido, un año más tarde, para formar parte del Consejo de esta organización.

Los Estados miembros de la OACI han ido aumentando con el paso de los años, de los 26 Estados que había en el momento de su creación, en 1947, a los más de 190 que podemos encontrar actualmente.

Con respecto a su composición, según los términos del Convenio de Chicago<sup>94</sup>, la OACI está formada de una Asamblea, un Consejo compuesto por un número limitado de miembros con diversos órganos subsidiarios, y una Secretaría. La jefatura de la organización descansa sobre el Presidente del Consejo y el Secretario General.

La Asamblea<sup>95</sup>, compuesta por representantes de todos los Estados, es el órgano soberano de la organización; en ella se revisa la actividad de la misma en los aspectos técnicos, económicos y jurídicos, así como se fijan las políticas que ha de llevar la asociación. Las decisiones en la Asamblea se toman por mayoría y cada Estado tiene derecho a un voto<sup>96</sup>.

El Consejo<sup>97</sup> es el órgano rector y permanente, elegido por la Asamblea General por un mandato de 3 años e integrado por 36 Estados Miembros de la

<sup>91</sup> Preámbulo "Convenio de Aviación Civil Internacional" firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944

<sup>92</sup> J. Aparicio Gallego, "La IATA", en Luis Utrilla, *Las Organizaciones Aeronáuticas Nacionales e Internacionales. XIII Jornadas de Estudios Históricos Aeronáuticos*, Fundación Aena, Madrid, 2010, pp. 161-165.

<sup>93</sup> El Estado español llevaba esperando su entrada desde su solicitud enviada el 23 de septiembre de 1947.

<sup>94</sup> Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) de 1944. Segunda parte "La organización de Aviación Civil Internacional". Capítulos VII-XIII.

<sup>95</sup> Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 1944. Parte segunda. Capítulo VIII "La asamblea".

<sup>96</sup> Los votos de todos los Estados tienen el mismo peso. La Asamblea General de la OACI tuvo su trigésimo sexta reunión celebrada en Montréal del 18 al 28 de octubre de 2007.

<sup>97</sup> Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 1944. Parte segunda. Capítulo IX "El Consejo".

Organización<sup>98</sup>. Las categorías por las que la Asamblea General elige a los Estados son, en primer lugar, entre aquellos que realizan las mayores aportaciones en suministros de instalaciones y servicios de navegación aérea y, por otro lado, los Estados cuya elección asegurará en cierto modo la representación de las restantes naciones del mundo.

En el ámbito jurídico, gran parte del trabajo realizado por la organización se ha dedicado a la posibilidad de revisión de los límites de la responsabilidad de los transportistas aéreos, especialmente en caso de muerte o lesiones sufridas por los pasajeros.

En 1929, la aviación todavía no estaba totalmente asentada en la sociedad como un medio regular de transporte, por lo que las crecientes demandas contra las aerolíneas y los transportistas podían haber llevado a esta industria a una quiebra inmediata. Debido a ello fue por lo que los posteriores convenios tuvieron como fin primordial protegerla y limitar la responsabilidad de los actores, en la medida de lo posible<sup>99</sup>.

Otros convenios jurídicos, promovidos por la OACI<sup>100</sup>, han tenido como cuestión central asuntos tales como el reconocimiento internacional de los derechos sobre las aeronaves y la limitación de la responsabilidad de los transportistas aéreos, en caso de daños causados a terceros por aeronaves en superficie. El objetivo que prima en estos convenios de Derecho Aéreo Internacional es el de garantizar la igualdad y el trato ecuaníme para todos los interesados de manera uniforme<sup>101</sup>.

Los Convenios y Protocolos desarrollados por la OACI han sido incorporados posteriormente a la legislación comunitaria y, en otros casos, la Unión Europea ha legislado, de manera amplia, en relación con los derechos de los pasajeros, añadiendo nuevos marcos de actuación, en cuestiones como las de compensaciones y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque, cancelación, retraso de vuelos, entre otros.

Por último, una de las introducciones revolucionarias que introdujo la OACI, fue debido al reconocimiento conjunto de la necesidad de dividir el mundo en regiones<sup>102</sup> de navegación aérea, con objeto de la planificación de implantación de los servicios e infraestructuras terrestres para las operaciones internacionales de transporte aéreo<sup>103</sup>. En 1962, la Asamblea General de la OACI mandó instrucciones al Consejo para el estudio de la nueva estructura

---

<sup>98</sup> Aparte de la composición, el Consejo está asistido por la Comisión de Aeronavegación (cuestiones técnicas), el Comité de Transporte Aéreo (asuntos económicos), el Comité de Apoyo Conjunto de los Servicios de Navegación Aérea y el Comité de Finanzas.

