

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES
SEMINARIO DE GRADUACIÓN EN CIENCIAS JURÍDICAS AÑO 2005
PLAN DE ESTUDIO 1993



**“LAS ÁREAS RESTRINGIDAS DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE
EL SALVADOR FRENTE AL EJERCICIO DE LAS FUNCIONES PÚBLICAS
CONSTITUCIONALES DE LA PROCURADURÍA PARA LA DEFENSA DE
LOS DERECHOS HUMANOS Y LOS JUECES DE LA REPÚBLICA A LA LUZ
DE LOS TRATADOS INTERNACIONALES”**

TRABAJO DE GRADUACIÓN PARA OPTAR AL TÍTULO DE:

LICENCIADA EN CIENCIAS JURIDICAS

PRESENTAN:

CAMPOS GRANADOS, BESSY MARIA

HERNANDEZ MARTÍNEZ, CLAUDIA LORENA

SERPAS MARAVILLA, ANA MARIA

DIRECTOR DE SEMINARIO:

LIC. NELSON ARMANDO VAQUERANO

CIUDAD UNIVERSITARIA, SAN SALVADOR MARZO, 2006

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR

RECTORA

DRA. MARIA ISABEL RODRÍGUEZ

VICE - RECTOR ACADEMICO

ING. JOAQUIN ORLANDO MACHUCA GOMEZ

VICE - RECTORA ADMINISTRATIVO

DRA. CARMEN ELIZABETH RODRÍGUEZ DE RIVAS

SECRETARIA GENERAL

LICDA. ALICIA MARGARITA RIVAS DE RECINOS

FISCAL GENERAL

LIC. PEDRO ROSALIO ESCOBAR CASTANEDA

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES

DECANA

LICDA. MORENA ELIZABETH NOCHEZ DE ALDANA

VICE - DECANO

LIC. OSCAR MAURICIO DUARTE GRANADOS

SECRETARIO

LIC. FRANCISCO ALBERTO GRANADOS HERNÁNDEZ

COORDINADORA DE LA UNIDAD DE SEMINARIO DE GRADUACIÓN

LIDA. BERTA ALICIA HERNÁNDEZ AGUILA.

DIRECTOR DE SEMINARIO

LIC. NELSON ARMANDO VAQUERANO

Índice

Introducción -----	-8
CAPITULO I	
Competencias Territoriales del Estado	
1.1 NOCIONES GENERALES SOBRE LAS COMPETENCIAS DEL	
ESTADO -----	-13
1.1.1 Ideas sobre los Orígenes del Estado -----	-15
1.1.2 El Estado Moderno -----	-16
1.1.3 El Estado de El Salvador -----	-17
1.2 CONCEPTO Y ELEMENTOS DEL ESTADO	
1.2.1 La Población -----	-19
1.2.2 El Poder o Gobierno -----	19
1.2.2.1 La Politicidad -----	20
1.2.2.1.1 Clasificación de las funciones del Estado -----	20
1.2.2.2 La Soberanía-----	21
1.2.3 El Territorio Del Estado -----	23
1.2.3.1 Concepto y Naturaleza Jurídica del Territorio -----	23
1.2.3.2 Fronteras y Criterios de Delimitación -----	23
1.2.3.2.1 <i>Fronteras. Concepto, tipología y naturaleza</i> -----	24
1.2.3.2.2 <i>Criterios de Delimitación de las Fronteras</i> -----	-25
1.3 LAS COMPETENCIAS PERSONALES DE LOS ESTADOS -----	28
1.3.1 Los Nacionales -----	28
1.3.2 Los Extranjeros -----	31
1.3.3 Los Apartidas -----	32
1.4 COMPETENCIAS TERRITORIALES DEL ESTADO -----	-33

1.4.1 Modos / medios de Adquisición de Competencia Territorial - - - - -	33
1.4.1.1 La Ocupación - - - - -	34
1.4.1.2 La Accesión - - - - -	35
1.4.1.3 La Cesión - - - - -	35
1.4.1.4 Prescripción Adquisitiva - - - - -	36
1.4.1.5 La Conquista - - - - -	36
1.4.2 Concepto y Características de las Competencias Territoriales - - - - -	37
1.4.2.1 Concepto - - - - -	37
1.4.2.2 Características generales de las Competencias Territoriales - - -	38
1.4.3 Obligaciones Relacionadas con el Ejercicio de las Competencias Territoriales - - - - -	38
1.4.4 Modificaciones/Limitaciones del Contenido de la Competencia Territorial - - - - -	40
1.5 COMPETENCIAS MARÍTIMAS - - - - -	42
1.5.1 Breve reseña Histórica del Derecho del Mar - - - - -	42
1.5.2 Concepto de Derecho del Mar - - - - -	43
1.5.3 Características - - - - -	44
1.5.4 Elementos del Derecho del Mar - - - - -	45
1.5.5 Convención del Derecho del Mar de Montego Bay Jamaica - - - - -	46
1.5.5.1 Mar Territorial - - - - -	46
CAPITULO II	
AMBITO JURIDICO DEL DERECHO AERONÁUTICO	
2.1 CONVENIOS INTERNACIONALES - - - - -	49
2.1.1 Convenio Internacional Para La Reglamentación de la navegación Aérea (Paris 1919) - - - - -	52
2.1.2 Convención Iberoamericana de 1926 - - - - -	56

2.1.3	Convención Panamericana de La Habana de 1928	-56
2.1.4	Conferencia de Aviación Civil Internacional (Chicago 1944)	57
2.1.4.1	Convenio Provisional Sobre Aviación Civil Internacional	61
2.1.4.1.1	<i>Organismo Provisional de Aviación Civil</i>	
	<i>Internacional (OPACI)</i>	-62
2.1.4.2	Convención de Aviación Civil Internacional	65
2.1.4.3	Convenio Relativo al Tránsito de Los Servicios	
	Aéreos Internacionales	-75
2.1.4.4	Convenio sobre Transporte Aéreo Internacional	-76
2.1.5	Anexos Técnicos	-77
2.1.5.1	Anexo 17: Seguridad: Normas y Métodos	
	Recomendados Internacionales. Protección de la Aviación	
	Civil Internacional contra los Actos de Interferencia Ilícita	--- -80
2.1.6	Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la	
	República de El Salvador y el Gobierno de Los Estados Unidos	
	de América	-----85
2.1.7	Convenio Sobre Las Infracciones Y Ciertos Otros Actos	
	Cometidos A Bordo De Las Aeronaves, Firmado En Tokio	
	el 14 de Septiembre de 1963	-----88
2.1.8	El Convenio para la Represión del Apoderamiento	
	Ilícito de Aeronaves, firmado en la Haya el 16 de Diciembre	
	de 1970.	-----88
2.1.9	Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la	
	Seguridad de la Aviación Civil (Hecho En Montreal el 23	
	de Septiembre de 1971.)	-----89
2.1.10	Protocolo Para la Represión De Actos Ilícitos de Violencia	
	en los Aeropuertos que prestan Servicio a la Aviación	

Civil Internacional. -----	90
2.2 DELIMITACIÓN CONSTITUCIONAL DEL TERRITORIO DEL ESTADO DE EL SALVADOR A PARTIR DE LA CONSTITUCIÓN DE 1824 HASTA LA CONSTITUCION VIGENTE -----	90
2.2.1 Constitución De La República Federal De Centro América del 22 de Noviembre 1824 -----	91
2.2.2 Constitución del 18 de Febrero de 1841 -----	93
2.2.3 Constitución de La Republica del Salvador 19 de Marzo de 1864 -----	93
2.2.4 Constitución Política De El Salvador Del 16 De Octubre de 1871 -----	94
2.2.5 Constitución de La República del Salvador del 9 de Noviembre del Año de 1872, reformando la Constitución emitida el dieciséis de Octubre de 1871 -----	95
2.2.6 Constitución Política de la República de El Salvador del 16 de Febrero de 1880 -----	95
2.2.7 Constitución Política de La República del Salvador del cuatro de Diciembre de 1883 -----	96
2.2.8 Constitución Política de La República de El Salvador del trece de agosto de 1886 -----	96
2.2.9 Constitución Política para los Estados Unidos de Centro América del Veintisiete de agosto de 1898 -----	97
2.2.10 Constitución Política de La República Federal de Centro América del 9 de Septiembre de 1921 -----	97
2.2.11 Constitución Política de La República de El Salvador del 20 de Enero de 1939 -----	98
2.2.12 Reformas a La Constitución Política Vigente (1939), emitidas El 24 de Febrero de 1944 -----	98

2.2.13 Constitución Política de La República de El Salvador	
de 1945 - - - - -	-98
2.2.14 Constitución Política de El Salvador del 7 de Septiembre	
de 1950 - - - - -	-99
2.2.15 Constitución Política de El Salvador del Ocho de Enero	
de 1962. - - - - -	-100
2.2.16 Constitución de La República de El Salvador del	
quince de Diciembre de 1983 - - - - -	101
2.3 LEYES SECUNDARIAS VIGENTES - - - - -	104
2.3.1 Código Civil - - - - -	105
2.3.2 Ley Orgánica de Aviación Civil - - - - -	-107
2.3.3 Reglamento de Aeródromos - - - - -	-111
2.3.4 Ley Orgánica de La Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma - - - - -	113
2.3.5 Reglamento para la Aplicación de la Ley de La Comisión	
Ejecutiva Portuaria Autónoma - - - - -	115
2.3.6 Ley para la Construcción, Administración y Operación	
del Nuevo Aeropuerto Internacional El Salvador - - - - -	-115
2.3.7 Reglamento del Aeropuerto Internacional El Salvador - - - - -	115
2.3.8 Reglamento de Operaciones Vigente del Aeropuerto Internacional	
El Salvador - - - - -	-120

CAPITULO III

REGLAMENTACION JURIDICA QUE DA OPERATIVIDAD AL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE EL SALVADOR

3.1 DEFINICIÓN DE REGLAMENTO - - - - -	-124
3.2 REQUISITOS DE VALIDEZ DE LOS REGLAMENTOS - - - - -	125
3.2.1 Limites Formales - - - - -	-125

3.2.1.1 La Competencia para emitir Reglamentos - - - - -	125
3.2.1.2 La Potestad Reglamentaria como producto de la Personalidad Jurídica de la Administración Pública- - - -	127
3.2.1.3 Personalidad del Órgano Administrativo - - - - -	129
3.2.1.4 Procedimiento para la Elaboración de los Reglamentos - - - - -	131
3.2.1.5 La Jerarquía Normativa - - - - -	135
3.2.2 Limites Sustanciales - - - - -	136
3.2.2.1 Control Judicial de la Discrecionalidad - - - - -	136
3.2.2.2 La Materia Reglamentaria - - - - -	137
3.2.2.3 Irretroactividad - - - - -	141

CAPITULO IV

ASPECTOS ESPECÍFICOS DEL PROBLEMA DE INVESTIGACION

4.1 DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN. - - - - -	144
4.1.1 Requerimiento Fiscal - - - - -	146
4.1.2 Opinión de la Procuradora para la Defensa de los Derechos Humanos ante el proceso penal a que fueron sometidos colaboradores de esa institución, por la Fiscalía General de la República - - - - -	150
4.1.3 Resolución del Juez de Paz que conoció en el Presente Caso - - - - -	158
4.2 RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN - - - - -	172
4.2.1 Causa - - - - -	172
4.2.2 Efectos - - - - -	173

CAPITULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 CONCLUSIONES. - - - - -	175
-----------------------------	-----

5.1.1 Conclusiones Generales -----	175
5.1.2 Conclusiones Particulares -----	179
5.2 RECOMENDACIONES -----	183
5.2.1 Recomendaciones a la Autoridad de Aviación Civil (AAC)- -----	183
5.2.2 Recomendaciones Dirigidas a la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA). -----	183
5.2.3 Recomendaciones a los Procuradores, Jueces, y otros Funcionarios y Empleados Públicos. -----	184
5.2.4 Recomendaciones a la Asamblea Legislativa -----	185
5.2.5 Recomendaciones al Órgano Ejecutivo. -----	185
5.2.6 Recomendaciones a la Fiscalía General de la República -----	185
BIBLIOGRAFÍA -----	187
ANEXOS	

INTRODUCCIÓN

Desde el siglo XIII ya se vislumbraban estudios sobre aspectos relacionados con la aviación tales como que el aire podía sostener objetos, de la misma manera que el agua soporta un barco, para comienzos del siglo XVI Leonardo Da Vinci analizó el vuelo de los pájaros y diseñó aparatos que más tardes resultaron realizables por ejemplo la hélice y el paracaídas, ya en el siglo XIX ya se experimentaba con cometas y planeadores capaces de soportar el peso humano, pero no fue hasta en 1903 en el Estado de Kitty Hawk, en Carolina del Norte donde los hermanos Wilbur y Orville Wright, realizaron el primer vuelo de una aeronave que pesaba más que el aire propulsada por motor.

Durante la Primera Guerra Mundial se incrementó el uso de las aeronaves por las necesidades de guerra en el reconocimiento, ataque y bombardeo; posteriormente se crearon las primeras líneas aéreas para correo y pasajeros, en 1945 se dio una reducción en la producción de aeroplanos militares y dio inicio a la fabricación de aviones civiles, es así como poco a poco y con los avances tecnológicos que en materia de aviación se han tenido, el tráfico aéreo constituye una actividad cotidiana, la cual necesita de una regulación jurídica de carácter internacional que permita una organización para que los Estados puedan explotar el servicio de aviación civil internacional.

Debido a la necesidad de uniformar las reglas de aviación civil se han venido desarrollando a lo largo de la historia una gama de convenios, que pretendían en el momento histórico, satisfacer las necesidades del momento de su creación, es así que el año de 1919 se crea el primer Convenio Internacional para la Reglamentación de la Navegación Aérea en París, en donde principalmente se estableció el reconocimiento de la Soberanía Plena y exclusiva de los Estados del espacio aéreo por encima de su territorio y de sus aguas territoriales.

En 1926 se creó la Convención Iberoamericana, teniendo el mismo contenido de la Convención de París, con la única diferencia que los países que la conformaban eran únicamente los de la Península Ibérica. Más tarde 1928 se creó la Convención de la

Habana, Cuba que al igual que la anterior tenía una gran semejanza a las disposiciones y objetivos de la Convención de París; finalmente en 1944 se creó la Convención de Aviación Civil Internacional, siendo la única que logró unificar las reglas Internacionales sobre Aviación Civil y que a la fecha ha servido de inspiración para la creación de diferentes convenios de navegación aérea entre diversos Estados. Con el fin de actualizar y desarrollar la Convención se han creado distintos anexos, con el fin de que exista un marco de normas de carácter técnico para orientar, uniformar, estandarizar y perfeccionar los procedimientos técnicos y comerciales en los complejos problemas de la Navegación Aérea. En la actualidad existen dieciocho anexos técnicos, dentro de los cuales se encuentra el Anexo diecisiete, que trata de aspectos de Seguridad. Este Anexo fue elaborado por el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, con el propósito de uniformar los procedimientos técnicos de Seguridad.

El Salvador, como sujeto de Derecho Internacional, ha suscrito una diversidad de Tratados Internacionales, con el fin de estar en armonía con la comunidad internacional. Dentro de estos podemos encontrar la Convención de Aviación Civil Internacional y sus anexos. Con el fin de cumplir con las disposiciones establecidas dentro de esta, El Salvador se ha visto obligado a desarrollar lo que Derecho Administrativo Moderno prescribe, y es el formar un sistema descentralizado para cumplir con las obligaciones que le establece dicho Convenio. Como muestra de esa voluntad, El Salvador creó en octubre de 1965 la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), entidad a través de la cual el Estado administraría los puertos del país, incluyendo el Aeropuerto Internacional El Salvador. Debido a que, y como lo dice la Ley Orgánica de CEPA, este solo tiene facultades para la administración, por medio de Decreto Legislativo n° 582, de fecha dieciocho de octubre de dos mil uno se crea la Ley Orgánica de Aviación civil, en la cual se instituye la Autoridad de Aviación Civil, entidad encargada de velar por el cumplimiento de la normativa Nacional e Internacional adoptada, y de desarrollar los lineamientos de seguridad que se deben ejecutar dentro del Aeropuerto.

Debido a que la Convención de Aviación Civil de 1944, especialmente el Anexo 17 de la misma Convención, regula competencias del Estado, en cuanto regula

principios de seguridad en los aeropuertos no solo en aire sino en tierra obliga al Estado de proveer seguridad en los aeropuertos, surge la interrogante ¿ Cuenta El Salvador con una normativa jurídica nacional capaz de responder a los Lineamientos Internacionales del Derecho Aeronáutico, especialmente sobre Seguridad Aeroportuaria, y si la existente cuenta con los requisitos necesarios para su aplicabilidad a los funcionarios que en el ejercicio de sus funciones necesiten de la aplicación de esta normativa?