<sup>99</sup> Tanto en la Conferencia de Varsovia como en el Protocolo de La Haya de 1955 se revisaron estos límites y se duplicaron para proteger la industria aeronáutica.

<sup>100</sup> Entre ellos el Acuerdo de Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales (Chicago, 7 de diciembre de 1944).

<sup>101</sup> Entre los convenios más importantes de la OACI cabe destacar el Convenio de Tokio de 1963 y un tratado especial que se ocupa específicamente del tema del apoderamiento ilícito de aeronaves.

<sup>102</sup> La división del espacio aéreo se hizo bajo el criterio de la naturaleza de los servicios prestados por las aeronaves según sean información de vuelo y alerta y control del tránsito aéreo. Así podemos encontrar las FIR "Flight Information Region" (Regiones de Información de Vuelo) y UIR "Upper Information Region" (Regiones Superiores de Información de Vuelo).

<sup>103</sup> Se hizo en 1945 una división de zonas que hubo pronto que abandonar debido a la llegada de los aviones a reacción en 1957, los cuales cruzaban varias zonas sin necesidad de parar a reportar combustible.

regional, la cual quedó finalmente constituida según el siguiente esquema: 1. Región de África-Océano Índico (AFI). 2. Región de Asia. 3. Región del Caribe (CAR). 4. Región de Europa (EUR). 5. Región de Oriente Medio (MID). 6. Región de América del Norte (NAM). 7. Región del Atlántico Septentrional (NAT). 8. Región del Pacífico (PAC). 9. Región de Sudamérica (SAM). Además de dividir el mundo en zonas, se establecieron oficinas regionales, en cada una de ellas, para hacerse cargo de las funciones permanentes de la OACI<sup>104</sup>.

## 9. El Derecho Aeronáutico Privado tras la II Guerra Mundial

### 9.1 La Convención para el Reconocimiento Internacional de Derechos Individuales en la Aviación

El inmenso desarrollo que había experimentado la industria aeronáutica y la expansión de la exportación de material de aviación, tras la II Guerra Mundial, hicieron urgente la cuestión de la validez internacional de los derechos en la aviación. El problema era asegurar la protección de los propietarios de créditos en los casos en los que el equipamiento y la infraestructura asegurada se encontraban en el extranjero o las situaciones en las que las aeronaves pasaban de estar registradas de un Estado a otro. No había hasta entonces la posibilidad de asegurar el reconocimiento de los derechos e intereses de un sujeto, en un país extranjero<sup>105</sup>.

La continua discusión entre OPACI, OACI y el comité legal de la OACI, hizo que se preparase un proyecto de Convención Internacional para el Reconocimiento de los Derechos en la Aviación<sup>106</sup>, el cual fue posteriormente firmado por 20 Estados, en 1948, reunidos en la asamblea de la ICAO, celebrada en Génova.

Los objetivos generales de esta reunión fueron cuatro: en primer lugar, la protección de los acreedores asegurados que prestaban dinero para invertirlo en la seguridad de las aeronaves, en segundo término, la protección de terceros individuales que lidiaban con las cargas ocultas de las aeronaves, en tercer lugar la definición y protección de las demandas privilegiadas y prioritarias contra las aeronaves y, en último puesto, facilitar el traspaso de nacionalidad de éstas de un Estado a otro.

Esta Convención requirió tan solo dos ratificaciones antes de entrar en vigor, éstas fueron las de México y los Estados Unidos. Tras doce años, sólo se habían dado nueve ratificaciones más y cuatro Estados adheridos. Una de las razones por las que muchos de los Estados se negaron a firmar este proyecto,

---

<sup>104</sup> Las FIR por lo general siguen el contorno de las fronteras de los países que conforman la región. Aunque un mismo país puede tener varias FIR (en el caso español hay una en Madrid, otra en Barcelona y una última en Canarias). Por encima de las FIR están las UIR.

<sup>105</sup> Los únicos sujetos que podían hacer velar sus derechos eran bien los afectados por un incidente aeronáutico en el caso que fuesen nacionales de un Estado miembro de la OACI, o bien el propietario de la Aeronave.

<sup>106</sup> Convención Internacional para el Reconocimiento de los Derechos de la Aviación. Chicago 1944. Preámbulo: «...considerando muy conveniente para la expansión futura de la aviación civil internacional que sean reconocidos internacionalmente los derechos sobre aeronaves».

fue la falta de cláusulas aceptando el reconocimiento internacional de las prioridades de las demandas fiscales sobre la de los acreedores pecuniarios<sup>107</sup>.

La resolución fue remitida a la asamblea de la OACI, en Génova, para el estudio de un nuevo intento de unificación de leyes de conflicto. Lo cual fue realmente poco efectivo, por lo que el comité jurídico de la IATA se declaró en una fase de constante estudio de la problemática de la protección de los distintos intereses económicos, que recaen sobre una aeronave.