Al tener esa interrogante se planteó la necesidad de establecer de una manera formal lo que es el enunciado de nuestro trabajo de investigación, que como estudiosos del derecho internacional nos sirvió de base para elaborar el trabajo que hoy nos llevará a la obtención de nuestro grado académico, capitalizado en un tema el cual reza de la siguiente manera: *“El Salvador no cuenta con una normativa jurídica nacional capaz de responder a los Lineamientos Internacionales del Derecho Aeronáutico, especialmente sobre Seguridad Aeroportuaria; ya que la existente no puede ser aplicada por no reunir los requisitos de fondo y de forma que la ley establece para producir efectos jurídicos, lo cual produce un estado de incertidumbre e inseguridad jurídica a los funcionarios y empleados públicos que en el ejercicio de sus funciones necesiten de la aplicación de esta normativa ”*

Mas sin embargo el enunciado del tema y el problema de investigación no se limitan a ellos mismos, sino que estos conllevan una exigencia científica y académica o sea un sustento o argumentación del porque de la investigación constituyéndose esta como una producción científica novedosa, porque con este trabajo pretendemos crear una visión de si El Salvador se encuentra preparado para seguir las exigencias internacionales en cuanto a seguridad aeroportuaria se refiere.

El espacio cronológico en que desarrollamos nuestro trabajo de investigación, entiéndase este como el alcance temporal; comprende desde el día veintiocho de abril del año dos mil cinco, fecha en que aconteció la intromisión de los señores delegados de la Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos en las instalaciones de la Zona Aeronáutica del Aeropuerto Internacional El Salvador, hasta la fecha.

Además de los aspectos que señalamos en nuestra interrogante y nuestra premisa, nos compete determinar, entre otros:

- Si los hechos cometidos por los delegados de la Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos, constituyen un delito.
- Si los hechos cometidos por los delegados de la Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos constituyen un detrimento al estatus de seguridad que tiene el Aeropuerto Internacional El Salvador.
- Si los Funcionarios públicos tienen conocimiento acerca del Derecho Aeronáutico, específicamente en aspectos de seguridad aeroportuaria, con el fin de realizar con apego a derecho sus funciones.
- Establecer que tipo de bien es el Aeropuerto Internacional El Salvador.

Debido al alto grado de importancia jurídica que reviste nuestro trabajo de investigación, es necesario, para poder obtener resultados óptimos, emplear recursos tales como leyes, doctrina, jurisprudencia, sentencias, que constituyen fuentes del derecho (*lato sensu*) y que en este caso también son fuentes formales de información para la investigación. Por lo anterior concluimos que al realizar nuestra investigación la encauzamos bajo el perfil dogmático – formalista; que es la perspectiva metodológica que más se apega a la obtención de los resultados deseados, ya que por el casi total desconocimiento de la materia es imposible utilizar los métodos convencionales de análisis en las investigaciones sociales, por ejemplo la encuesta, por lo que únicamente nos pudimos valer en investigación de campo a través de la *entrevista no dirigida (non – directive interview)*, en donde el entrevistado tiene completa libertad de expresar la información y opiniones, y al entrevistador le concierne animar a hablar de un determinado tema y orientarlo. Su función es “fundamentalmente la de servir de medio de expresión exhaustiva de la información y opinión del sujeto y del ambiente de referencia dentro del cual tiene personal significación su información y opiniones.”

Asimismo nuestro trabajo de investigación estuvo circunscrito a estudiar la estructura y comportamiento del objeto de investigación, por lo cual el nivel de

conocimiento científico que alcanza nuestra investigación es el descriptivo; de los fenómenos que se develaron a lo largo de la investigación realizada.

CAPITULO I

LAS COMPETENCIAS DEL ESTADO

Una de las funciones principales y más básicas del Derecho Internacional Público es “delimitar y distribuir las competencias estatales...que ejerce el Estado en un plano de independencia e igualdad respecto de los demás Estados reconocidas y reglamentadas por el Derecho Internacional, al objeto de permitir los niveles necesarios de coexistencia y aun de cooperación en el juego de las relaciones internacionales...”¹. Es menester iniciar nuestro trabajo de investigación recordando las nociones básicas sobre lo que es un Estado, su respectiva organización, funcionamiento en cuanto a las competencias territoriales que a este le corresponden entendiendo como territorio a lo largo de nuestra investigación el espacio terrestre, marítimo y aéreo sobre el cual se ejerce soberanía en un determinado Estado.

1.1 NOCIONES GENERALES SOBRE LAS COMPETENCIAS DEL ESTADO

1.1.1 Ideas sobre los Orígenes del Estado

Desde la antigüedad, el hombre ha buscado asociarse en comunidades más o menos definidas con el propósito de satisfacer sus necesidades básicas, que eran desde la alimentación hasta la protección del medio que les rodeaba, es decir, que formaban organizaciones para desarrollarse en un determinado territorio. A lo largo de la historia se han identificado diversas formas de organización, muchas de estas han sido llamadas formas Preestatales. Entre ellas podemos mencionar:

- a) Las antiguas Teocracias: las formas políticas anteriores a la Grecia Clásica, se caracterizaron por que el poder político y religioso estaban fusionados².
- b) La Polis Griega: la vida de la polis comprendía lo que hoy conocemos como la vida moral, religiosa y económica, así pues, eran ajenas al mundo griego la

¹Diez de Velasco Vallejo, Manuel. “Instituciones de Derecho Internacional Público” Undécima Edición, Editorial Tecnos S.A. Madrid España 1997 Pág. 333.

² Biblioteca de Consulta Microsoft Encarta 2004 Microsoft Corporation. © 1993-2003.

separación de la política respecto de las demás esferas de la vida y es aquí precisamente donde tiene sus comienzos el pensamiento social y político. Las formas griegas de gobierno, tanto Aristocráticas como Democráticas, comprendían algún tipo de asamblea del pueblo³.

- c) La República Romana y El Imperio: Roma tuvo Diversos sistemas políticos como de organización Dentro de esos sistemas políticos⁴, vale la pena destacar algunos aspectos, de “La República Constitucional”⁵, ya que es un precedente cuyas características se ven reflejadas, aunque no fielmente, en los Estados modernos: 1) Roma posee una Constitución en el pleno sentido de la palabra, es decir que poseían normas controladoras del poder verdaderos controles y contrapesos; 2) Roma no era una democracia parecía que el pueblo era un elemento decisivo, pero su papel se limitaba exclusivamente a decir si o no a las candidaturas propuestas. Durante el Imperio hay que destacar la distinción entre la sociedad y el Estado y en consecuencia la distinción entre el derecho público y el privado⁶.
- d) El Feudalismo: Surge en Europa Occidental entre los siglos IX al XIII, tras el desmembramiento del imperio Carolingio⁷, esto es Francia, Alemania, Borgoña e

³ *Ibíd.*

⁴ *Ibíd.* “Roma, Historia”.

⁵ *Ibíd.* El segundo gran periodo de la historia de Roma se define por el Régimen Republicano que la gobierna desde que en el 510 a.C. puso fin a la monarquía hasta que en el 27 a.C. da comienzo el régimen imperial. Durante esta etapa, los plebeyos logran acceder al poder cuando en el 367 a.C. una nueva ley obliga a que uno de los dos principales magistrados (cónsules) debía pertenecer a esa clase social. Roma completa su dominio sobre toda la península Itálica y se lanza a obtener el control del mundo mediterráneo, para lo que en el 146 a.C. derrotará a la poderosa ciudad norteafricana de Cartago después de tres guerras. Al mismo tiempo, su contacto con la cultura griega llevará a Roma a adoptar gran parte de ella. Cayo Julio César es la principal figura de la historia republicana romana entre el 60 y el 44 a.C., pero será un descendiente suyo, Octavio, quien en el 27 a.C. se convierta en el primer emperador romano, después de restaurar la unidad política tras casi cien años de guerras civiles. La poderosa cultura latina que había aculturado cientos de pueblos europeos, asiáticos y norteafricanos, verá acrecentar su influencia internacional con el inicio del Imperio romano.

⁶ *Id.*

⁷ *Ibíd.* “Carolingios”. La Dinastía Carolingia, también llamada Carlovingia, dinastía de reyes francos que gobernaron un vasto territorio en Europa occidental desde el siglo VII hasta el siglo X d.C.; la dinastía toma su nombre de su más renombrado miembro, Carlomagno. La familia descendía de Pipino el Viejo (también llamado Pipino de Landen), un poderoso terrateniente que estuvo al servicio de los reyes Merovingios del pueblo franco Clotario II y Dagoberto I, como mayordomo de palacio de Austrasia, desde el 613 hasta el 639. El Imperio Carolingio se fundamentaba en la estructura social establecida a finales del Imperio romano.

Inglaterra. El feudo prácticamente significaba un pacto entre nobles o entre el rey o príncipe y los nobles en virtud del cual una parte se vinculaba a la otra por una relación de vasallaje, la cual obligaba al vasallo a prestar fidelidad y servicios al señor y este a proteger a su vasallo al cual cedía el beneficio hereditario de una tierra, un oficio o una función pública, una renta o algún rendimiento económico cualquiera⁸.

1.1.2 El Estado Moderno

“El Estado representa una forma de organización de las sociedades políticas”⁹; pero no es posible hablar del Estado sino hasta la revolución renacentista, respecto a la cual se han dado dos posturas: a) Para la historiografía es una revolución y más concretamente una revolución italiana que se enlaza con la antigüedad clásica, período de opresión de la iglesia de Roma; b) La otra postura parte del Romanticismo Decimonónico y tiende a revalorizar lo medieval, a conectar la edad media con la antigüedad enlaza el renacimiento con la baja edad media. De estas dos posturas la más dominante es la primera de ellas dadas las circunstancias siguientes: a) aparece en el ámbito social una clase media y una burguesía plutocrática¹⁰ la cual desafió a la nobleza rural y hereditaria que apareció en el feudalismo; b) aparece una nueva forma de pensamiento el cual es el individualismo esto es el culto a la virtud subjetiva del empresario basado en la libertad de acción y la eficiencia; c) en lo político surge un humanismo basado en la filosofía natural y no en la teología; d) el Renacimiento dignifica el derrumbamiento del papado y del imperio y la aparición de las nuevas monarquías nacionales; e) y finalmente cabe destacar, el triunfo del capitalismo como modo de producción el cual contribuyó a robustecer el poder¹¹.

⁸ *Ibíd.* FEUDALISMO.

⁹ Díez de Velasco Vallejo, Manuel. “Curso de Derecho Internacional Público”. Tomo Primero. Editorial Tecnos S.A. Madrid, España 1963. Pág. 205.

¹⁰ *Op.Cit.* Biblioteca de Consulta Encarta. El Término Burguesía, en un principio servía para designar a los habitantes libres de las ciudades europeas durante la edad media. Más tarde, el término se convirtió en sinónimo de clase media-alta. En sentido etimológico proviene del latín burgus y del alemán brug, designando a aldeas pequeñas que dependen de otra ciudad. La burguesía designaría, pues, a quienes habitaban los burgos.

¹¹ *Ibíd.* “Estado”.

El momento histórico – geográfico – en el que algunos autores ubican la aparición del Estado es “en la Europa occidental entre los siglos XIV y XVI; en la Italia del renacimiento, en la España de finales del siglo XV, en la Inglaterra y la Francia del siglo XVII encontramos los primeros ejemplos históricos del Estado en el sentido moderno”¹², en el que imperaban primacía de la ley sobre las demás fuentes y la del derecho nuevo sobre la del viejo, supone un nuevo criterio definidor del poder político es decir el monopolio de la emanación de la ley, la concentración del poder entre otras características, aunque en su primera acepción como Monarquía Autoritaria tiene su base en la figura del rey por ello se les denominaba Monarquías Nacionales¹³.

1.1.3 El Estado de El Salvador

Como en la mayoría de Estados Americanos, El Salvador pertenecía – como parte de las provincias – al imperio español¹⁴; por lo tanto la época, de la Colonia no es posible hablar de un Estado de El Salvador. En la primera parte del siglo diecinueve se fueron dando movimientos que culminarían en la ruptura del dominio español. Estos conflictos se fundamentaron en motivos de carácter económico y político entre las clases dominantes de la época – criollos y españoles –, y se libró una batalla motivada, según muchos autores, por intereses oligárquicos.

Al proclamarse el Acta de Independencia del 15 de Septiembre de 1821, se dio paso a la formación de un nuevo Estado. El 22 de noviembre de 1824, el Primer Congreso Federal promulgó una Constitución en la que se creaba un Estado Federal, en el cual se estableció que su nombre sería “Federación de Centroamérica”¹⁵.

Aun y cuando los Estados fueron proclamados libres, soberanos, e independientes, se encontraban subordinados al poder político de la Federación; es decir

¹² Op.Cit. Díez de Velasco Vallejo, Manuel. “Curso de Derecho Internacional Público”. Pág. 205.

¹³ Núñez Rivero, Cayetano y otros, “El Estado y la Constitución Salvadoreña” 1º Edición San Salvador, enero 2000 Pág. 2.

¹⁴ Villalta Baldovinos, Darío. “Teoría del Estado” y una Introducción al Derecho Constitucional. Tercera Edición. Editorial e Imprenta Universitaria. San Salvador 2003. Pág. 37.

¹⁵ *Ibíd.* Pág. 45.

que los Estados contaban con autonomía en lo administrativo y gubernativo, pero esta competía a la vez con los de la Federación, lo que motivo fuertemente su disolución¹⁶. Durante este período El Salvador tampoco adquiere las características propias de un Estado Soberano e Independiente.

Las causas de tipo económicas, sociales y políticas, al igual que en la independencia, motivaron la desintegración de la Federación¹⁷ – como en las diferentes ocasiones en que se intento restituirla – para dar paso a lo que ahora conocemos como Estado Unitario¹⁸. Tal es así que el 22 de febrero de 1841 se proclama la primera Constitución que nos dio el Carácter de Estado Unitario, soberano e independiente y el verdadero origen de nuestro Estado¹⁹, ya que en ella se consolida

“...el poder político que precisa el sector gobernante para mantener u orden económico y social mediante una organización jurídico-política, ejercido sobre un territorio propio y una población determinada...”²⁰.

Actualmente, El Salvador conserva la forma de Estado Unitario, Soberano e Independiente tal como se ve reflejado en los siguientes artículos de nuestra Constitución:

Art. 83.- El Salvador es un Estado soberano. La soberanía reside en el pueblo, que la ejerce en la forma prescrita y dentro de los límites de esta Constitución.

Art. 85.- El Gobierno es republicano, democrático y representativo.

El sistema político es pluralista y se expresa por medio de los partidos políticos, que son el único instrumento para el ejercicio de la representación del pueblo dentro del Gobierno. Las normas, organización y funcionamiento se sujetarán a los principios de la democracia representativa.

La existencia de un partido único oficial es incompatible con el sistema democrático y con la forma de gobierno establecidos en esta Constitución.

¹⁶ *Ibíd.* Pág. 44.

¹⁷ *Vid.* Accioly, Hildebrando. “Tratado de Derecho Internacional Público” Tomo I. Instituto de Estudios Políticos. Madrid, España 1958. Pág. 172-173. Para una mejor ilustración sobre la Formación o Nacimiento de los Estados.

¹⁸ *Op.Cit.* Villalta Baldovinos, Darío. “Teoría del Estado” y una Introducción al Derecho Constitucional. Pág.45. El autor define al Estado Unitario como una forma de Estado Centralizado, en el que los poderes fundamentales se hayan concentrados o reunidos en un solo núcleo de autoridad. *Vid.* Págs. 185-189.

¹⁹ *Vid.* Capítulo II apartado 2.1 del presente trabajo de Investigación.

²⁰ *Ibíd.* Pág. 47.

1.2 CONCEPTO Y ELEMENTOS DEL ESTADO

En el apartado anterior nos hemos referido brevemente a algunas ideas sobre los orígenes del Estado que hoy conocemos. Nos corresponde ahora establecer un acercamiento de carácter conceptual sobre lo que es el Estado.

El Estado, para algunos autores, es la denominación que reciben las entidades políticas soberanas sobre un determinado territorio, su conjunto de organizaciones de gobierno y, por extensión, su propio territorio²¹; es posible definirlo también como una población determinada que habita permanentemente en un territorio delimitado y esta sujeta a un conjunto de normas e instituciones concretas²².

“Al Derecho Internacional le interesa el Estado cuando se den determinados elementos para poder considerarlo como uno de sus sujetos”²³. De las definiciones anteriores podemos connotar que la existencia del Estado esta conformada por: La Población, La Organización Política en su triple vertiente de gobierno, ordenamiento jurídico y poder político; y El Territorio que será abordado detenidamente en el siguiente apartado²⁴.

1.2.1 La Población

El elemento humano de un Estado, se conforma de la asociación, agrupación o reunión de un grupo de personas, la cual se establece dentro del territorio de un Estado, y por lo tanto se encuentra sometido al poder y jurisdicción de este²⁵. Es conveniente aclarar en este momento la diferencia que existe entre los vocablos Población y Pueblo. El termino Población “...se utiliza para designar un grupo de hombres en sentido aritmético, es un criterio nada más que estadístico...”²⁶; es decir que este vocablo únicamente designa el número de habitantes que hay dentro del territorio de un Estado – nacionales y extranjeros – sometidas al poder de este, o mas exactamente la organización

²¹ Op.Cit. Biblioteca de Consulta Encarta. “Estado”

²² Op.Cit Núñez Rivero, Cayetano y otros, “El Estado y la Constitución Salvadoreña” Pág. 3.