### 9.2 *La Convención de Roma de 1952*

En la primera sesión de la Asamblea de la OACI en 1947 se destacó, por algunos representantes, la observancia de los grandes cambios de las condiciones del transporte aéreo, de los Gobiernos cuyas Naciones no ratificaron la Convención de Roma de 1933, relativa a los daños causados por las aeronaves a terceras partes en tierra. Se propuso, por lo tanto, una revisión de esta Convención. Se creó un comité para el estudio de la nueva propuesta, formado por representantes de cinco Estados, de la IATA y de la Unión Internacional de Aseguradores Aéreos (IUAI)<sup>108</sup>.

Después de que el sub-comité se reuniese en siete ocasiones, el Proyecto fue remitido a la primera conferencia de Derecho Aéreo Privado tras la Guerra, que fue celebrada en Roma, desde el 9 de septiembre al 7 de octubre de 1952. En la misma estaban representados treinta y ocho Estados y siete organizaciones internacionales.

Además del deseo de unificar las leyes internas sobre la materia, la Conferencia tuvo dos grandes objetivos. En primer lugar, era necesario asegurar la adecuada compensación de los daños causados en la superficie a terceras personas por aeronaves extranjeras, frente al daño que pudiera haber sido previsto o prevenido. Por otro lado, era necesario asegurar al operador, frente a las consecuencias ruinosas de una catástrofe, estableciendo un límite en la responsabilidad, tanto del piloto como del asegurador, que debe afrontar económicamente el riesgo.

Una de las cuestiones a resolver era la de qué daños debían ser rectificadas y sobre quién debía recaer la responsabilidad. Con respecto a la primera cuestión, la Convención redujo el límite de aplicación excluyendo los daños indirectos. El daño debía ser consecuencia directa del incidente, es decir, existir un nexo causal directo entre accidente y daño<sup>109</sup>.

En cuanto a la segunda cuestión, la responsabilidad debía recaer sobre el operador de la aeronave, entendiendo como operador el que hace uso de la aeronave en el momento en que el daño es causado, es decir, el que posee el control de la nave. La dificultad, para el demandante, de encontrar quién es en cada caso el operador fue resuelta por el artículo 2<sup>110</sup>, dictando que el

---

<sup>107</sup> También se argumentó que la Convención pecaba de haberse hecho con demasiada prisa queriendo resolver los problemas rápido y mal, siendo dominada por las tradiciones legales específicas de unos pocos Estados con intereses políticos en el asunto.

<sup>108</sup> International Union of Aviation Insurers.

<sup>109</sup> Se incluyó más tarde en la interpretación del Convenio, los daños producidos por ruidos y las vibraciones en un accidente.

<sup>110</sup> Artículo 2 (3) del Convenio sobre Daños Causados a Terceras Personas en la Superficie por Aeronaves Extranjeras firmado en Roma el 7 de octubre de 1952. Establece que se presume operador, y por tanto responsable como tal, al propietario inscrito en el registro, salvo prueba en contrario en el juicio para determinar la responsabilidad.

propietario registrado se presume como operador, a menos que éste pruebe que es un tercero<sup>111</sup>.

El siguiente paso fue establecer la naturaleza y la extensión de la responsabilidad de los operadores. La naturaleza de la responsabilidad se determinaba según el grado de negligencia o culpa del operador. En cuanto a la extensión de la responsabilidad por los daños ocasionados a terceros, se consideró limitada, excepto en varios casos concretos: 1. Cuando el daño es causado por un acto u omisión deliberado del operador, sus ayudantes o sus agentes, realizado con la intención de producirlo. En los casos en los que sean los ayudantes, o los agentes, los que realicen el acto en cuestión, se deberá probar que lo realizaron bajo el mando y supervisión del operador principal. 2. Los casos en los que una persona, equivocadamente, toma y hace uso de una aeronave sin consentimiento.

El siguiente punto a discutir, una vez asumido que toda aeronave debía estar asegurada bajo pena de multa, era determinar en qué jurisdicción se debía reclamar el pago en caso de daños a terceros. Se llegó a la conclusión de que el único foro válido era el del domicilio en el cual hubiesen sido producidos los daños. No obstante, el operador podía, por petición del demandante, aceptar el foro del domicilio del demandante y sujetarse a la decisión de los jueces del Estado correspondiente. La ejecución de la sentencia podía hacerse en cualquiera de los Estados, incluso si no tenía conexión con cualquier asunto del accidente<sup>112</sup>.