²³ Op.Cit. Diez de Velasco Vallejo, Manuel. “Curso de Derecho Internacional Público”. Pág. 206

²⁴ *Ibíd.* Pág. 207.

²⁵ Op.Cit. Villalta Baldovinos, Darío. “Teoría del Estado” y una Introducción al Derecho Constitucional. Pág. 70

²⁶ *Id.*

estatal ejercita un conjunto de poderes de hecho²⁷. En cambio, el pueblo es considerado como “... el conjunto de miembros nacionales de un Estado...”²⁸, los cuales forman parte, en un determinado momento, de una sociedad política territorial independiente. A partir de las definiciones anteriores, podemos inferir que “el pueblo se diferencia de la población en que incorpora solo a los nacionales aún los que no habitan en el territorio del Estado; en cambio la población además de tomar en cuenta a los extranjeros requiere como requisito esencial que residan en el territorio del Estado”²⁹.

Nuestra Constitución, aunque no hace una diferenciación exacta, considera a estos grupos de personas de forma separada, ya que habla de Pueblo en el: art. 86, que literalmente dice: “El poder público emana del pueblo”; es decir, son considerados *uti universi*, siendo estos el objeto y el sujeto de poder, pudiendo ser considerados como gobernados – el destinatario de sus normas – y como gobernantes – es decir que el crea o contribuye a crear normas, instituciones y órganos estatales –. Por otra parte, el art. 96, del mismo cuerpo normativo, considera como parte de la población, a los extranjeros, mientras se encuentren en el territorio de la República: “Los extranjeros, desde el instante en que llegaren al territorio de la República, estarán estrictamente obligados a respetar a las autoridades y a obedecer las leyes, y adquirirán derecho a ser protegidos por ellas”.

1.2.2 El Poder o Gobierno

No existe Estado sin gobierno, “Sin poder no puede existir Estado”³⁰. Debido a que este surge con el fin de proteger los intereses generales supone legitimidad en cuanto a su establecimiento y ejercicio, es decir un gobierno fundado en derecho. La organización política es un elemento complejo, ya que supone en primer lugar la existencia de un gobierno en sentido amplio que ejerza su poder sobre el territorio y a población; es decir que un gobierno estatal está constituido por “un conjunto de

²⁷ Op.Cit. Díez de Velasco Vallejo, Manuel. “Curso de Derecho Internacional Público”. Pág. 207

²⁸ Op.Cit. Villalta Baldovinos, Darío. “Teoría del Estado” y una Introducción al Derecho Constitucional. Pág. 70.

²⁹ *Ibíd.* Pág. 71.

³⁰ *Ibíd.* Pág. 89.

instituciones y órganos a través de los cuales se manifiesta la existencia de una organización política constituida y eficaz³¹, los cuales poseen las siguientes características: la politicidad y la soberanía.

1.2.2.1 La Politicidad

Todo Estado tiene derecho a extender su actividad a todas las materias que sean consideradas de interés general para la comunidad. La organización política se manifiesta en concreto a través de los órganos encargados de llevar a cabo la actividad social del Estado, es decir la organización de las funciones del Estado. Se manifiesta también a través de la creación de normas jurídicas que se impongan a la población, el territorio y la organización gubernamental en general³².

La politicidad sugiere una organización del Estado. Cuando de organización estatal se habla, nos referimos a las funciones que el Estado ejerce a través de los órganos, que no son más que "... estructuras jurídicas a través de las cuales se cumplen las funciones de la institución estatal..."³³.

1.2.2.1.1 Clasificación de las funciones del Estado

Para que el Estado cumpla con sus fines tiene que desarrollar actividades, sin las cuales no puede existir. Las funciones se clasifican en fundamentales y no fundamentales. Las funciones fundamentales son las siguientes:

- 1) Una actividad encargada de formular normas generales, para reglamentar las relaciones entre el Estado y los ciudadanos entre si. Es decir, en todo Estado encontramos una Función Legislativa³⁴.
- 2) Una función encaminada a la tutela de ese ordenamiento jurídico, es decir una función judicial³⁵.

³¹ Op.Cit. Diez de Velasco Vallejo, Manuel. "Curso de Derecho Internacional Público". Pág.208.

³² Id.

³³ Op.Cit. Villalta Baldovinos, Darío. "Teoría del Estado" y una Introducción al Derecho Constitucional. Pág. 122.

³⁴ Id. Esta función se encuentra enmarcada en nuestra Constitución en el TITULO VI ORGANOS DEL GOBIERNO, ATRIBUCIONES Y COMPETENCIAS CAPITULO I: ORGANO LEGISLATIVO SECCION PRIMERA ASAMBLEA LEGISLATIVA Art. 121.- La Asamblea Legislativa es un cuerpo colegiado compuesto por Diputados, elegidos en la forma prescrita por esta Constitución, y a ella compete fundamentalmente la atribución de legislar.

³⁵ Id. Esta función se encuentra regulada en nuestra Constitución en CAPITULO III ORGANO JUDICIAL Art. 172.- La Corte Suprema de Justicia, las Cámaras de Segunda Instancia y los demás tribunales que establezcan las leyes

- 3) Finalmente una función de gobierno o de dirección del Estado, encaminada a la satisfacción de las necesidades de los individuos, es decir la función administrativa³⁶.

De las ideas anteriores es posible deducir que, de acuerdo a las funciones que realiza cada órgano, estos se dividen en:

- a) Órganos inmediatos del Estado: estos son consecuencia de la constitución del Estado mismo³⁷, no dependiendo del mando o poder de otro Órgano en el ejercicio de sus atribuciones. En Estados como el nuestro, un ejemplo de estos Órganos son el Legislativo, Judicial y Ejecutivo.
- b) Órganos Mediatos: son aquellos cuya situación no descansa de forma inmediata en la Constitución, sino que su creación depende directamente de la discrecionalidad del órgano inmediato³⁸.

Típicamente, el Órgano Ejecutivo, es el inmediato, ya que para el ejercicio de sus funciones, la administración, necesita de la creación de entidades que le permita cumplir sus objetivos.

1.2.2.2 La Soberanía

Supone que el Estado ejerza su actividad – Nacional o Internacional – por su propio poder, es decir que este tenga la capacidad suficiente para obrar inmediata y directamente sobre todos los elementos que conforman el Estado³⁹. El hecho de poder tomar estas decisiones implica independencia de los poderes externos y autoridad máxima sobre los grupos internos. El concepto de soberanía surgió cuando los europeos de los siglos XVI y XVII empezaron a buscar fundamentos laicos sobre los que basar la

secundarias, integran el Órgano Judicial. Corresponde exclusivamente a este Órgano la potestad de juzgar y hacer ejecutar lo juzgado en materias constitucional, civil, penal, mercantil, laboral, agraria y de lo contencioso-administrativo, así como en las otras que determine la ley.

³⁶ Id. Se encuentra contemplada en el CAPITULO II ORGANISMO EJECUTIVO y sus Artículos: 150.- El Presidente y el Vicepresidente de la República, los Ministros y Viceministros de Estado y sus funcionarios dependientes, integran el Órgano Ejecutivo. Y Art. 168 ordinales 1º, 8º, 10.

³⁷ *Ibíd.* Pág. 130.

³⁸ *Ibíd.* Pág. 132.

³⁹ *Ibíd.* Pág. 209

autoridad de los incipientes Estados nacionales⁴⁰. Dicho carácter significa que es el Estado la más alta autoridad del derecho interno y que según el derecho internacional, se encuentra en posición de independencia en relación a los otros Estados. La soberanía no es, como se pensaba antiguamente, un carácter ilimitado de poder, sino más bien "...la nota que caracteriza, fundamenta y explica el conjunto de competencias, que con independencia de cualquier otro poder o autoridad le corresponden para el ejercicio de sus funciones..."⁴¹. Dichas competencias pueden ser clasificadas, tomando en cuenta los elementos constitutivos del Estado, en dos tipos: a) *Competencias Personales*: son aquellas que inciden en las personas que habitan en el territorio de un determinado Estado (ya sea nacionales o extranjeros), pudiendo ser éstas personas físicas o incluso, ciertos objetos que poseen su nacionalidad -aeronaves, buques, etc.- aun si estos se encuentran en el territorio de otro Estado o en espacios internacionales. b) *Competencias Territoriales*, éstas se refieren básicamente a la reglamentación de las actividades que se desarrollan dentro del territorio estatal. Cabe destacar que el ordenamiento jurídico internacional reconoce a los Estados la capacidad de ejercer estas competencias con total *plenitud, exclusividad y autonomía*, es decir que como consecuencia de la soberanía, todo Estado en principio puede ejercer "... todas las competencias necesarias para el desempeño de sus funciones (plenitud), con exclusión de cualquier otro Estado (exclusividad), y aun con absoluta discrecionalidad a la hora de tomar decisiones (autonomía)..."⁴². Dicha caracterización se ve claramente reflejada desde la emanación de una Constitución, ya que en principio se considera esta como la primera y mas trascendente de las normas jurídicas, la fuente que controla la producción del derecho la cual desarrolla y configura los principios por los cuales se ha creado el Estado, es decir "...la autonomía que corresponde al Estado a la hora de decidir el modelo de la organización interna y la forma de gobierno, es decir el derecho de cada Estado a elegir y llevar adelante libremente su sistema político, social, económico y cultural sin ningún

⁴⁰Op.Cit. Biblioteca de Consulta Encarta. "Estado".

⁴¹Op.Cit Diez de Velasco Vallejo, Manuel. "Instituciones de Derecho Internacional Público" Pág. 333.

⁴² Id.

tipo de injerencia...⁴³, todo esto conforme a los principios de igualdad soberana y el de no intervención en los asuntos internos⁴⁴. De acuerdo a lo estipulado anteriormente podemos afirmar sin lugar a dudas que el Derecho Internacional regula, en menor o mayor grado, las competencias soberanas de los Estados en un plano de igualdad entre los sujetos, es decir, los Estados, e independencia en cuanto al contenido y al ejercicio de sus competencias y poderes.

1.2.3 El Territorio del Estado

1.2.3.1 Concepto y Naturaleza Jurídica del Territorio

El territorio, de acuerdo a Diez de Velasco Vallejo, "...se nos presenta como la base física o espacial en la que ejerce su autoridad y por tanto sus poderes y competencias un Estado determinado..."⁴⁵; para el Dr. Villalta, el territorio "...es la base física de sustentación de una determinada agrupación humana, sobre la que el Estado ejerce su soberanía..."⁴⁶. Como grupo, consideramos que el territorio es aquella parte geográficamente limitada dentro de la cual un Estado ejerce sus potestades soberanas; es decir, el espacio al que por regla general se circunscribe la validez de un determinado orden jurídico limitado por las fronteras.

Una vez que hemos dado un acercamiento de carácter conceptual de lo que consideramos como territorio, nos corresponde tratar de la naturaleza jurídica del territorio, a través de la exposición de las teorías que tratan de explicarlas:

⁴³ *Ibíd.* Pág. 334

⁴⁴ *Id.* Pág. 334. Cabe destacar que el autor Diez de Velasco Vallejo, menciona como referencia a este punto las resoluciones 2625 (XXV) de la A.G. de las N.U. en el dictamen del Sahara Occidental que "ninguna regla de Derecho Internacional exige que el Estado tenga una estructura determinada como lo prueba la diversidad de estructuras estatales que existen actualmente en el mundo" (C.I.J. Rec. 1975: Párr. 94), así como la afirmación que se hizo en el asunto de las actividades militares y paramilitares en y contra de Nicaragua "la orientación que un estado de a su política interna pertenece a su política interna pertenece a su competencia exclusiva, razón por la cual la adhesión de un estado a una doctrina particular no constituye una violación del Derecho Internacional consuetudinario, intentar afirmar otra cosa significaría vaciar de sentido el principio fundamental de la soberanía de los Estados sobre el que se basa todo el Derecho Internacional, y la libertad que un Estado tiene para elegir su sistema político, social, económico y cultural..." (C.I.J. Rec. 1986: Párr. 258).

⁴⁵ *Op.Cit* Diez de Velasco Vallejo, Manuel. "Instituciones de Derecho Internacional Público" Pág. 335.

⁴⁶ *Op.Cit.* Villalta Baldovinos, Darío. "Teoría del Estado" y una Introducción al Derecho Constitucional. Pág. 76

- a) Teoría del *territorio-objeto*: es una de las teorías clásicas, por cierto ya superada, en virtud de la cual se concebía al territorio como un bien inmueble sobre el cual el Estado ejercía un derecho real⁴⁷.
- b) Teoría del *territorio-sujeto*: en virtud de esta teoría el territorio era considerado como la esencia misma del Estado y por lo tanto la expresión de su personalidad⁴⁸.
- c) Teoría de *la competencia*: conocida como la teoría del *territorio-límite* considera el territorio estatal como el límite de las competencias estatales y el área geográfica de aplicación de las mismas⁴⁹.

Esta última teoría fue formulada el 1905⁵⁰, y es la teoría que mejor nos permite comprender, a nuestro parecer, la naturaleza del territorio de un Estado, ya que es el territorio el que marca el ámbito en que las competencias de un Estado son jurídicamente válidas.

1.2.3.2 Fronteras y Criterios de Delimitación

1.2.3.2.1 Fronteras. Concepto, tipología y naturaleza

El territorio, como ha quedado sobradamente demostrado, es un concepto jurídico, que se caracteriza "... por tener unos límites precisos y fijos, en el interior de los cuales, el Estado ejerce sus poderes y competencias..."⁵¹, en ese sentido el territorio determina el ámbito físico del ejercicio de las competencias soberanas, delimitados a través de las fronteras. La frontera aparece como "...una figura jurídica, producto de la voluntad humana y que tiene como función la delimitación de las competencias soberanas de los Estados..."⁵² que limita no solo el territorio de dos Estados, sino también el de un Estado y de otros espacios internacionales y que determina la validez del orden jurídico estatal.

⁴⁷ Op.Cit Diez de Velasco Vallejo, Manuel. "Instituciones de Derecho Internacional Público" Pág. 335.

⁴⁸ Id.

⁴⁹ Id.

⁵⁰ Id.

⁵¹ *Ibíd.* Pág.352

⁵² Rodríguez Carrión, Alejandro J. "Lecciones de Derecho Internacional Público". Tercera Edición. Editorial Tecnos S.A. Madrid, España 1994.Pág. 387.

Partiendo de las ideas anteriores, podemos distinguir tres tipos de fronteras:

- a) Fronteras Terrestres, sobre tierra firme o aguas interiores que bien pueden seguir líneas imaginarias (paralelos o meridianos), o líneas visibles (carreteras, cimas de montañas, etc.)⁵³.
- b) Fronteras Marítimas: es principio que solamente algunas partes del mar vecinas a tierra firme pueden ser objeto de apropiación⁵⁴.
- c) Fronteras atmosféricas: el espacio aéreo soberano se extiende hasta el límite máximo alcanzado por la navegación aérea convencional (30 o 40 Km.)⁵⁵.

Hay que señalar que la frontera no solamente se presenta como una línea que separa dos soberanías, sino que también puede ser presentada con una doble naturaleza: a) es una línea que separa, divide y opone, la cual permite a los grupos humanos a identificarse con relación al Estado al que pertenecen (frontera-línea); y b) una zona de transición, un punto de paso, una vía de comunicación entre dos Estados (frontera-zona)⁵⁶.

En el siguiente apartado analizaremos las fronteras terrestres únicamente desde la perspectiva de la frontera línea - debido a la naturaleza de nuestra investigación no abarcará el otro criterio de frontera zona ya que esta orientada únicamente a las cuestiones relativas a las relaciones de vecindad y los regímenes fronterizos - para establecer los criterios de delimitación de las fronteras⁵⁷.

1.2.3.2.2 Criterios de Delimitación de las Fronteras

La dimensión que destaca en la figura de la frontera, es la de "...la línea de delimitación para el ejercicio de las competencias estatales, es decir, la de línea de delimitación de los respectivos ámbitos territoriales de los Estados..."⁵⁸.

⁵³ Op.Cit. Biblioteca de Consulta Encarta

⁵⁴ *Ibíd.*

⁵⁵ *Ibíd.*

⁵⁶ Op.Cit Diez de Velasco Vallejo, Manuel. "Instituciones de Derecho Internacional Público". Pág. 352.

⁵⁷ *Víd.* Diez de Velasco Vallejo, Manuel. "Instituciones de Derecho Internacional Público". Pág.357 y sgtes. Para una mejor ilustración sobre las Relaciones de Vecindad.

⁵⁸ *Ibíd.* Pág. 353.

La operación del trazado de fronteras se realiza en dos fases principales⁵⁹, las cuales son:

- a) *Fase de Delimitación*: Esta fase es de naturaleza jurídica y política, “...en virtud de la cual los Estados implicados fijan -a través normalmente de un tratado internacional – la extensión de sus respectivos poderes estatales conforme a unos determinados criterios...”⁶⁰.
- b) *Fase de Demarcación*: Esta fase es de naturaleza técnica, y “...en virtud de la cual se procede a ejecutar materialmente y sobre el terreno la delimitación anteriormente formalizada, interviniendo, generalmente, las denominadas comisiones de demarcación...”⁶¹.

Para efectos de la delimitación de las fronteras, se utilizan diversos criterios o procedimientos, de los cuales cabe destacar:

- a) *Límites o Fronteras Naturales*: Estas se encuentran basadas en un elemento de carácter geográfico, como por ejemplo, las fronteras que están delimitadas por un accidente orográfico, la cresta de una montaña, un río, un lago, para los cuales “... el Derecho Internacional Público posee una regla general aplicable la cual es que en los ríos no navegables la frontera se traza por la línea media del río mismo y en caso de ser navegables, sobre la línea media del canal de navegación principal...”⁶².
- b) *Limites por Elementos Técnicos*: Este criterio consiste básicamente “...en tomar dos puntos geográficos precisos sobre el mapa y trazar entre ellos una línea recta

⁵⁹ Op.Cit Rodríguez Carrión, Alejandro J. “Lecciones de Derecho Internacional Público” Pág. 387. El autor sostiene que “...la delimitación de un territorio puede tener dos fundamentos jurídicos: 1) Ser resultado de un tratado o, 2) de una situación no convencional (Actos unilaterales, delimitación consuetudinaria o incluso por un acto de una organización internacional)...”.

⁶⁰ Op.Cit Diez de Velasco Vallejo, Manuel. “Instituciones de Derecho Internacional Público” Pág. 353. Cabe destacar que nuestra Constitución en su art. 84 en su inciso sexto hace alusión a esta fase en la operación del trazado de fronteras, en cuanto establece: “... AL NORTE, y AL ORIENTE, en parte, con la República de Honduras, en las secciones delimitadas por el Tratado General de Paz, suscrito en Lima, Perú, el 30 de octubre de 1980...”

⁶¹ Id.

⁶² Id. Cabe mencionar el marcado ejemplo de nuestras fronteras, ya que el art. 84 de la Constitución en su inciso tercero establece como frontera de carácter natural al Golfo de Fonseca que tal y como el mismo artículo establece es una bahía histórica con caracteres de mar cerrado.

que sirva de frontera, este procedimiento suele utilizarse en zonas perfectamente desérticas...»⁶³.

- c) *Límites Preexistentes*: Este criterio obedece a que se van a utilizar como límites las antiguas divisiones administrativas o los tratados administrativos establecidos por las potencias coloniales, el cual encuentra sus raíces en el principio del *uti possidetis iuris*, ya que para la delimitación de las fronteras de los Estados nacidos de la descolonización se ha adoptado el método de la aceptación y conservación de los límites territoriales derivados de las antiguas divisiones coloniales. Este principio encuentra su origen en Hispanoamérica, con ocasión de la emancipación en 1810 y 1821 de las colonias españolas, pero este punto será tratado con mayor profundidad en un epígrafe posterior⁶⁴.

Ahora falta agregar, que y en todo caso, sea cual fuere el criterio o procedimiento que se haya utilizado para el trazado de una frontera, esta una vez ha sido establecida “...rige con carácter firme el principio de estabilidad de las fronteras... y no es posible alegar un cambio fundamental de las circunstancias como causa de terminación de un tratado que establezca una frontera, todo ello sin querer decir que puedan modificarse las fronteras por común acuerdo o mutuo consentimiento (C.I.J. Rec. 1994: Párr. 73)⁶⁵.”

Los elementos reseñados, ponen al Estado en situación de ser incluido dentro de la esfera de los sujetos de Derecho Internacional⁶⁶. En ese orden de ideas, vamos a estudiar las competencias personales las cuales serán brevemente desarrolladas debido a la naturaleza del presente trabajo de investigación; y posteriormente estudiaremos las competencias territoriales de los Estados, que es el tema que nos atañe.

⁶³ *Ibíd.* ídem Pág. 353. De acuerdo a este autor, “... dentro de este mismo grupo encontramos también la utilización de un paralelo geográfico como frontera, han sido los casos de los paralelos 38° para delimitar las dos Coreas, o el 17° para delimitar Vietnam del Norte y del Sur...”.

⁶⁴ *Ibíd.* ídem Pág. 353-354

⁶⁵ *Ibíd.* ídem Pág. 356, El autor cita como ejemplo de este principio de estabilidad el asunto de la controversia territorial entre Libia y Chad (1994) “... Una vez convenida la frontera permanece, pues cualquier otro enfoque privaría de efecto al principio fundamental de estabilidad de las fronteras cuya importancia ha sido subrayada repetidamente por el tribunal... (C.I.J. Rec. 1994: Párr. 72-73)”.

⁶⁶ *Op.Cit.* Díez de Velasco Vallejo, Manuel. “Curso de Derecho Internacional Público”. Pág. 211.

1.3 LAS COMPETENCIAS PERSONALES DE LOS ESTADOS

Las competencias que inciden en las personas que habitan en un determinado territorio, son denominadas competencias personales, las cuales indican el vínculo existente entre el Estado y un conjunto de personas.

Según el autor Rodríguez Carrión, las competencias personales no son en realidad más que una auténtica competencia territorial que se despliega sobre toda persona nacional o extranjera que se encuentre en el territorio de un Estado⁶⁷. Partiendo de esta idea, se puede determinar los grupos de personas sobre las cuales un Estado puede ejercer sus competencias:

- a) Los Nacionales
- b) Los Extranjeros.

1.3.1 Los Nacionales

En el Feudalismo la nacionalidad era concebida como la expresión de la pertenencia de una persona a una determinada comunidad nacional, es decir la identificación de la persona con su Estado.

Según la Sala de lo Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, *la nacionalidad* es el vínculo que une a una persona determinada con un Estado particular, fija su pertenencia a dicho Estado, le da derechos a reclamar la protección del mismo y la somete a obligaciones impuestas por sus leyes⁶⁸.

El Autor Alejandro Rodríguez Carrión menciona la Sentencia de la Corte Internacional de Justicia en el asunto NOTTEBOHM 1955, en el cual se establece con respecto a la nacionalidad: “que la nacionalidad sirve para determinar que aquel a quien

⁶⁷ Op.Cit. Rodríguez Carrión, Alejandro J. “Lecciones de Derecho Internacional Público Pág. 364

⁶⁸ González Bonilla, Rodolfo Ernesto. Constitución y Jurisprudencia Constitucional. Primera Edición. San Salvador. El Salvador. Sección de Publicaciones Corte Suprema de Justicia. Pág. 158.

se le confiere goza de derechos y está sujeto a las obligaciones que la legislación de este Estado concede o impone a sus nacionales”⁶⁹.

Al igual que las personas físicas, en el Derecho internacional puede tener trascendencia la determinación de la nacionalidad de las personas jurídicas, al igual que ciertos objetos, ya que a través de la nacionalidad en el derecho internacional los Estados son vinculados a una serie de objetos como lo son los buques, aeronaves y objetos espaciales, en los Estados en los cuales se encuentren inscritos.

Existen dos clases de nacionalidad.

- a) De origen, por nacimientos, nacional o biológica, que se adquiere por el nacimiento.
- b) Derivada, por naturalización o adquirida, la cual se produce por un hecho posterior al nacimiento

Según la Constitución de la República en su Artículo 90, establece que son salvadoreños por nacimiento:

1. Los nacidos en el territorio de El Salvador;
2. Los hijos de padre o madre salvadoreña, nacidos en el extranjero;
3. Los originarios de los demás Estados que constituyeron la República Federal de Centro América, que teniendo domicilio en El Salvador, manifiesten ante las autoridades competentes su voluntad de ser salvadoreño, sin que se requiera la renuncia a su nacionalidad de origen.

Según la jurisprudencia de la Sala de lo Constitucional en cuanto a los criterios para determinar la nacionalidad por nacimiento dice:

“En relación con el criterio de *ius soli*,... la mayor parte de los países latinoamericanos se adhieren al principio del *ius soli*, que establece que el simple hecho del nacimiento basta para conferir la nacionalidad, sin que en la determinación de la misma influya en nada la nacionalidad de los padres. Este principio se adapta mejor a los intereses de consolidación nacional de los países americanos-de origen más reciente que el de los Europeos-, que buscan integrar dentro de su comunidad

⁶⁹ Op.Cit. Rodríguez Carrión, Alejandro J. Pág. 365-366.

nacionalidad y política a la mayoría de sus pobladores, especialmente a los que nacen en su suelo, dejando de lado la nacionalidad de origen de los padres de los mismos. Por otra parte, si bien el criterio del *ius soli* prevaleció en un comienzo en Francia, en 1804 el Código de Napoleón –primer cuerpo orgánico en el que se legisló sobre nacionalidad– estableció que la nacionalidad debía regirse por el principio de *ius sanguinis*. La mayor parte de los Códigos sancionados con posterioridad se inspiraron en el modelo napoleónico y adoptaron este último principio. Así, la mayoría de los países europeos siguieron las normas derivadas del principio de *ius sanguinis*, de acuerdo al cual la nacionalidad de los individuos sigue a la de sus padres, sin considerar su lugar de nacimiento. De esta forma, los países seguidores de este criterio mantiene bajo su jurisdicción a los hijos de numerosos emigrantes. De conformidad con lo antes expuesto, se advierte que nuestra Constitución ha adoptado una posición ecléctica entre los dos sistemas, reconociendo tanto el criterio del *ius soli* (Art. 90 Ord. 1º.) como el de *ius sanguinis* (Art. 90 Ord. 2º)⁷⁰.

En cuanto el tercer criterio regulado en el Artículo 90 de la Constitución, para ser salvadoreños por nacimiento la Sala de lo Constitucional ha señalado que “siguiendo la línea de las teorías sobre la adquisición de la nacionalidad, son originarios de un Estado los nacionales por nacimiento de dicho Estado, bajo el supuesto de que los criterios para determinar la nacionalidad de origen varían según cada legislación. Por otra parte, los Estados que constituyeron la República Federal de Centro América además de El Salvador son –como bien señala el demandante– Guatemala, Honduras, Nicaragua y Costa Rica. En consecuencia, el Artículo 90 Ord. 3º. Cn., se refiere a los nacionales por nacimiento de los mencionados países, de conformidad con las leyes de cada uno de ellos”⁷¹. Pero además deberá cumplir con lo demás requisitos que establece el Ordinal tercero como de tener domicilio en El Salvador, manifestar la voluntad de ser salvadoreño ante la autoridad competente, que sería el Ministerio de Gobernación, pues de no cumplir con todos estos requisitos tendría la calidad de extranjero aunque hubiera nacido en cualquiera de los países anteriormente mencionados.

La nacionalidad derivada se puede adquirir por varias modalidades al igual que la nacionalidad de origen y son por **“imposición”** cuando el Estado no consulta la voluntad

⁷⁰ Op. Cit. González Bonilla, Rodolfo Ernensto. Sentencia de 23-IV-2001, inc. 15-95, Considerando IV 1 y 2. Pag. 161.

⁷¹ *Ibíd.* Sentencia de 23-IV-2001, inc. 15-95, Considerando IV 2. Pag. 161-162.

de las personas a las cuales les atribuye su nacionalidad; **“atribución de nacionalidad con opción a rechazo”** se aplica especialmente en caso de cesión territorial voluntaria o de adjudicación, esto es que al resolverse un litigio internacional una parte del territorio, que supuestamente era de otro, cambia de soberanía, **“voluntario”** es aquel en el que se otorga la nacionalidad por petición hecha por el Extranjero al Estado en el que reside ; **“el honorario”** es cuando el Estado, otorga la nacionalidad como una distinción y en reconocimiento a servicios importantes que le ha prestado el extranjero; **“el matrimonio”** en este sistema la mujer sigue la nacionalidad del marido ⁷².

1.3.2 Los Extranjeros

Según la Ley Extranjería en su Artículo 1 nos da dice quienes son considerados Extranjeros:

Art. 1.- Son extranjeros los nacidos fuera del territorio nacional, originarios de otros Estados que no han obtenido la calidad de salvadoreños por naturalización y los originarios de los demás Estados que formaron la República Federal de Centro América, que teniendo su domicilio en El Salvador, no han manifestado ante la autoridad competente, su voluntad de ser salvadoreños por nacimiento.

Dentro de este grupo de personas se encuentran comprendidas: los refugiados, los asilados, los turistas, los residentes, y los indocumentados.

A continuación definiremos cada uno de estos términos:

Refugiados: persona que se encuentra bajo amparo de naciones extranjeras ⁷³.

Asilados: persona que se refugia en embajada, legación o lugar análogo, para protección personal frente a reclamaciones o acusaciones de índole política. ⁷⁴

Turistas: la persona que hace turismo, que recorre un país o visita un lugar por interés histórico, artístico, natural o de simple conocimiento. ⁷⁵

⁷² Bertrand Galindo, Francisco y otros . Manual de Derecho Constitucional. Tomo II, Tercera Edición. Centro de Información Jurídica, Ministerio de Justicia El Salvador 1999. Pág. 613-614.

⁷³ Cabanellas, Guillermo. Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual. 28 Edición, revisada y actualizada por Luis Alcalá- Zamora y Castillo. Editorial Heliasta. S. R. L. Argentina. Tomo VII. Pag. 86-87 . Letras R-S.

⁷⁴ Idem. Pag. 389. Tomo I. Letras A-B.

⁷⁵ Idem. Pag. 233. Tomo VIII

Residente: quien permanece en un sitio con idea de seguir indefinidamente en el mismo con su familia y para desenvolver sus actividades profesionales o como retiro definitivo.⁷⁶

Indocumentados: carente de documentación que lo acredita en cuanto a su persona o para el acto que debe realizar.⁷⁷

1.3.3 Los Apátridas

Se designará Apátrida a toda persona que no sea considerada como nacional suyo por ningún Estado, conforme a su legislación.⁷⁸

Estos últimos son aquellas personas que carecen de nacionalidad, ello debido a diferentes causas por una parte a varias regulaciones en el derecho interno en el establecimiento de quienes son los nacionales ello debido a que existen dos criterios predominantes del “derecho del suelo y derecho de sangre”, también puede ser resultado de una subsiguiente pérdida de la nacionalidad que se tenía, en este sentido hay factores que pueden producir la perdida de la nacionalidad: primero perdida legal de nacionalidad productos de concepción jurídica entre ellas la filiación, ejercicio de un cargo público en n gobierno extranjero, el matrimonio, adopción; los segundos una perdida legal de la nacionalidad por sanción ello debido a motivos políticos. Entenderemos por extranjeros a toda persona que no posee la nacionalidad del Estado en que se encuentra, un extranjero generalmente posee la nacionalidad de otro Estado, pero en algunos casos no se denota la relación de efectividad entre este y el Estado al que pertenece, como el caso de los refugiados y los asilados. El derecho de extranjería es considerada como el conjunto de normas que regulan las obligaciones de los Estados respecto al trato de los extranjeros, lo cual se manifiesta de dos diferentes maneras: a) a nivel de las normas internas en tanto que expresen una práctica generalmente aceptada; b) a nivel internacional.

⁷⁶ Idem. Pag. 185. Tomo VIII Letras R-S

⁷⁷ Idem. Pag. 396. Tomo IV Letras F-I.

⁷⁸ Artículo 1. Convención Sobre el Estatuto de los Apátridas, Adoptada el 28 de septiembre de 1954 por una Conferencia de Plenipotenciarios convocada por el Consejo Económico y Social en su resolución 526 A (XVII), de 26 abril de 1954 Entrada en vigor: 6 de junio de 1960

1.4 COMPETENCIAS TERRITORIALES DEL ESTADO

Una vez examinado los aspectos generales, y que tenemos un acercamiento conceptual sobre el espacio y las personas, sobre las cuales Estado despliega el ejercicio de sus competencias soberanas, nos corresponde adentrarnos a las cuestiones relativas a las competencias sobre el territorio terrestre, iniciando con los medios de adquisición de competencia territorial, su contenido límites, modificaciones, características y obligaciones que implican el ejercicio de estas.

1.4.1 Modos/Medios de Adquisición de Competencia Territorial

Los modos, de acuerdo al Derecho Internacional Público, por los cuales se considera posible la adquisición de competencias de un Estado sobre un territorio determinado se ha clasificado – orientadas por las corrientes privatistas – en torno a las categorías siguientes:

- a) Modos Originarios/Originales: Son aquellos que se utilizan cuando el territorio sobre el que se establece la competencia no está sometida a la de otro Estado, tratándose por lo tanto de un territorio sin dueño, de una *terra nullius*⁷⁹. De acuerdo a Modesto Seara Vásquez, “...los territorios que pueden ser adquiridos por un Estado deben ofrecer como requisito indispensable que no estén sometidos a la soberanía de otro Estado, bien por que carecen de población o bien por que no está organizada en forma estatal...”⁸⁰, cuando los Estados nacen, se desenvuelven y conquistan su personalidad. Dentro de estos modos o medios para adquirir competencias territoriales encontramos la ocupación y la accesión.
- b) Modos Derivativos: Son aquellos “...en los que la adquisición es de un territorio previamente sometido a la soberanía de otro Estado...”⁸¹, es decir que se encuentra sometido al ejercicio de las competencias de otro Estado en el

⁷⁹ Ibíd. ídem Pág.337. Nullius: dicese de las cosas carentes de dueño y que pertenecen al primer ocupante, Diccionario Jurídico Elemental CSJ www.salnet.net/sistemasadministrativo.htm 24/05/2005.