Esta Convención tampoco fue muy popular, en cuanto a ratificación y adhesión por parte de los Estados, debido tal vez, a que las cláusulas en él contenidas eran, en cierto modo, contrarias a los ambiciosos intereses económicos de las naciones. Las grandes potencias mundiales alegaron la existencia de demasiados defectos como para garantizar su aceptación.

### 9.3 Protocolo de la Haya de 1955

La segunda gran conferencia sobre Derecho Internacional Privado Aéreo en llevarse a cabo, tuvo como misión la revisión del Convenio de Varsovia de 1929<sup>113</sup>. Esta Convención pasará a la historia por establecer un sistema claro de responsabilidad por los daños causados a los pasajeros, equipaje y demás bienes durante el transporte aéreo<sup>114</sup>.

Beaumont<sup>115</sup>, el delegado de conferencia de los Estados Unidos, pidió que se incluyeran los daños mentales o psicológicos, o cualquier daño no físico, que pudieran derivarse de cualquier incidente aeronáutico<sup>116</sup>.

---

<sup>111</sup> Se contempló incluso la posibilidad de la concurrencia de operadores, por ejemplo en el caso de una colisión de dos aeronaves en las que ambas tendrían un operador distinto.

<sup>112</sup> Artículo 20 (1) Convenio de Roma de 1952.

<sup>113</sup> Este protocolo forma un único cuerpo jurídico con el Convenio de Varsovia de 1929, al que actualiza y complementa, interpretándose ambos como un solo instrumento. El protocolo fue firmado por España en agosto de 1963.

<sup>114</sup> Hasta el momento la responsabilidad estaba basada en la negligencia, pero tras este momento, la carga de la prueba fue transferida al demandado, el cual debía entonces demostrar que él o sus agentes habían tomado todas las medidas necesarias tendentes a evitar el daño, o bien que les fue imposible tomar dichas medidas.

<sup>115</sup> J. Lyon, "An historical survey of international air law since 1944", en *McGill Law Journal*, 1996, nº 7, vol. II, p. 157.



Respecto al sujeto responsable, entendido como el transportador, este Convenio distingue dos sujetos, por un lado el Transportador Contractual<sup>117</sup> y, por otro, el Transportador Actual<sup>118</sup>, envueltos en el transporte de personas, equipaje o bienes. Ambos serían sujetos a los cuales se le aplican las reglas de la Convención de Varsovia. Sin embargo, el Convenio de La Haya dejó sin resolver la cuestión de qué ocurría en los casos en los que el demandante tan sólo se dirigiese contra uno de los dos, en el sentido de si la responsabilidad de ambos era solidaria o subsidiaria.

#### 10. *El final de un siglo que no estudiamos y solo apuntamos « au résumé »*

Actualmente, la mayoría de las disposiciones que regulan el sector aeronáutico y aeroportuario son emanadas de los órganos comunitarios de la Unión Europea. Ello es consecuencia de la liberalización del sector del transporte aéreo, iniciado a finales de los años cincuenta, y que, a día de hoy, es objeto de desarrollo con la llamada política de cielos abiertos o Cielo Único Europeo. Las etapas por las que ha pasado la liberalización del transporte aéreo, en la segunda mitad del siglo XX, podemos clasificarlas en cinco<sup>119</sup>: 1ª Etapa (1958-1974): Según lo establecido en el Convenio de Chicago cada Estado tenía plena soberanía en la política y el control de su espacio aéreo, por lo que no había ningún atisbo de una política comunitaria<sup>120</sup>. 2ª Etapa (1974-1986): En este periodo se comienza a aplicar el tratado y los principios de igualdad de trato y política social y de libre circulación de mercancías, servicios y capitales, al transporte aéreo. El caso *Nouvelles Frontières*<sup>121</sup> marca un antes y un después en la historia aeronáutica, en cuanto a que determina que en los ordenamientos jurídicos nacionales podrán ser aplicadas las normas de libre competencia a los vuelos realizados entre países comunitarios y, también con determinadas especialidades, a los realizados entre terceros países. 3ª Etapa (1986-2002): Se consigue entonces la liberalización total del transporte aéreo y se desarrollan gran número de disposiciones legales<sup>122</sup>, cuyo objetivo no era otro que unificar y armonizar los criterios exigidos en el sector aeronáutico y aeroportuario. Es en esta fase cuando se establece la posibilidad de cualquier particular, ya sea persona jurídica o empresa, en la que concurren los requisitos formales exigidos por la normativa, pueda constituirse como compañía aérea. Se acaba entonces la política proteccionista de los Estados y las compañías nacionales de Bandera. 4ª Etapa (2002-2004): Una vez liberalizado el sector del transporte aéreo, el siguiente objetivo fue conseguir y mantener una política inspirada en la protección a los pasajeros, que velase por

---

<sup>116</sup> Se exceptúan de esta regla los casos en los que los daños sean causados por una despresurización repentina de la cabina de pasaje o por turbulencias aéreas.

<sup>117</sup> El cual aparece en el contrato como transportador. En estos casos suele ser el propietario de la aeronave, generalmente las compañías aéreas.

<sup>118</sup> Refiriéndose a la persona que de facto realiza el transporte en la aeronave, en estos caso el o los pilotos que la manejan.

<sup>119</sup> G. Díaz Rafael, *Descubrir el Derecho Aeronáutico*, AENA, Madrid, 2008, cap. "Hacia un cielo único".

<sup>120</sup> Poco a poco se fue aplicando el Tratado de las Comunidades Europeas, y, en concreto, el artículo 84.2 (actualmente corresponde al 80.2.)

<sup>121</sup> Sentencia del Tribunal Europeo de Justicia 30 de abril de 1986.

<sup>122</sup> Tanto reglamentos como directivas de ámbito comunitario.

la seguridad aérea<sup>123</sup>. 5ª Etapa (2004-actualmente): Se crea un nuevo marco para las relaciones del transporte aéreo entre países comunitarios y terceros países, con la política de cielos abiertos<sup>124</sup>. Durante estas cinco fases por las que ha pasado la Unión Europea dentro del marco de la Política de Transporte Aéreo, el legislador comunitario ha adoptado un elenco de reglamentos con fuerza vinculante en el ordenamiento jurídico español desde su publicación en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas<sup>125</sup>. Por otro lado, una de las organizaciones más importantes nacidas en el marco europeo, fue la llamada EUROCONTROL u Organización Internacional para la Seguridad de la Navegación Aérea, cuya principal función fue la de organizar los servicios de circulación aérea en el espacio aéreo superior. Se creó mediante el Convenio de Bruselas de 13 de diciembre de 1960, ratificado por España el 26 de noviembre de 1996. Los requisitos de seguridad exigidos por esta organización se estipulan mediante el Eurocontrol Safety Regulatory Requirements, que tratan sobre diversos asuntos de este ámbito<sup>126</sup>. Desde finales de 1999, la Unión Europea ha estado trabajando con los distintos Estados miembros en la constitución de un Cielo Único Europeo. Para la consecución de este fin, se han adoptado una serie de reglamentos comunitarios con el objetivo de fijar las bases para la creación de este nuevo marco, en el que deberán prestarse los servicios de navegación aérea y organizar y utilizar el espacio aéreo.

En primer lugar, a través del reglamento nº 549/2004<sup>127</sup>, se fijó el marco para la creación de un Cielo Único Europeo. El espacio europeo es considerado como un bien común, que debe ser gestionado de una forma unitaria, prescindiendo de las fronteras entre los distintos Estados que integran la Unión Europea. Por esta razón, es necesario contar con la colaboración de EUROCONTROL y las autoridades de los Estados miembros para garantizar condiciones máximas de seguridad y eficacia. Más tarde, el 10 de marzo de 2004, fueron adoptados tres reglamentos comunitarios que desarrollaron las disposiciones contenidas en el Reglamento Marco<sup>128</sup>: Reglamento (CE) nº 550/2004 Relativo a la Prestación de los Servicios de Navegación Aérea en el Cielo Único Europeo, Reglamento (CE) nº 551/2004 Relativo a la Organización y Utilización del Espacio Aéreo y Reglamento (CE) nº 552/2004 Relativo a la Interoperabilidad de la Red Europea de Gestión del Tránsito Aéreo. Se crea entonces, en 2005, lo que se conoce como proyecto SESAR (Sistema Europeo de Gestión del Tránsito Aéreo), con la precisa y concreta finalidad de coordinar e integrar las actividades de investigación y desarrollo del Espacio Único Europeo. Dicho proyecto constaba de tres fases: 1ª Fase de Definición del Proyecto (2005-2008): la principal misión fue la de determinar las diferentes etapas cronológicas que había que recorrer, las prioridades de los programas

---

<sup>123</sup> Iris Lienhart, „Luftsicherheit im europäischen Kontext: Die Revision der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002“, en *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, 58, 2009, pp. 1-15.

<sup>124</sup> Stephan Hobe, Wolf Müller-Rostin y Anna Recker, “Fragwürdiges aus Luxemburg zur Verordnung 261/2004”, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, 59, nº 2, 2010, pp. 149-166.

<sup>125</sup> Ahora Diario Oficial de la Unión Europea.

<sup>126</sup> Los ESSARR’s tratan de temas diversos. ESSARR1: Visión global de la seguridad ATM; ESSARR2: Incidentes de seguridad ATM; ESSARR3: Sistemas de gestión de la seguridad; ESSARR4: Valoración y disminución de riesgos; ESSARR5: Personal ATM; ESSARR6: Sistemas HW/SW; ESSARR7: Procedimientos ATM.