⁸⁰ Seara Vásquez, Modesto. “Derecho Internacional Público”. Décimo sexta Edición, Editorial Porrúa, México 1997 Pág. 251.

⁸¹ Op.Cit. Rodríguez Carrión, Alejandro J. “Lecciones de Derecho Internacional Público. Pág. 386.

momento en que se establece la soberanía de un nuevo Estado. Dentro de estos encontramos la Prescripción Adquisitiva, la cesión y la conquista.

Procederemos a delimitar cada uno de los modos de adquisición de competencia iniciando con los originarios.

1.4.1.1 La Ocupación

Es considerado por muchos como el más importante dentro de los llamados modos originarios, y se entiende por tal "...la adquisición de un territorio *nullius* basada sobre la toma de *posesión efectiva* del mismo y acompañada de la *intención – animus occupandi* - de adquirir sobre él competencia territorial. Aún y cuando la ocupación ha perdido actualmente toda relevancia práctica, debido a que no es posible hablar de la existencia de territorios *nullius*, adquiere sin lugar a dudas un lugar importantísimo en la actualidad ya que por medio de ella se da resolución a los litigios de carácter territorial, especialmente en la delimitación de fronteras.

Sobre la anterior definición podemos distinguir los elementos o requisitos que se necesitan para hablar de una verdadera ocupación:

- a) El elemento psicológico o *animus occupandi*⁸², la cual se expresa a través de la propia práctica seguida de los órganos del Estado Ocupante.
- b) El elemento material, la *efectividad de la ocupación*: o desempeño de las funciones de Estado o manifestaciones reales de la voluntad estatal de soberanía⁸³, traduciéndose el requisito de la efectividad de la ocupación en el ejercicio de la autoridad del Estado sobre el territorio ocupado, el cual habrá de ser manifestado de forma continua y notoria a través de actos de administración perfectamente individualizados⁸⁴.

⁸² Op.Cit Diez de Velasco Vallejo, Manuel. "Instituciones de Derecho Internacional Público". Pág.337-338. Al respecto el autor señala el asunto de la Isla de Palmas (1928), en el cual se estimó que "...el solo descubrimiento sin ningún acto subsiguiente, no puede bastar en el momento presente para probar soberanía sobre la isla, ya que el descubrimiento es un *inchoate title* o título imperfecto o embrionario (R.S.A: II, 868)...".

⁸³ Op.Cit. Rodríguez Carrión, Alejandro J. "Lecciones de Derecho Internacional Público" Pág. 386.

⁸⁴ Op.Cit Diez de Velasco Vallejo, Manuel. "Instituciones de Derecho Internacional Público" Pág. 338.

1.4.1.2 La Adhesión

Esta consiste en “... el título para extender la competencia a aquellas formaciones terrestres que hayan acrecido al propio territorio del Estado, bien por causas naturales (como el aluvión por ejemplo) o bien por la propia actividad del hombre (construcción de diques, muelles, etc.)...”⁸⁵. En estos casos se considera que la extensión de competencia territorial se produce de forma automática, es decir que no se considera necesario que el Estado tridente realice ningún acto jurídico para consolidar la ampliación, aunque algunos autores consideran que sería necesario contar con el elemento psicológico del *animus occupandi*.

1.4.1.3 La Cesión

Es un Modo derivativo de adquisición de territorios considerado por algunos como “...el medio por excelencia para la adquisición de territorios y expresión de la voluntad soberana del Estado Territorial...”⁸⁶, y este consiste en un acuerdo entre dos o más Estados para llevar a cabo una transferencia territorial a través de la renuncia por parte del Estado Cedente a favor de la adquisición de una parte de su territorio por otro Estado. Este modo de adquisición se perfecciona, jurídicamente hablando, únicamente a través de la ocupación efectiva del territorio y en lógica consecuencia el ejercicio de las competencias por el Estado beneficiario de la cesión⁸⁷, ya que no se puede considerar que la cesión por sí sola implica un cambio en la soberanía, aun y cuando el tratado se encuentre en vigor, si no hasta que haya desaparecido por completo todo vínculo político con el Estado cedente.

Al igual que en el derecho civil, las cesiones pueden realizarse a título oneroso o a título gratuito, o incluso por permuta o por compraventa⁸⁸.

⁸⁵ Id.

⁸⁶ Op.Cit. Rodríguez Carrión, Alejandro J. “Lecciones de Derecho Internacional Público Pág. 387.

⁸⁷ Id. El autor utiliza como ejemplo acerca de este punto “... el Tratado de Madrid de 30 de junio de 1899 entre España y Alemania, por el que aquella cedía a esta las islas de Carolinas, Marianas y Palao obteniendo a cambio un resarcimiento de 25 millones de pesetas...”.

⁸⁸ Op.Cit Diez de Velasco Vallejo, Manuel. “Instituciones de Derecho Internacional Público” Pág. 339. El autor Diez de Velasco Vallejo, son ejemplo de todas estas formas de cesión: Cesión por el Piamonte en 1860 a Francia de Niza y Saboya (gratuito); Cesión de la Isla de Heligoland de Gran Bretaña a Alemania en 1860 en contrapartida de la cesión

1.4.1.4 Prescripción Adquisitiva

Es uno de los modos de adquirir territorio más discutido. Este busca aplicar a aquellos casos en los que un Estado se ha posesionado de un territorio, que en principio, pertenece a la soberanía de otro Estado ejerciendo por cierto tiempo, y sin que ello produzca protesta por parte del otro Estado, una ocupación efectiva que consolidaría su título. De acuerdo al autor Diez de Velasco Vallejo, existe un amplio sector de la doctrina que no considera la prescripción como un medio autónomo de adquisición, sino mas bien como un elemento de prueba de que existe la ocupación efectiva, por un período de tiempo no establecido por el Derecho Internacional, sin que estos hayan producido actos de protesta o reivindicación por parte del antiguo soberano territorial⁸⁹.

1.4.1.5 La Conquista

Está considerada dentro de los modos derivativos de adquisición de territorio, esto conforme al Derecho Internacional Clásico, en el cual se da una transferencia al vencedor la parte o el territorio del Estado que ha sido vencido al finalizar la guerra que se ha suscitado con ese fin. Para que este modo de adquisición se perfeccionara eran necesarios los siguientes requisitos: 1) Que hubiese terminado el conflicto armado, ya que las anexiones hechas en plena guerra se consideran inválidas; 2) Que se produjese una ocupación efectiva, y 3) Que se diera en el Estado vencedor un *animus possidendi*, no siendo necesaria la existencia de un *animus transferendi*, por parte del Estado vencido⁹⁰. En la actualidad ya sabemos que la conquista es una figura/acto condenado por el derecho internacional, en base al principio de prohibición de amenaza o uso de la fuerza⁹¹.

por esta de determinados territorios de las costas de África oriental (permuta), La compra por EEUU en 1803 de la Luisiana a Francia, etc.

⁸⁹ Id.

⁹⁰ Id.

⁹¹ *Ibíd.* Pág. 339-340, en ese orden de ideas, el autor menciona como ejemplo la resolución 2625 (XXV) de la A.G.N.U. que dice: “El territorio de un estado no será objeto de ocupación militar derivada del uso de la fuerza en contravención de las disposiciones de la Carta. El territorio de un Estado no será objeto readquisición por otro Estado derivado de la amenaza o el uso de la fuerza. No se reconocerá como legal ninguna adquisición territorial derivada de la amenaza o el uso de la fuerza”.

Para finalizar este apartado, es necesario hacer notar que el *Principio de Efectividad*, aun y cuando desempeña como se ha visto anteriormente en los distintos modos de adquisición de la competencia territorial, “...pierde casi toda significación y relevancia cuando se trata de territorios que han estado sujetos a dominación colonial, ya que para estos rige el principio de *uti possidetis iuris* el cual supone que la delimitación fronteriza de los Estados nacidos de la descolonización se produce conservando como límites territoriales los derivados tanto de los propios tratados internacionales fronterizos concluidos por las potencias coloniales como las antiguas divisiones administrativas fijadas por la potencia colonial sobre un determinado territorio, y otorgando al título jurídico de la época colonial preeminencia sobre la posesión efectiva como base de la soberanía...”⁹², todo con el fin de garantizar el respeto por las fronteras que existían al momento de la consecución de la independencia; es decir, que y según la sentencia de le T.I.J. en la sentencia de Burkina Faso vrs. República de Malí (1986), establece “...que la relación jurídica entre las efectividades y los títulos que sirven de base a la realización del principio del *uti possidetis iuris*, es que cuando a una administración efectiva se le añade este principio, las efectividades solo intervienen en la realidad para confirmar el ejercicio del derecho nacido de un título jurídico...”⁹³, es decir que en el caso que el hecho no corresponda al derecho, debe dársele preferencia al tenedor del título, pero dicho trasfondo es tema de otro trabajo de investigación.

1.4.2 Concepto y Características de las Competencias Territoriales

1.4.2.1 Concepto

Entenderemos por competencias aquel conjunto de facultades necesarias para el adecuado desarrollo de las funciones y poderes soberanos que despliega un Estado, con plenitud y exclusividad, dentro de sus límites territoriales, necesarios para procurar la convivencia y el funcionamiento del mismo.

⁹² *Ibíd.* Ídem Pág. 340, en ese sentido el autor alude a la sentencia emitida por el T.I.J. en su sentencia del 11/09/1992 en el asunto de la controversia fronteriza terrestre, insular y marítima entre El Salvador y Honduras (Nicaragua interviniente).

⁹³ *Id.*

1.4.2.2 Características Generales de las Competencias Territoriales

De acuerdo a la definición que expresamos anteriormente, podemos inferir que las competencias, que en virtud de su soberanía le corresponden, se caracterizan por:

- a) La plenitud: Lo que significa que “...El Estado puede ejercer con absoluta discrecionalidad el conjunto de funciones propiamente estatales, de naturaleza, básicamente legislativa, ejecutiva y judicial...”⁹⁴
- b) La exclusividad, esto implica “... que los Estados ejercen sus competencias, dentro de un determinado ámbito territorial, con exclusión, en principio de los demás Estados; lo que nos da idea del monopolio competencial que corresponde al Estado sobre su territorio por encima de cualquier otra autoridad...”⁹⁵. El principio de exclusividad de las competencias territoriales, implica por tanto la prohibición en principio para cualquier Estado de realizar cualquiera que sea la actividad en territorio extranjero sin que medie su consentimiento, o se encuentre amparado en normas de Derecho Internacional como veremos mas adelante.

1.4.3 Obligaciones Relacionadas con el Ejercicio de las Competencias Territoriales

Una vez tenemos establecido, lo que en virtud a la soberanía e independencia que poseen los Estados, pueden ejercer sus competencias, y como todo derecho lleva en si una obligación, conviene en este apartado analizar las obligaciones y límites que conlleva el ejercicio de las mismas, de acuerdo al Derecho Internacional.

Ante todo, la soberanía territorial, “...genera ciertas obligaciones con el objeto de garantizar los derechos de los demás Estados sobre sus respectivos territorios...”

⁹⁴ Ibíd. Pág. 341

⁹⁵ Ibíd. Pág. 341-342, el autor señala a manera de ejemplo el asunto de la Isla de Palmas, en 1928 en el cual el arbitro Max Huber, afirmó que “la independencia respecto a una parte del Globo es el derecho a ejercer en dicho lugar las funciones estatales, con exclusión de cualquier otro estado. El desarrollo de la organización de las naciones en forma estatal y correlativamente, el desarrollo del Derecho Internacional, han establecido este principio de la competencia exclusiva del Estado respecto de su propio territorio, de suerte que han hecho de este principio el punto de partida para resolver la mayoría de cuestiones relativas a las relaciones internacionales”.

conforme al principio de igualdad soberana de los Estados...”⁹⁶. Es decir, que los Estados están en la obligación de proteger dentro de sus territorios los derechos de los demás Estados, principalmente la integridad y la inviolabilidad, ya que la soberanía territorial no solo sirve para dividir entre los Estados el espacio donde desarrollan sus competencias sino también asegurar en cualquier lugar la protección que garantiza el derecho internacional.

Además de esta obligación, esta la de proteger la personalidad de los demás Estados, siempre conforme al principio de igualdad soberana entre los Estados, y el principio de no intervención en los asuntos internos⁹⁷.

Otra de las obligaciones que conviene destacar en el presente trabajo, es la de evitar causar perjuicios a otros Estados y aun a la comunidad internacional, por las actividades que se realizan dentro de sus territorios, es decir que se establece la prohibición de utilizar el territorio de un Estado para fines o actos contrarios a los derechos de los otros Estados, es decir que el ejercicio de las competencias territoriales por el Estado, no sea llevada a cabo de manera arbitraria o abusiva, lo que implica que sea un ejercicio razonable y útil a la soberanía nacional y que contribuya al interés general de la población sin que esto implique un perjuicio para los Estados vecinos y aun la Comunidad Internacional. En ese sentido cabe mencionar que en estos casos aplica el principio de *sic utere tu out alienum non laedas*, conforme al cual un Estado esta obligado a impedir que en su territorio se den actividades que puedan causar perjuicios al Estado vecino, esto ha cobrado relevancia en materia medioambiental y de

⁹⁶ Ibíd. Pág. 342 al efecto el autor señala como ejemplo la resolución 2625 (XXV) de la A.G. de las N.U. en donde dice: “cada estado tiene el deber de respetar la personalidad de los demás Estados...”, siendo inviolables la integridad territorial y la independencia política del estado.

⁹⁷ Op.Cit. Diez de Velasco Vallejo, Manuel. “Instituciones de Derecho Internacional Público” Pág. 342. El autor señala como ejemplo bien marcado en este aspecto la resolución 2625 (XXV) de la A.G. de las N.U. que señala: “ningún Estado o grupos de Estados tiene el derecho de intervenir directa o indirectamente, y sea cual fuere el motivo, en los asuntos internos y externos de ningún otro”, considerando como violaciones al Derecho Internacional “no solo la intervención armada, sino también cualquier otra forma de injerencia o de amenaza atentatoria de la personalidad del estado o de los elementos que lo constituyen”.

administración de los recursos naturales, pero este principio no solo produce efectos en el Estado vecino sino que trasciende hasta zonas situadas mas allá de toda jurisdicción⁹⁸.

1.4.4 Modificaciones/Limitaciones del Contenido de la Competencia Territorial

Las modificaciones al contenido de las competencias territoriales, son restricciones o limitaciones a las competencias estatales, que consisten “...en ciertos supuestos particulares de modificaciones del contenido de la competencia territorial, en virtud de los cuales consienten a través de acuerdos bilaterales o multilaterales importantes limitaciones a sus competencias en favor de otro u otros Estados con un carácter transitorio o provisional sin que ello conlleve en ningún caso una pérdida de la soberanía para alguno de ellos...”⁹⁹; en el Derecho Internacional clásico ya se apuntaban algunas de estas, entre ellas podemos mencionar los condominios, las cesiones territoriales, las concesiones y capitulaciones, las servidumbres, las ocupaciones militares y el establecimiento de bases militares, entre otras de las cuales algunas ya solo poseen un valor histórico como es el caso de las cesiones de uso de administración y en arriendo, el régimen de los protectorados, los condominios y los territorios bajo administración internacionales por lo que únicamente haremos un breve estudio sobre los mismos, ya que en la actualidad los únicos supuestos que nos interesan son los de utilización de bases militares.

- a) *Cesiones de uso de administración y arriendo*: Son claramente, y como ya se ha señalado, figuras de un contexto histórico colonial y el dominio de las grandes potencias, las cuales se convertían a la larga en verdaderas dejaciones de soberanía a favor del Estado cesionario y por lo tanto en verdaderas anexiones disimuladas, y más aun cuando se estipulaban no con carácter temporal sino a perpetuidad. Las cesiones de administración empezaron en el siglo XIX dentro

⁹⁸ *Ibíd.* Pág. 344.

⁹⁹ *Id.*

del contexto de una política imperialista¹⁰⁰; en cambio las cesiones de arriendo representaron una colonización disfrazada, fue una técnica empleada generalmente a China por las potencias europeas a finales del siglo XIX.

- b) *El Protectorado*: Es también una figura con carácter netamente histórico colonial, y por lo tanto totalmente incompatible con la concepción moderna de independencia, en la cual “...el Estado Protector asumía fundamentalmente la representación internacional del protegido, pudiendo llegar a ser también muy amplia su participación en las competencias internas del protectorado...”¹⁰¹, en esta modalidad, la expansión de las competencias y poderes del Estado protector sobre el territorio del Estado protegido dependía directamente del tratado que se hubiera celebrado.
- c) *El Condominio*: Es una figura que actualmente ha caído en desuso y se trata de un régimen en virtud del cual dos o mas Estados deciden ejercer sus competencias soberanas sobre el mismo territorio de manera compartida¹⁰². Esta técnica es generalmente utilizada para solventar conflictos de carácter territorial, teniendo su causa en la colonia, o de carácter fronterizo.
- d) *Territorios bajo Administración Internacional*: Ha sido de las figuras más restringidas en la historia, y en la actualidad ha perdido toda relevancia, este consiste en “...regímenes transitorios por los que se coloca un determinado territorio bajo un sistema de administración territorial, ejercida por una organización internacional o un grupo de Estados, bien por tratarse de un territorio reivindicado por varios Estados o bien por las especiales características

¹⁰⁰ *Ibíd.* Pág. 345, el autor menciona como ejemplo clásico de esta situación el Tratado de Hay-Bunau-Varilla de 1903, por el que Panamá concedía a perpetuidad a EE.UU. la zona del canal -10millas- en la que construyó en 1914, el Canal de Panamá, régimen que fue revisado en el Tratado de Carter Torrijos de 1977 en el que se prevé que Panamá recobrará a partir del año 2000 la gestión de la zona del canal.