<sup>127</sup> Diario Oficial de la Unión Europea L 096 de 31 de marzo de 2004.

<sup>128</sup> Todos ellos publicados en el DOUE L 906 de 31 marzo de 2004.

de modernización y la planificación de la puesta en marcha. Estaba cofinanciada por la Comunidad y por el EUROCONTROL, aunque su dirección y responsabilidad correspondían a éste último. Finalizó en 2008, con la adopción de un Plan Maestro de Gestión del Tráfico Aéreo, que definió los programas de trabajo para la ejecución de los objetivos e incluyó las diferentes estrategias a seguir. 2ª Fase de Desarrollo del Proyecto (2008-2013): Una vez fijado el Plan Maestro de Gestión de Tráfico Aéreo, fue necesario desarrollar los nuevos equipos, sistemas y normas que garantizarían la convergencia de un sistema de gestión del tránsito aéreo permanente interoperable en Europa. 3ª Fase de Despliegue del Proyecto (2014-2020): En esta fase se producirá y aplicará la nueva infraestructura de gestión del Tránsito Aéreo que deberá estar integrada por componentes armonizados e interoperables. Con la finalidad de gestionar las actividades de la fase de desarrollo del proyecto SESAR, mediante el reglamento (CE) nº 219/2007 del Consejo, de 27 de febrero de 2007<sup>129</sup>, y en virtud de lo establecido en el artículo 171 del Tratado, se constituye una empresa común para la realización de dicho proyecto, denominada “Empresa Común SESAR”. La empresa común es una entidad sin ánimo de lucro, financiada con fondos, públicos y privados, proporcionados por sus miembros, que dedicará todos sus recursos a la modernización del sistema de gestión del tránsito aéreo europeo.

Su sede está en Bruselas, e inicialmente estaba previsto que tuviese una vida de ocho años después de que el Consejo refrendase el Plan Maestro de Gestión del Tránsito Aéreo (El Plan Maestro ATM), resultante de la fase de definición del proyecto SESAR.

## 11. Conclusión

A la luz del estudio realizado, podemos comprobar que el Derecho Aeronáutico no es una materia de fácil estudio, debido a la gran cantidad de avances y cambios en la regulación que han tenido lugar en apenas un siglo. Lo que sí está claro es que, tras la II Guerra Mundial, se hizo patente la necesidad de una Regulación Aérea Común. Cada vez era más notorio que el sector aeronáutico iba a jugar un papel primordial en la industria del transporte, tanto de mercancías como de personas, y, por ende, en la economía de todas las naciones.

Las fronteras geográficas entre Estados pasaron a ser la única barrera de los aviones, por lo que, como hemos visto, las primeras Convenciones estaban dirigidas, principalmente, a perfilar el principio de libertad de sobrevuelo inocente por territorio extranjero. Una vez superado la antigua visión de soberanía total sobre el Espacio Aéreo Nacional, los Estados se han centrado en cuestiones más concretas en los posteriores Convenios.

Sin duda, el papel clave en la regulación aérea lo han representado las Organizaciones Internacionales, surgidas, evidentemente, de la necesidad de un estudio intensivo de la materia por expertos *ad hoc*. Desde las primeras Organizaciones hasta las más recientes, han estado dirigidas, en todo momento, a crear un marco común, a nivel global, bajo el que proteger los derechos de todos los agentes implicados en el proceso aeronáutico.

---

<sup>129</sup> DOUE L 64/1 2 marzo de 2007.

El cambio más drástico llegó, en la Conferencia de Chicago, con el Nacimiento de la OACI, puesto que cualquier Estado podía llegar a ser miembro, y sus directrices son aplicables incluso a situaciones en las que están implicados Estados No Miembros.

La OACI se ha encargado, desde entonces, de velar por el cumplimiento de los principios contenidos en el Convenio de Chicago, aún vigente en nuestros días. Un punto clave, en este sentido, es la obligatoriedad de todos los Estados de incluir, en su normativa nacional, las directrices y recomendaciones de este órgano de las Naciones Unidas.

No obstante, la Unión Europea ha dado un paso adelante y ha tomado una iniciativa reguladora, más allá de las indicaciones de la OACI. Prueba de ello ha sido la implantación de un órgano, hasta entonces inexistente, como lo es el Joint Aviation Authorities (JAA-Autoridades conjuntas de Aviación). Éste representa el mayor organismo regulador, en lo concerniente a aviación civil, en el territorio europeo, excepto en áreas de seguridad, la cual es materia reservada a otro organismo propio europeo, la European Aviation Safety Agency EASA (Agencia Europea de Seguridad en la Aviación).