¹⁰¹ *Id.*

¹⁰² *Ibíd.* Pág. 346, el autor menciona como ejemplo para este, el asunto de la Controversia Terrestre, Insular y Marítima entre Honduras y El Salvador (1992), en el cual el T.I.J. ha dicho que la palabra “Condominio, en tanto término técnico utilizado para designar un sistema organizado por acuerdo entre los Estados implicados con el fin de ejercer en común poderes gubernamentales soberanos sobre un territorio, situación que sería más acertado denominar co-imperium” (C.I.J. Rec. 1992:399).

de su población, y aun por razón del lugar geográfico es susceptible de engendrar una tensión internacional...»¹⁰³

- e) *Utilización de Bases Militares en Territorio Extranjero*: Estos son los supuestos que en la actualidad merecen especial atención, ya que en virtud de estos el Estado autoriza a otro la instalación y el funcionamiento de bases militares en su propio territorio con fines de defensa y seguridad en un margen de cooperación militar, sin que ello suponga ningún tipo de cesión territorial. Esta modalidad encuentra cierta semejanza con la figura de las cesiones de administración o arriendo, con la diferencia básica de que, la primera, no tiene lugar en un contexto histórico colonialista y hegemónico como esta última; es decir que es una cesión de uso y disfrute no una cesión de soberanía. El uso de bases militares suele estipularse a través de tratados multilaterales o bilaterales que ponen en relieve el consentimiento del Estado cedente¹⁰⁴.

1.5 COMPETENCIAS MARITIMAS

Al estudiar este apartado, es necesario recordar que este tipo de competencias del Estado se encuentran reguladas por una rama específica del derecho el cual es denominado “Derecho del Mar”. Al hablar sobre él es necesario hacer mención sobre sus elementos, conceptualización, características y como ha venido evolucionando.

1.5.1 Breve reseña Histórica del Derecho del Mar

El Derecho del Mar como se le conoce ahora ha venido evolucionando. Con el paso de los años, y poco a poco, fue tomando fuerza para que se le reconociese así. En el devenir de la historia se le ha llamado de diferentes maneras, a éste se le conocía o era llamado Derecho Internacional Público Marítimo, Derecho Marítimo Internacional y

¹⁰³ Id.

¹⁰⁴ Ibíd. Pág. 347. El autor establece como ejemplos de esta modalidad los siguientes: en el caso de los tratados multilaterales, que son normalmente tratados de alianza, que institucionalizan sistemas de legítima defensa colectiva como el ya desaparecido Pacto de Varsovia o El Tratado del Atlántico Norte, en particular El Convenio entre los Estados partes en el Tratado del Atlántico Norte relativo al estatuto de sus fuerzas, suscrito en Londres el 19 de junio de 1951.

Derecho Oceánico, ello debido a que no se le reconocía como una materia autónoma. En la actualidad se le conoce como Derecho del Mar y es porque ésta rama del derecho ha sido reconocida a través de las diferentes Conferencias en las cuales se han desarrollado una serie de normas para su protección.

El Derecho del Mar ha sufrido cambios debido a que el comercio y la necesidad de comunicarse lo exigieron, sobre esto versa su importancia y por ello era, y es necesario su reglamentación, siendo este un medio de seguridad para los Estados al no permitir que otro Estado quebrante su paz en sus fronteras; en este tiempo es visto como una fuente de riqueza y de ello deviene que se de un intercambio de productos esenciales para la sobre vivencia de los seres humanos, los cuales han aprendido a hacer uso de los recursos para su provecho el desarrollo de los países, y al ver su importancia hay que protegerlo de los abusos por parte de la industria, de quienes lo utilizan como vertedero de sus residuos¹⁰⁵.

1.5.2 Concepto de Derecho del Mar

“Es una rama especializada del derecho internacional público, que comprende un sistema normativo universal, proveniente de fuentes escritas y consuetudinarias, su ámbito geográfico de aplicación comprende un conjunto de especies nacionales e internacionales, que define y caracteriza en sus regímenes propios, distingue a los sujetos de la relación jurídica según sus particularidades, y regula las actividades de éstos, estableciendo sus derechos y deberes, establece a los sujetos obligaciones de cooperación en el desempeño de sus actividades en los mares, entre otros campos en lo concerniente a la conservación y explotación de los recursos, la investigación científica, el control de la contaminación y el régimen de navegación, crea mecanismos procesales para la solución de controversias, tiene como metas el auspiciar internacionalmente la paz la seguridad, la equidad y el desarrollo, tiene como objetivos específicos la conservación y la preservación del medio marino, la utilización óptima de los recursos

¹⁰⁵ www.omega.ilce.edu.mx 01/02/06. “El Derecho del Mar”.

vivos del mar y explotación racional de los minerales de los fondos oceánicos”.¹⁰⁶

A nuestro parecer el Derecho del Mar es una rama especializada del Derecho Internacional Público, la cual está formada por un cuerpo normativo que se deriva de fuentes escritas y consuetudinarias, cuyo ámbito de aplicación geográfico es nacional e internacional caracterizada por ser de cada Estado, en donde se diferencia a los sujetos de la regulación jurídica, particularmente normando sus actividades y estableciendo derechos y deberes, además velando por la conservación y explotación de recursos, la investigación científica y que no se de la contaminación de los mismos, con el objetivo de que se conserve y preserve el medio costero marino y no se quebrante la paz y la seguridad internacional.

1.5.3 Características

Dentro de las características esenciales del Derecho del Mar, podemos mencionar las siguientes:

- 1) *Globalidad*: Es un sistema que encierra todo lo relacionado al Derecho de Mar, en el se encuentran todas las normas que rigen el derecho.
- 2) *Pluralidad de Regímenes*: Esta se aplica de acuerdo a cada uno de los Estados de manera diferente ya que cada uno tiene su propia regulación de los Espacios Marítimos.
- 3) *Heterogeneidad*: Guarda estrecha relación con la diversidad de normas de los diferentes Estados, y las que se establecen en ella abarcan diferentes materias con las cuales tiene estrecha relación, y las regulaciones se realizaron con un estudio profundo e integrado de las diferentes disciplinas jurídicas para no entrar en conflicto entre ellas.

¹⁰⁶ Prolegómenos del Derecho del mar”, Tesis Doctoral, presentada por José Luis Lovo Castelar, 1988 Universidad de El Salvador Págs.12, 13.

- 4) *Sentido Socioeconómico*: Este busca contribuir al desarrollo de cada Estado, buscando la riqueza y el desarrollo, por medio de la explotación y protección de los recursos que proporcione sin que se destruya el medio marino.
- 5) *Sentido Cooperacionista*: Pretende que entre los Estados haya cooperación en diferentes aspectos que sean beneficiosos con respecto a la protección de los recursos del mar.
- 6) *Sentido Político*: Las normas que serán un resultado de las negociaciones realizadas entre los Estados, aunque los intereses de éstos no sean los mismos, pero han llegado a un acuerdo mutuo.
- 7) *Sentido Proteccionista*: En la convención se ha procurado establecer por medio de las regulaciones que contiene, dar una protección a los recursos, con lo que se quiere en alguna medida, procurar que no se mal empleen éstos.

1.5.4 Elementos del Derecho del Mar:

1. *Internacional*, los ámbitos espaciales son regulados por el legislador internacional y da la potestad de que se legisle de manera interna. Un ejemplo de este la regulación sobre las aguas interiores y el mar territorial, y con ello se adapta a las facultades de cada país al pronunciar regulaciones en su zonas marítimas;
2. *Pública*, al ser este regulado entre Estados las cuales establecen derechos y obligaciones entre ellos;
3. *Carácter Especializado*, el cual ha venido transformando cuando se aprueban tratados, emitiendo resoluciones y pronunciamientos y a la diversidad de publicaciones de trabajos que se realizan sobre ello;
4. *Ámbito de Aplicación*, esta se da de acuerdo a los espacios geográficos, los Estados y las actividades que norma.

1.5.5 Convención del Derecho del Mar de Montego Bay Jamaica

A través de la historia se han producido un gran número de normas jurídicas que han tratado de solventar los regímenes del Derecho del Mar¹⁰⁷. Consideramos como grupo que en la Convención de Jamaica, se establecen un marco jurídico de carácter internacional. La Convención está estructurada de la siguiente forma: 327 artículos en 17 partes y 17 anexos, en la cual se establecen límites a la jurisdicción sobre los espacios marítimos, libre navegación, protección y preservación del medio marino, investigación científica, la explotación de los recursos, solución de controversias, órganos internacionales, entre otros.

Unos aspectos innovadores de esta Convención, son: Mar territorial, Zona Económica Exclusiva y Plataforma Continental entre otros; vale la pena destacar lo referente al Mar Territorial, ya que es un punto de discusión en nuestra legislación nacional, ya que existe una controversia entre lo que establece nuestra Constitución y el Código Civil.

1.5.5.1 Mar Territorial

La Convención de Jamaica establece que el mar territorial estará formado por doce millas marinas en el cual el Estado ejerce soberanía y esta comprendido el espacio aéreo, las aguas y el subsuelo, y señala métodos para trazar líneas de base y los límites entre el mar territorial y las aguas interiores, se reconoce el derecho de paso inocente por el mar territorial. Y textualmente dice: Art.3 “Anchura del mar territorial Todo Estado tiene derecho a establecer la anchura de su mar territorial hasta un límite que no exceda de 12 millas marinas medidas a partir de líneas de base determinadas de conformidad con esta Convención”¹⁰⁸.

Además de lo establecido en la Convención ya otros tratadistas habían definido que debemos entender por mar territorial:

¹⁰⁷ Víd. www.omega.ilce.edu.mx 01/02/06. Para una mejor Ilustración de la Historia del Derecho del Mar.

¹⁰⁸ Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar, Naciones Unidas, Nueva York, 1984, pag. 23.

- ❖ Mar Territorial “Es aquella parte de la superficie marítima del globo que tenga como limite interno una costa de tierra firme o la desembocadura o termino de un rio y por limite externo el mar libre”¹⁰⁹
- ❖ Mar territorial “es un espacio marítimo intermedio entre alta mar y el territorio. De ahí, que presente un carácter jurídico intermedio e híbrido, y que las diversas doctrinas formuladas en la literatura jurídica para determinar la naturaleza del derecho que el Estado ejerce sobre el mar territorial, estén orientadas en dos sentidos bien distintos; a unas pretenden determinar la naturaleza del derecho que el listado posee sobre el mar territorial, en función del territorio, y b) otras, aspiran a determinarla en función de la alta mar”.¹¹⁰

Nuestro Código Civil fue reformado por medio del Decreto Legislativo número 512, emitido el 11 de noviembre de 2004, D.O No.236, en su Art. 574, adoptando de esa forma los lineamientos que establece la Convención, que literalmente dice:

BUSCAR EL ARTICULO REFORMADO

Dicha reforma entra en total contradicción con nuestra Constitución en su art. 84 en el cual se establece que el territorio de la República donde El Salvador ejerce jurisdicción y soberanía es irreducible y además de la parte continental, comprende: El territorio insular integrado por las islas, islotes y cayos, el espacio aéreo, el subsuelo y la plataforma continental e insular correspondiente; y además, El Salvador ejerce soberanía y jurisdicción sobre el mar, el subsuelo y el lecho marinos hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde la línea de más baja marea, todo de conformidad a las regulaciones del derecho internacional¹¹¹. Dicha modificación, y en concordancia con el artículo 248 inciso 4° de nuestra Constitución que Literalmente dice: “No podrán reformarse en ningún caso los artículos de esta Constitución que se refieren a la forma y sistema de gobierno, al territorio de la República y a la

¹⁰⁹ Sánchez de Bustamante, Antonio y Sirven “Derecho Internacional Público” Tomo III, CARASA Y CIA, La Habana. Pág.256.

¹¹⁰ Derecho internacional Público, Charles Rousseau, Ediciones Ariel, Barcelona, Pag.441.

¹¹¹ Constitución de El Salvador, 1983.

alternabilidad en el ejercicio de la Presidencia de la República”, vendría a ser inconstitucional y por lo tanto inaplicable, en consecuencia nos haría responsables, internacionalmente hablando, ya que al suscribir y ratificar dicha Convención, El Salvador quedó obligado a adaptar su normativa interna a los lineamientos internacionales.

En cuanto a las **Competencias del Estado sobre el Espacio Aéreo**, serán desarrolladas en el siguiente Capítulo, pues en él se establece la regulación del espacio aéreo a través de los convenios internacionales que existen sobre esta materia, las diversas Constituciones que ha tenido nuestro país, y la legislación secundaria que retoma los principios internacionales originados en los convenios.

CAPITULO II

AMBITO JURÍDICO DEL DERECHO AERONÁUTICO

Desarrollaremos en orden cronológico la diferente normativa Jurídica Internacional que ha regulado la materia del Derecho Aeronáutico en general y sobre seguridad aeroportuaria; luego retomaremos el momento histórico en el que nuestras Constituciones regularon el espacio aéreo como parte integrante de nuestro territorio. Finalmente, haremos un recorrido por la legislación secundaria vigente relacionada con la aviación civil, específicamente sobre la que regula la seguridad en los aeropuertos.

2.1 CONVENIOS INTERNACIONALES

Debido a que el tráfico aéreo se ha vuelto una necesidad mundial vislumbrada desde los primeros años de la primera guerra mundial, la regulación del derecho de aviación se ha visto gravemente influenciada por que el tráfico aéreo, que constituye ahora una actividad cotidiana, que requiere de una regulación jurídica con carácter globalizador internacional. Desde que se diseñó el primer aparato volador: la cometa o papalote, hacia el siglo V de nuestra era, el desarrollo de la aeronáutica ha ido en incremento. En el siglo XIII el monje inglés Roger Bacon, tras años de estudio, llegó a la conclusión de que el aire podría soportar un ingenio de la misma manera que el agua soporta un barco. A comienzos del siglo XVI Leonardo da Vinci analizó el vuelo de los pájaros y anticipó varios diseños que después resultaron realizables. Entre sus importantes contribuciones al desarrollo de la aviación se encuentra el tornillo aéreo o hélice y el paracaídas¹¹².

Durante el siglo XIX, el ingeniero aeronáutico e inventor británico George Cayley, teórico futurista, comprobó sus ideas experimentando con cometas y planeadores capaces de transportar un ser humano. Diseñó un aparato en forma de

¹¹² Op.Cit. Biblioteca de Consulta Microsoft.

helicóptero, pero propulsado por una hélice en el eje horizontal. Sus méritos le llevaron a ser conocido por sus compatriotas como *el padre de la aviación*¹¹³.

El día 17 de diciembre de 1903, cerca de Kitty Hawk, en el Estado de Carolina del Norte, los hermanos estadounidenses Wilbur y Orville Wright realizaron el primer vuelo pilotado de una aeronave más pesada que el aire propulsada por motor. El avión fue diseñado, construido y pilotado por ambos hermanos, quienes realizaron dos vuelos cada uno. El más largo fue el de Wilbur con 260 m recorridos en 59 segundos. Al año siguiente continuaron mejorando el diseño del avión y su experiencia como pilotos a lo largo de 105 vuelos, algunos de más de 5 minutos. En 1905 llegaron a recorrer 38,9 Km. en 38 minutos y 3 segundos. Todos los vuelos se realizaron en campo abierto, regresando casi siempre cerca del punto de despegue¹¹⁴.

Los hermanos Wright conseguían superar sus marcas día a día. El 3 de septiembre de 1908, Orville Wright hizo una demostración con un modelo más veloz para el Cuerpo de Señales del Ejército en Fort Meyer, Virginia. El 9 de septiembre completó el primer vuelo mundial de más de una hora y, también por primera vez, se transportó un pasajero, el teniente Frank P. Lamh, durante 6 minutos y 24 segundos¹¹⁵.

Durante la I Guerra Mundial se usaron como armas tanto los aeroplanos como las aeronaves más ligeras que el aire. Las urgentes necesidades de la guerra estimularon a los diseñadores para construir modelos especiales para reconocimiento, ataque y bombardeo¹¹⁶.

En el año 1920 se crearon las primeras líneas aéreas para correo y pasajeros entre Cayo Hueso, Florida, y La Habana, Cuba, así como entre Seattle, Washington (Estados Unidos), y Vancouver, Columbia Británica (Canadá). En 1921 se estableció el servicio transcontinental regular de correo entre las ciudades de Nueva York y San Francisco, inaugurado por el departamento del Servicio Postal¹¹⁷.

¹¹³ *Ibíd.*

¹¹⁴ *Ibíd.*

¹¹⁵ *Ibíd.*

¹¹⁶ *Ibíd.*

¹¹⁷ *Ibíd.*

En 1945, después de la segunda guerra mundial, la producción de aeroplanos militares en Estados Unidos se redujo drásticamente, pero los pedidos de aviones civiles se incrementaron de forma considerable. La experiencia obtenida en la fabricación de aviones militares durante la guerra fue utilizada en la construcción de aviones civiles nada más terminar las hostilidades.

Nuestro país, El Salvador tiene el orgullo de formar parte de la galería de los pioneros que nos legaron la aviación de estos tiempos modernos. En 1885 el sacerdote José Domingo de Lara, fue uno de los experimentadores de la Aviación en El Salvador, emulando a los hermanos Wright. Construyó un aparato de madera y tela, que se lanzó por primera vez desde la torre de la Iglesia del Barrio de San Jacinto en San Salvador, logrando aterrizar exitosamente en un parque aledaño.

Aunque no fue sino hasta **1929** cuando llegan los primeros aparatos más pesados que el aire, fundándose lo que en esa época se llamó Flotilla Aérea Salvadoreña, posteriormente a esos acontecimientos se inicia a muy temprana época la aviación comercial, con el correo aéreo. Surgen las primeras escuelas aéreas con la creación del Club de Aviación Civil y Reserva. Posteriormente se construyó el primer aeródromo, cuyo nombre aun es Ilopango que inicialmente eran llanuras que servían como campos de aterrizaje y luego se convierte en Aeropuerto Internacional. En diciembre de 1979 se acuerda suspender a partir de Enero de 1980, el tráfico internacional en el Aeropuerto Internacional de Ilopango, habilitando para tal efecto, el Aeropuerto El Salvador (administrado por CEPA), en consecuencia Ilopango queda habilitado únicamente para uso militar y una pequeña proporción para la aviación civil referida específicamente a taxis aéreos particulares.

Partiendo de esta idea, a lo largo de la historia se ha venido desarrollando textos que en forma de convenios o tratados, convenciones, protocolos, e incluso acuerdos que pretenden en cierta manera regularizar y uniformar reglas de la aviación civil. Es el propósito del presente apartado mostrar desde una perspectiva histórica, cronológica-jurídica cada uno de los textos internacionales que se han creado en diversos momentos históricos adaptándose a las necesidades que del momento de su creación. Los tales

constituyen una amplia gama de tratados internacionales que se irán estudiando individualmente para una mejor comprensión.

2.1.1 Convenio Internacional Para La Reglamentación De La Navegación Aérea (Paris 1919)¹¹⁸

Con la Conferencia de París, se inicia una época de crecimiento y desarrollo para el derecho aéreo, es una época abundante en convenciones y acuerdos internacionales y en la cual van variando, lenta pero sensiblemente, el criterio jurídico aéreo. La importancia de la convención de París, es que las ideas que se definieron en su texto, fueron esenciales para el desarrollo del derecho aéreo; la reglamentación que de ella provino, ha inspirado las reglas aeronáuticas que hasta hoy en día se encuentran en vigencia, naturalmente con las variaciones generadas por el perfeccionamiento del derecho aeronáutico. Para muchos, esta Convención constituye el fundamento de toda la reglamentación internacional del Derecho Público Aéreo.

El contenido de esta convención es muy completo para haber sido creada en esa época, ya que esta no sólo define y limita los derechos de un Estado sobre su Espacio Aéreo sino que, también establece normas para el tráfico aéreo y crea un nuevo organismo que tiene como objetivo primordial velar por el cumplimiento de las disposiciones de la Convención misma, y regular el tráfico y la navegación aérea internacional; determina, además la nacionalidad de las aeronaves; establece su inscripción y registro obligatorio; reglamenta el vuelo, la navegación, y el aterrizaje de las mismas.

Texto y Disposiciones de la Convención

La Convención se conforma de 43 artículos, agrupados en nueve capítulos. Contiene además, ocho anexos técnicos enumerados desde la letra “A” a la letra “H”, y

¹¹⁸ Memorandum Ratificación de Convenios de Navegación Aérea. Asamblea Legislativa, Unidad Índice Legislativo. 20 de febrero de 2006. No se encontró ratificación. Pág. 4 n° 3.

son considerados como complementarios de ella los cuales reglamentan minuciosamente problemas técnicos de navegación aérea.

El primer capítulo, tal y como su nombre lo indica "Principios Generales", reglamenta las materias de ese carácter. El artículo uno establece que las "Altas Partes Contratantes reconocen que cada potencia tiene la soberanía plena y exclusiva sobre el espacio aéreo encima de su territorio y de sus aguas territoriales", con lo cual se deja establecido de forma expresa, la aceptación - en esta convención - de la teoría de la soberanía de cada país sobre su espacio aéreo. Por otra parte, el artículo 2 contempla la obligatoriedad que tienen los Estados para que en tiempo de paz permitan el pasaje de aeronaves extranjeras en su territorio, lo cual constituye como ya hemos abordado una limitación a la soberanía¹¹⁹. Esta disposición, de acuerdo con algunos tratadistas, "...reafirma el principio que inspiró a los Estados participantes de la conferencia de París y que consiste en la igualdad de tratamiento para todas las aeronaves de los Estados contratantes..."¹²⁰.

El artículo 3 de la Convención, establece ese texto literal: "cada Estado contratante tiene derecho de prohibir por razones militares o de seguridad pública, el vuelo por encima de determinadas zonas de su territorio a las Aeronaves de los demás Estados contratantes", este artículo fue objeto de múltiples discusiones, ya que se argumentaba que era una fuente de entorpecimiento para la libre circulación de las aeronaves, y por lo tanto era contrario a los fines de la convención. Llevó a la CINA¹²¹ a tomar cartas en el asunto, y se creó un protocolo modificatorio de fecha 15 de julio de 1929, el cual en lugar de restringir esta facultad se extendió aún más, los Estados no solamente podían multiplicar sus zonas interdictas sino que también podría impedir toda circulación sobre su territorio.

¹¹⁹ Para una mayor ilustración observar el apartado 1.4.4 del Capítulo I del presente trabajo en el que se abordan las teorías sobre El Contenido, Límites y Modificaciones de las Competencias Territoriales.

¹²⁰ Aldunate Videla, Sergio. "El Derecho Aéreo Internacional Evolución y Fuentes". Colección de Estudios de Derecho Internacional, Vol. 1 Sección Derecho Aéreo, Universidad de Chile, Santiago de Chile 1947. Pág. 14.

¹²¹ Comisión Internacional de Navegación Aérea (CINA).

El artículo 5 estableció el derecho de cada Estado contratante para celebrar convenios o tratados bilaterales con los Estados no contratantes siempre que no contarían los principios generales establecidos en la convención, teniendo éstos la obligación de comunicarlos al CINA quien se encargaría de notificar a los demás Estados. Este artículo también fue objeto de un protocolo modificadorio del primero de mayo de 1920, la modificación consistió en que los Estados contratantes podrían celebrar convenios bilaterales con Estados no contratantes bajo ciertas condiciones, entre las cuales cabe mencionar, que estas no contraríen los principios establecidos en la Convención y la obligación de los Estados a notificar a la CINA sobre la existencia de dichos Convenios para que esta se encargara de notificar a todos los demás Estados signatarios de la Convención.

Los capítulos segundo y tercero de la Convención, tratan sobre la nacionalidad de las aeronaves, los certificados de navegabilidad y aptitud necesarias para el vuelo. Debido a que estas materias son netamente técnicas y por la naturaleza de nuestro trabajo de investigación no será posible abarcarlas en su totalidad, sólo mencionaremos algunos aspectos. El artículo 15, el cual también fue objeto de protocolo modificadorio de 15 de junio de 1929; establecía que; “ninguna aeronave de un Estado contratante, susceptible de ser dirigida sin piloto podrá volar sin piloto sobre el territorio de otro Estado contratante sin autorización especial para ello”. El artículo 16 de la convención establece el Cabotaje aéreo¹²², este artículo también fue objeto de protocolo modificadorio de 1929.

Los capítulos quinto, sexto y séptimo tratan sobre las reglas a observar en cuanto a las salidas, rutas y aterrizaje de las aeronaves, sobre los transportes prohibidos y sobre el régimen de las aeronaves.

El capítulo octavo, es considerado por algunos el de mayor importancia de la convención ya que en este se crea la Comisión Internacional de Navegación Aérea

¹²² De acuerdo con la Convención de Chicago de 1944 en su art. 7, el Cabotaje Aéreo puede ser definido como permiso para tomar en el territorio de un estado signatario mediante remuneración o alquiler, pasajeros, carga, correo, destinados a otro punto de su territorio.

(CINA), el cual sería el encargado de adaptar las disposiciones de la convención a la evolución del derecho aéreo a través del tiempo. De ahí la necesidad indispensable de su creación como un órgano permanente con la función de aplicar las disposiciones, conciliar las dificultades que surjan por su interpretación y que hiciera posible la consecución de los fines de la Convención los cuales eran la uniformidad de la Reglamentación Internacional Aérea y de todos los principios que en ella incidían. Debido a los motivos antes expuesto, era necesario conferir a este organismo permanente amplios poderes y atribuciones, como el derecho a modificar las disposiciones de la convención y de recibir las proposiciones de los Estados contratantes, recibir y enviar informes y la confección y establecimiento de reglas de orden meteorológico radio telefónico etc.

Las disposiciones finales de la convención hablan de las adhesiones ratificaciones y denuncias de que pueda ser objeto, asimismo el procedimiento que se debe seguir materias que por ser como una todas las convenciones internacionales y que cae dentro la práctica común del derecho internacional no abordaremos.

Para finalizar con este apartado, cabe hacer mención de los anexos técnicos de que fue causa la convención en estudio:

- a) **Anexo A** "Clasificación de las Aeronaves y definiciones, Marcas que llevaron, Matrículas de las aeronaves. Identificación de los mismos".
- b) **Anexo B** "Certificaciones de Navegabilidad".
- c) **Anexo C** "Libros de a bordo".
- d) **Anexo D** "Reglamentos sobre fuegos y señalizaciones. Reglas de circulación aérea".
- e) **Anexo E** "Personal de a bordo. Reglamentación de la concesión y renovación de licencias. Exámenes médicos. Brevets de aptitud".
- f) **Anexo F** "Cartas y señales aeronáuticas".
- g) **Anexo G** "Centralización y distribución de informes meteorológicos".
- h) **Anexo H** "Aduana. Disposiciones generales".

2.1.2 Convención Iberoamericana de 1926¹²³

La Convención de París no logró su cometido original, el cual era el de unificar la regulación aérea internacional. En 1926, España convocó a varios Estados a una Conferencia para la elaboración de una convención aérea, que consolidara la Península Ibérica, y la creación de un organismo, que al igual que la CINA reglamentara sus relaciones aéreas. Veintiún Estados respondieron a la convocatoria de España, de los cuales solo 10 eran signatarios de la Convención de París y entre estos perfilaban: Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, República Dominicana, Ecuador, España, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Portugal, El Salvador, Uruguay y Venezuela.

La estructura de esta convención es la misma que la de París, al igual que aquella, está compuesta por 43 artículos divididos en nueve capítulos, teniendo cada artículo su correspondiente número y texto. Esta Convención contiene una parte técnica integrada por cinco anexos que corresponden a los anexos de la “A” a la “E” de la Convención de París.

No obstante el éxito obtenido por la Convocatoria de España esta Convención pasó a ser una “Carta Muerta” ya que nunca tuvo éxito y el organismo creado por ella jamás entró en funciones, por lo cual consideramos improductivo entrar a conocer el contenido de dicho Convenio.

2.1.3 Convención Panamericana de La Habana de 1928¹²⁴

Debido a que los Estados Unidos de América, y otros Estados Americanos, se opusieron a ratificar la Conferencia de París, propusieron convocar una Conferencia de Aviación que supliera la falta de unidad en el Derecho Aéreo, y que diera a los países latinoamericanos y a los Estados Unidos una regulación aérea uniforme.

La Quinta Conferencia Internacional de la Unión Panamericana, la cual se celebró en la Ciudad de Santiago de Chile en 1923, fue sede para que se acordara la

¹²³ Op.Cit. Memorandum Ratificación de Convenios de Navegación Aérea. No se encontró ratificación Pág. 4.

¹²⁴ Id. No se encontró ratificación.

creación de una “Comisión Interamericana de Aviación Comercial”, la cual sería la encargada de redactar un proyecto para la reglamentación de la Aviación Comercial. Esta Comisión se reunió en Washington desde el 2 al 9 de mayo de 1927 resultando de ahí un proyecto que más tarde se convertiría en la Convención de la Habana.

La Convención consta de 27 artículos, los cuales no están divididos ni en títulos ni en capítulos, pero tratando materias de interés en el Derecho Aéreo tales como: el reconocimiento de la soberanía exclusiva de cada Estado sobre su espacio aéreo (Art. I), establece de forma clara el ámbito de aplicación de las disposiciones de la convención a la aeronaves privadas (Art. II), el paso inofensivo de las aeronaves de los Estados contratantes sin distinción de la nacionalidad (Art. IV), la nacionalidad de la aeronaves (Art. VII) y el registro de las mismas (Art. VIII), certificados de navegabilidad (Art. XII), reglamentación de aeródromos (XXIII), entre otros. Merece especial atención lo dispuesto en el Artículo 30 de la convención, ya que en cierta forma solventa la problemática que se suscitaba en cuanto al derecho de los Estados signatarios a suscribir o celebrar otro tratado o convenio, permitiendo esta facultad de la manera más amplia siempre y cuando no contradiga los derechos y obligaciones establecidos en esta convención. Las disposiciones y objetivos de esta Convención tienen gran semejanza a las de la Convención de París.

2.1.4 Conferencia de Aviación Civil Internacional (Chicago 1944)

Es necesario recordar que los orígenes de esta Convención tienen su asidero más próximo al momento en que estalló la Segunda Guerra Mundial, en 1939, hasta la finalización de las hostilidades bélicas, en 1945, periodo dentro del cual la aviación experimentó un enorme avance, desarrollo y perfeccionamiento científico, en el corto periodo de seis años, debido a la utilización de los artefactos aéreos para lograr los cometidos militares en la guerra. Después de este periodo bélico era fácil vaticinar que se disputaría el dominio de la aviación civil internacional y el poderío comercial que ello generaría por las dos grandes potencias ganadoras del conflicto bélico: Estados Unidos e Inglaterra. Debido a esto, la legislación aérea internacional necesitaría un amplio margen

de desarrollo hasta lograr un alto grado de perfeccionamiento preparado, para responder al ritmo de las exigencias de explotación de ambas potencias, muy por el contrario, cuando se firmó la Convención de París, la aviación y los principios que la regulaban eran determinados por el poderío de los Estados que ejercían el mundo los progresos alcanzados en el aspecto militar, político, económico y comercial¹²⁵.

Como ya hemos visto anteriormente, antecediendo a esta Convención se contaba con varios textos que se habían encargado de regular la aviación; es el caso en el campo de la Legislación Aérea Internacional Pública: La Convención de París y de La Habana, y en el campo del Derecho Aéreo Privado: Las Convenciones de Varsovia, Roma y Bruselas¹²⁶, legislaciones que aun estando en plena vigencia no armonizaban con el desarrollo y desenvolvimiento de los intereses que implicaba, ya sin dudas, una era en que la aviación comercial borraría las distancias entre los países a nivel mundial. Debido a todo lo anterior era claro que se necesitaba de una regulación que en un primer momento pusiera ese enorme poderío bélico al servicio de la humanidad y en segundo lugar, como consecuencia lógica, produjera un acercamiento internacional.

Ante estas circunstancias el 16 de agosto de 1944, el Gobierno Inglés solicitó al gobierno de los Estados Unidos la convocatoria a una Conferencia Intencional de Aviación Civil, al mismo tiempo que el Gobierno de Canadá, a lo cual el presidente Roosevelt respondió que el Gobierno de Los Estados Unidos daría los pasos necesarios para la convocatoria de dicha Conferencia Mundial en la que se discutirían, entre otros

¹²⁵ Op.Cit. Aldunate Videla, Sergio. "El Derecho Aéreo Internacional Evolución y Fuentes". Pág. 65

¹²⁶ *Ibíd.* Págs.41-54. Estas convenciones vinieron en alguna manera a solventar cuestiones relativas al derecho aéreo privado. La primera Conferencia Internacional de Derecho Privado aéreo, fue convocada en París el 26 de octubre de 1925, se creó dos comisiones de las cuales la Primera se encargaría de la preparación de una lista de materias que serían objeto de estudio de una conferencia futura; la segunda comisión redactó y aprobó un proyecto sobre la responsabilidad del transportador aéreo. Las disposiciones de esa convención fueron modificadas por las Convenciones de Varsovia y Roma. La Convención de Varsovia de 1929 tiene por objeto la regulación del transporte internacional de personas, equipajes y mercancías. Determina el contenido del billete de pasaje, el talón de equipajes y la carta de porte aéreo. Establece un sistema de responsabilidad subjetiva del transportista, exonerándole en determinados supuestos. Fija los límites de las indemnizaciones a pagar por el porteador responsable del daño. La Convención de Roma fue adoptada en la Tercera Conferencia de Derecho Privado aéreo el 15 de mayo de 1933, la cual se denomina "Convención para la Unificación de Reglas Relativas al Embargo de Aeronaves", conformada de 28 artículos dentro de los cuales cabe resaltar el principio de responsabilidad objetiva por daños a personas o las superficies (art. 2), y el principio de la solidaridad en la responsabilidad cuando ella se produce por hechos de un explotador negligente.

aspectos el establecimiento de un organismo internacional que regulara y cooperara el desarrollo y uniformidad y gradual desarrollo que necesariamente experimentaría la aviación civil; las formas condiciones y circunstancias en que la explotación de los servicios aéreos internacionales se realizaría y acuerdos, por medio de los cuales se establecería en forma clara, los términos en que las líneas aéreas internacionales pudieran iniciar sus operaciones¹²⁷.