Aunque la Conferencia de Chicago suponga el documento central sobre el que gira toda la regulación de la OACI, desde entonces ha habido un gran número de regulaciones posteriores para hacer frente a las nuevas problemáticas, como lo pueden ser el terrorismo o el secuestro de aeronaves.

Como se observa, la industria aeronáutica crece de forma exponencial, no existen fronteras, ni casi límites geográficos que no puedan superar los aviones. Lo mismo ocurre con el Derecho Aeronáutico, un sector en el que, en menos de un siglo, se han producido muchísimos más cambios que en otros ámbitos, en los que la tendencia reguladora está más estabilizada.

Finalmente, el Derecho Aeronáutico, puede ser calificado como uno de los ámbitos más completos, puesto que, no sólo el aumento de la actividad aérea alimenta el sistema de jurisprudencia y actividades jurídicas, que de ésta se desprenden, sino que, además, el medio aéreo está estudiado por todas las ramas básicas del Derecho (Internacional Público y Privado, Civil, Mercantil, Penal, Laboral y Procesal).

Es por esto que la tendencia, en los últimos años, tanto de la OACI, como de los Organismos Europeos, ha sido nombrar comisiones expertas en cada una de las áreas, para lograr, así, el fin último que se ha buscado desde el principio, una regulación a fondo, común, para todo el planeta.

## BIBLIOGRAFÍA

- A) Convención de París 1919.  
<<http://www.doctorcalleja.com.ar/Archivos/paris%201919.htm>>  
Convenio de Varsovia de 1929.  
>[http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP\\_ES.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP_ES.pdf)>  
Convenio de Aviación Civil Internacional (Chicago) 7 de diciembre de 1944.  
<[https://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-1969-1497](https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-1969-1497)>  
Convenio de Tokio de 1963.  
<[www.colegiodepilotos.org/app/download/1742087/TAC215ESP.pdf](http://www.colegiodepilotos.org/app/download/1742087/TAC215ESP.pdf)>  
Convención de Roma de 1952.

<[B\) Arroyo Martínez, I., \*Curso de Derecho aéreo\*, Ed. Thompson & Civitas, Madrid, 2006.](http://www.ehu.eus/ceinik/tratados%5C21TRATADOSOBREAVIACION%5C TAC213ESP.></a></p></div><div data-bbox=)

Atienza, E., *El General Herrera, Aeronáutica, Milicia y Política en la España Contemporánea*, Ed. AENA, Madrid, 1994.

Basileco, A. N., *La propriété de l'espace aérien et les risques créés par la navigation aérienne*, Jouve & Cie., París, 1920.

Blanc-Dannery, Y. Y., *La convention de Varsovie et les règles du transport aérien international*, A. Pedone, París, 1933.

Bravo Navarro, A., *El comandante de aeronave. Condición y régimen jurídico*, Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio, Madrid, 1966.

Combacau, J., *Droit international public*, Ed. Montchrestien, 2ª edición, París, 1995.

Contreras de la Rosa, I., "Nueva configuración de las circunstancias extraordinarias para el transporte aéreo en el Reglamento (CE) N° 261/2004", en *La eficiencia del transporte como objetivo de la actuación de los poderes públicos: liberalización y responsabilidad*, Ed. Marcial Pons, Madrid y Barcelona, 2015, pp. 473-488.

Cooper, J. C., *The Right to Fly*, Ed. Holt, Nueva York, 1957.

Del Valle, G., "El derecho de la navegación y del transporte aeronáutico español y comparado europeo de los años 30", *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, XVIII, 2001, pp. 2351-2383 y XIX, 2002, pp. 2491-2521.

Díaz Rafael, G., *Descubrir el Derecho Aeronáutico*, AENA, Madrid, 2008.

Dixon, R., *Technical Aspects of Air Transport Management*, Nueva York, 1955.

Esteve Pardo, J., *Régimen jurídico de los aeropuertos. Servicio Público y explotación comercial*, Ed. Tirant lo Blanc, Valencia, 2001.

Ginesty, R., *Responsabilité du transporteur aérienne*, Imprimerie Saint-Cyprien, Toulouse, 1928.

Glines, C. V., "First in America's Skies", *Aviation History Magazine*, nº 54, Junio 2006.

Gómez Campelo, E., "El transporte aéreo y la responsabilidad de la compañía ante el traslado de indocumentados. Una normativa en cuestión", *La eficiencia del transporte como objetivo de la actuación de los poderes públicos: liberalización y responsabilidad*, Ed. Marcial Pons, Madrid y Barcelona, 2015, pp. 527-545.

González Cabrera, I., "El transporte aéreo ante la disyuntiva de la protección del pasajero y la defensa de los intereses del sector", en *Nuevos enfoques del Derecho aeronáutico y espacial, XXXVIII Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico y espacial*, Ed. Marcial Pons, Madrid y Barcelona, 2015, pp. 291-313.

Hackworth, *Digest of International Law*, vol V, Ed. Green Haywood, Washington, 1943.

Ivor, T., "Civil Aviation: International Questions Outstanding", *International Affairs*, nº 25, 1 de enero de 1949.

Jeppensen, E., *Air Law (Air Transport Pilot Training)*, Jeppensen GMBH, Berlín, 2004.

Lacroix, P., *Le domaine aérien et la guerre. Essai sur les hostilités et la neutralité aériennes dans le conflit de 1914-1919*, Imp. Vve. [viuda] Bonnet, Toulouse, 1919.

Lianos, Ioanis, Davis, Peter y Nebbia Paolisa, *Damages Claims for the infringement of EU Competition Law*, Oxford University Press, Oxford, 2015.

Lincoln Bouvé, C., "Private ownership of Airspace", *Air Law Review*, nº 1, 1930.

Lissitzyn, J., *International Air transport and National Policy*, Nueva York, 1942.

Litvine, M., *Précis élémentaire de droit aérien*, Ed. Bruylant, Bruselas, 1953.

Lyon, J. T., "An historical survey of international air law since 1944", *McGill Law Journal*, 1996, nº 7, vol II.

Manduca, *La responsabilità penale dei reati nello spazio aereo e la giurisdizione istruttoria*, Roma, 1981.

Mann, F. A., *Studies in International Law*, Ed. Clarendon Press, Oxford, 1973.

Martin, E., *Shawcross and Beaumont, on Air Law*, Butterworth, Londres, 1974.

Maschino, M., *La condition juridique du personnel aérien*, Ed. Per Orem, París, 1930.

Mc Brayne, "Right of Innocent Passage", en *McGill Law Journal*, nº 12, 1955.

Parada Vázquez, D., *La relación jurídica aeronáutica*, Ed. Cedecs, Barcelona, 1998.

Pratt, G. N., "An historical survey of the International Air Law before Second World War", en *McGill Law Journal*, nº 7, vol 1.

Salinas de Frías, A. M., et alii, *Counter-Terrorism International Law and Practice*, Oxford University Press, Oxford, 2012.

Sanchez Bartolomé, M., "Situación actual de la propuesta de modificación de la normativa de protección al pasajero en el ámbito extranjero", en *La eficiencia del transporte como objetivo de la actuación de los poderes públicos: liberalización y responsabilidad*, Ed. Marcial Pons, Madrid y Barcelona, 2015, pp. 641-652.

Spaight, J. M., *Air Power and War Rights*, Macmillan and Co. Ltd, Aberdeen, 1947.

Spaight, J. M., *Aircraft in peace and the law*, Macmillan and Co. Ltd, Londres, 1919.

Sykes, F. H., *Aviation in peace and war*, Ed. FQ Books, Londres, 1922.

Tapia Salinas, L., *Regulación Jurídica del Transporte Aéreo*, Ministerio del Aire, Madrid, 1953.

Tapia Salinas, L., *Derecho Aeronáutico*, Ed. Bosch, 2ª Edición, Barcelona, 1993.

Thomas, F., *La crise de l'aéronautique française et l'œuvre du Ministère de l'Air*, Presses Universitaires de France, París, 1930.

Utrilla, L., *Actas del II Simposio "Ciencia y Técnica en España de 1898 a 1945, Cabrera, Cajal, Torres Quevedo" 1, 2 y 3 de agosto de 2000*, Ed. AENA, Madrid, 2002.

Utrilla, L., "La IATA", en *Las Organizaciones Aeronáuticas Nacionales e Internacionales. XIII Jornadas de Estudios Históricos Aeronáuticos*, Fundación Aena, Madrid, 2010.

Vasigh, Bijan, Fleming, Ken y Tacker, T., *Introduction to Air Transport Economics. From Theory to Applications*, Ashgate, Aldershot, 2008.

Videla Escalada, F., *Manual de Derecho Aeronáutico*, Ed. Zavalía, 3ª edición, Buenos Aires, 2000.

Wensveen, John G., *Air Transportation: A Management Perspective*, Ed. Ashgate, Aldershot, 2007.

Yusta Viñas, C., "El Congreso Iberoamericano de la Navegación Aérea de 1926", en *AEROPLANO. Revista de la Historia Aeronáutica*, nº 20, 2002.

Zampone, A., "Spunti di riflessione su alcune questioni di giurisdizione e di competenza nella Convenzione di Montreal 1999", en *Estudios de Derecho Aéreo: Aeronave y liberalización*, Ed. Marcial Pons, Madrid y Barcelona, 2009, pp. 447-454.

<p>Recibido el 20 de julio de 2016. Aceptado el 7 de octubre de 2016</p>
--