Para la iniciación de la Conferencia, se realizaron algunos preparativos, dentro de los cuales podemos mencionar una discusión previa entre las mayores potencias, ello dio lugar a una conferencia que se llevo a cabo en la ciudad de Montreal, en el que intervinieron los Dominios del Reino Unido y Estados Unidos, unas semanas antes de la Conferencia de Chicago, conferencia en la cual se discutieron puntos y materias que tendrían un gran predominio en las discusiones de la Convención. De los cincuenta y seis países que habían sido invitados a la conferencia asistieron cincuenta y cuatro. Para la Convención ya se contaban con proyectos de convenios ya elaborados en la conferencia que se había dado anteriormente.

El presidente provisional de la Conferencia nombró, en la sesión inaugural Comités Generales, los cuales fueron: Comité de Nominaciones, Comité de Credenciales, Comité de Reglamentos y Comité de Coordinación. Dichos comités fueron subdivididos en las siguientes sesiones plenarias, por motivos obviamente técnicos, los cuales se encargaron de conocer las materias tratadas en los cuatro convenios finales; estos Comités Técnicos se organizaron de la manera siguiente:

1. Comité Convención Multilateral de Aviación y Organismo Internacional de Aeronáutica.-

Subcomité de Organismo Internacional

Subcomité de Principios de Navegación Aérea.

¹²⁷ *Ibíd.* Pág. 66.

2. Comité de Normas y Procedimientos Técnicos (divididos en 10 subcomités técnicos):

- a) Subcomité de Sistemas de Comunicaciones e Infraestructura de Rutas Aéreas.
- b) Subcomité de Reglamentos del Aire.
- c) Subcomité de Certificados de Aeronavegabilidad.
- d) Subcomité de Expedición de Licencia al Personal Navegante y Mecánicos y Libros a bordo.
- e) Subcomité de Matricula de Aeronaves e Identificación.
- f) Subcomité de Meteorología para la Aeronáutica Internacional.
- g) Subcomité de Mapas y Cartas Aeronáuticas.
- h) Subcomité de Aduanas.
- i) Subcomité de Publicaciones y Formularios.
- j) Subcomité de Salvamento.

3. Comité de Rutas Aéreas Provisionales.

Subcomité de Tipo Uniforme de Convenio sobre rutas aéreas personales.

4. Comité del Consejo Interno.

Subcomité de Constitución y Organización del Consejo Interino.

Subcomité de Atribuciones y Funciones del Consejo Interino.

Al ser divididos de esta forma, las diferentes delegaciones comenzaron a trabajar sobre los proyectos presentados, es decir que se tomo como punto de partida de toda la discusión los proyectos preparados por Estados Unidos. Por su parte, el Canadá desde tiempo atrás, había advertido sobre la creación de un organismo internacional, de carácter permanente, como autoridad aérea, de allí que presento un proyecto que consultaba la creación de un organismo; dicho proyecto fue el que se considero como mas cuidadosamente elaborado, ya que con leves modificaciones fue el texto adoptado por la conferencia.

El 7 de diciembre de 1944, cinco semanas después la apertura de la Conferencia, se celebro la Sesión de Clausura, cuyo resultado final fue la aprobación y redacción de los siguientes acuerdos que forman parte del Acta Final de la Convención:

1. Convenio Provisional de Aviación Civil Internacional.
2. Convenio de Aviación Civil Internacional.
3. Convenio Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales.
4. Convenio Sobre Transporte Aéreo Internacional.

Al mismo tiempo se acordó aprobar los proyectos de doce anexos técnicos que se tendrían como anexos provisionales de cuyo texto se encargaría el Organismo Provisional, que serán tema de otro apartado, y seis recomendaciones¹²⁸. Antes de proceder al análisis del Texto de la Convención, creemos que es procedente dar un breve análisis de los artículos más importantes que conformaron esos textos provisionales, debido a la importancia práctica que tuvieron antes de la entrada en vigencia de la Convención.

2.1.4.1 Convenio Provisional Sobre Aviación Civil Internacional¹²⁹

Como ya hemos mencionado, y debido a los trámites establecidos para que una Convención Internacional entre en vigencia, existe un espacio de tiempo a veces largo, lo que provoca que las disposiciones y principios que muchas veces los inspiran, quedan en completa cesación, lo cual significa a todas luces un retroceso a los propósitos que convocan estas conferencias. Esto fue comprendido por los participantes en la Conferencia de Chicago, ya que para que la Convención entrara en vigencia se requería de la ratificación o adhesión de 26 Estados, por ello se llevó a cabo la adopción de este Convenio Provisional de Aviación Civil.

Este acuerdo provisional consta de muchas de las disposiciones fundamentales de la Convención, con la única diferencia es que resultó ser un poco más limitada en sus disposiciones. El convenio interino se conformó en 17 artículos subdivididos en extensas

¹²⁸ *Ibíd.* Págs. 107-109. El Acta final de La Conferencia contiene 12 recomendaciones o resoluciones, algunas de las cuales son de carácter administrativo, entre ellos podemos mencionar: N° III Personal Técnico; IV Uso del Sistema Meteorológico, X Presentación de ciertos documentos al Consejo; XI Publicación de Documentos, XII (Agradecimientos), y otros de orden técnico, como la recomendación VI que trata de la recomendación a los Estados Contratantes de la Convención para adherirse a la Convención para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo de las aeronaves suscrita en Roma en 1933 y a la recomendación de uniforme de convenio sobre rutas aéreas provisionales.

¹²⁹ *Op.Cit.* Memorandum Ratificación de Convenios de Navegación Aérea. No se encontró ratificación Pág. 4.

secciones, siete de los cuales tratan del Organismo Provisional, su naturaleza, funciones, organización y fondos.

2.1.4.1.1 Organismo Provisional de Aviación Civil Internacional (OPACI)

En la sección primera del artículo 1 del Convenio, los Estados firmantes establecieron un Organismo Provisional Internacional de carácter técnico y consultivo de los Estados Soberanos.

La estructura del organismo se componía de una Asamblea Interina y de un Consejo Interino. La Asamblea de la OPACI estaba conformada por los delegados de todos los Estados miembros, teniendo cada Estado derecho a un voto y el quórum se constituiría con la presencia de la mayoría de los Estados Miembros.

Las funciones y facultades de dicho organismo, se encuentran especificados en el artículo 2 sección segunda. Así también, la Asamblea determinaría sus propias reglas de procedimiento y es el ente responsable del buen funcionamiento del Organismo.

El Consejo Interino constituyó para el Organismo un verdadero Órgano Ejecutivo, es decir que sus resoluciones tendrían un carácter esencialmente ejecutivo de estricto cumplimiento para los Estados miembros; un auténtico Parlamento Internacional de Aviación Civil; compuesto por 21 Estados, cuya elección era para un lapso de dos años con posibilidad de reelección.

El Consejo, al igual que la Asamblea, tuvo sus atribuciones específicas, las cuales están establecidas en el artículo 3 sección 5 y 6 del Convenio Provisional, de estas podemos mencionar las siguientes: ...En orden atributivo: a) Disponer de todo organismo auxiliar que considere necesario: Dentro de esta atribución el Consejo tenía que designar tres Comités Técnicos, un Comité de Transporte Aéreo, un Comité de Navegación Aérea, y un Comité de Convención Internacional de Aviación Civil, cuyas funciones se encuentran especificadas en las secciones antes mencionadas.

La sede de la OPACI se fija o en la ciudad de Montreal, Canadá; el Organismo Provisional se estableció por un período que duraría hasta que entrara en vigor la nueva Convención sobre Aviación Civil Internacional, o bien hasta que otra

Conferencia Internacional de Aviación Civil dictara otra disposiciones, sin embargo ninguna de estas circunstancias excedería el periodo de tres años de la fecha en que entró en vigor el convenio que analizamos.

Es necesario mencionar, a modo de referencia, que la OPACI como organismo respondió a muchas de las expectativas cifradas en el término antes de la entrada en vigor de la Convención, y que diferencia de la CINA, el Órgano Ejecutivo de la Conferencia de París, que revestía más bien un carácter legislativo y jurídico con respecto a la convención de París ya que sus funciones y atribuciones eran más restringida que las de la OPACI.

Abordado lo referente al organismo provisorio de aviación civil que se creó en dicho convenio, ahora es procedente que analicemos también las disposiciones que reglamentaron otras materias fuera del Organismo y sus funciones, ellas son principalmente las que conciernen al *Vuelo sobre territorio de los Estados miembros*, las *Reglas generales de la circulación aérea* y las *Condiciones que deben llenar las aeronaves y obligaciones de los Estados miembros*.

El artículo 8 del Convenio consta de 10 secciones muy detalladas, las cuales reglamentaron el vuelo sobre el territorio de los Estados miembros estableciendo en su primera sección el principio de la soberanía absoluta y exclusiva de un Estado sobre su espacio aéreo correspondiente; la sección tercera clasifica a las aeronaves y por lo tanto el ámbito de aplicación del Convenio. La sección cuarta de este mismo artículo, estableció la obligación para las aeronaves de los Estados miembros de aterrizar si los reglamentos del Estado miembro así lo exigen en el aeropuerto habilitado que se les señale.

La sección novena contiene disposiciones que le otorgan a los Estados miembros el derecho a designar la ruta que se seguirá en su territorio para cualquier servicio aéreo internacional, así también aeropuertos que se podrán usar, el derecho de imponer en esos servicios extranjeros tarifas justas y razonables por el uso de sus aeropuertos e instalaciones.

En los artículos 9,10, 11,12 se regularon las facilidades de la navegación aérea, las condiciones que deben reunir las aeronaves, y los organismos que podrían operar los servicios aéreos. Todas estas disposiciones son análogas a las de la convención, por lo tanto serán analizadas en el momento de tratar el texto de la Convención.

El artículo 13, establece las obligaciones de los Estados de enviar a la OPACI copia de todos los contratos, acuerdos existentes y futuros relacionados con las rutas, los servicios, derecho de aterrizaje o cualquier otra materia relacionada con Aviación Internacional. La sección tercera de dicho artículo establece también la obligación de los Estados miembros para acatar a la mayor rapidez posible las recomendaciones generadas por la Conferencia, así también las que se hagan de manera posterior.

El artículo 15, al igual que el artículo 96 de la Convención final, define para efectos de interpretación y aplicación de la convención, términos como "servicios aéreos", "servicio aéreo internacional" y "línea aérea".

Finalmente el artículo 17 del convenio establece la forma de aceptación del mismo, siendo que en la sección primera de dicho artículo establece que se ratificará el gobierno de los Estados Unidos a la mayor brevedad posible si las firmas, en el convenio constituye la aceptación del mismo por parte de un gobierno; y la sección segunda del artículo da el derecho a cualquier Estado no miembro de las Naciones Unidas o que hubiera permanecido neutral durante la Segunda Guerra Mundial, para aceptar el presente convenio, debiendo notificar al gobierno de los Estados Unidos para efectos de considerar su aceptación lo que se haría efectiva desde la fecha en que se recibiera la notificación. El convenio provisional entraría en vigor al ser aceptado por 26 Estados a lo menos, el Gobierno de los Estados Unidos tendría su cargo dar aviso de la entrada en vigencia del Convenio, así como también, de todas las aceptaciones del cual será objeto. En cumplimiento a esas disposiciones, el Convenio a la clausura de la Conferencia, es decir, el día siete de diciembre de 1944, fue firmado por los representantes de 39 Estados; en esta forma y con más de el número requerido, el convenio entró en vigor en junio de 1945.

2.1.4.2 Convención de Aviación Civil Internacional¹³⁰

El principal documento de los acuerdos y convenios aprobados en la conferencia de Chicago, sin duda alguna fue la Convención de Aviación Civil Internacional en el cual se establecieron las normas finales de la legislación aérea que regiría entre los Estados miembros.

Como ya se ha mencionado anteriormente, y para alcanzar el objetivo de éxito de esta conferencia, fueron presentados a consideración de todos los Estados asistentes dos proyectos de convenciones uno redactado y elaborado por los Estados Unidos y otro por Canadá; en general, ambos proyectos eran coincidentes en cuanto a los Principios de la Regulación Aérea, especialmente en lo que se refiere al hecho de que ambos tomaban disposiciones de la convenciones de París y de La Habana. Sin embargo, así como tenían semejanzas poseían diferencias en cuanto a las atribuciones del Organismo Internacional que creaban en cuanto al régimen de explotación, vuelo y operaciones comerciales de las líneas aéreas entre los Estados miembros.

Durante el desarrollo de la conferencia, pudo apreciarse de forma clara la existencia de dos corrientes de pensamiento contradictorias en cuanto lo que se refiere a la adopción de ciertos Principios de regulación aérea que debía establecerse en la convención. Por un lado, se ubicaba un grupo de Estados a cuya cabeza se encontraba Canadá y Gran Bretaña, los cuales postularon su deseo de establecer una estricta regulación del tráfico aéreo internacional proponiendo en ese sentido, una autoridad ejecutiva internacional con plenos poderes. Los Estados Unidos por su parte, se resistían al establecimiento de cualquier autoridad internacional con "poderes arbitrarios", en el campo económico y del comercio en el transporte aéreo. Sin embargo, éste reconocía la necesidad de cierto control en estas materias, que impidiera un gran número de circulación de aviones vacíos o semivacíos fue por ello que en el proyecto presentado por los Estados Unidos se consentía la creación de un Consejo de

¹³⁰ DL 73 de fecha 17 de abril de 1947, DO 95 Tomo 142 de fecha 06 de mayo de 1947.

Aviación Civil Internacional, que actuaría como un cuerpo técnico y que de forma consultiva resolviera los problemas concernientes a la aviación internacional. Creemos pertinente hacer un breve resumen de las ideas expuestas por estos tres Estados signatarios, con el ánimo de ilustrar las diferentes posiciones que se discutieron en la Conferencia.

ESTADOS UNIDOS.-La proposición de los Estados Unidos se proyectaba básicamente a las materias de navegación aérea y disponía que los servicios de transporte aéreo se concertaría entre los gobiernos directamente interesados. Habría una Asamblea Internacional de Aviación con un representante por cada Estado miembro y con derecho a un voto cada uno, un Consejo Ejecutivo de 15 miembros; las aeronaves tendrían derecho de volar sobre los territorios de los Estados contratantes (tránsito), y de hacer escala técnica en ellos en cuanto a los servicios regulares de itinerario fijo se regiría por acuerdos especiales que celebrarían entre si los Estados interesados. Cómo es posible observar este proyecto hacía referencia específica a la frecuencia de los servicios pues trataba principalmente la navegación aérea y no el transporte aéreo¹³¹.

CANADÁ.-La principal característica de los proyectos presentados por Canadá era el establecimiento de un organismo aéreo internacional que tuviera no sólo caracteres de cuerpo consultivo, sino también de autoridad para reglamentar de manera efectiva a las rutas aéreas mundiales. El plan canadiense podría resolverse en los siguientes puntos:

- a) Mantener la soberanía de cada nación en cuanto al espacio aéreo que le corresponde a su territorio, y establecer una Asamblea Aérea Mundial democrática en que cada nación tenga los votos.
- b) Una reglamentación internacional restrictiva de las rutas aéreas mundiales.
- c) La competencia abierta para que las mejores empresas fueran la que obtuvieran mayor capacidad de tránsito.
- d) Evitar la competencia desenfrenada en cuanto a las tarifas, y permitiendo que éstas sean sujetas a apelación de un Consejo Regional.

¹³¹ Op.Cit. Aldunate Videla, Sergio. "El Derecho Aéreo Internacional Evolución y Fuentes". Pág. 83

Además, los Estados signatarios debían permitirse de manera recíproca el derecho de un paso inofensivo, el derecho de hacer escalas técnicas, y el derecho de transporte de pasajeros, materia costal y mercancías desde el país de origen a cualquier punto del mundo. En cuanto a los derechos, como el cabotaje quedarían reservados para cada Estado los cuales podrían otorgarlos o negarlos en virtud de acuerdos bilaterales, cada nación determinaría los aeropuertos y rutas sobre su territorio y se establecerían diversos consejos regionales. El plan canadiense tenía como propósito principal eliminar las barreras existentes que obstaculizan en el desarrollo de transporte aéreo internacional, al mismo tiempo trataban de proteger las rutas aéreas internacionales en cuestiones relativas a la seguridad mundial¹³².

GRAN BRETAÑA.-Era parte esencial del plan, que cada Estado disfrutara el derecho a participar equitativamente a la par de que se deje al público la libertad de usar la línea aérea que sean de su agrado; fijar las medidas necesarias para el establecimiento de un Organismo Aéreo Internacional encargado de hacerlas observar, dicho organismo habría de aplicar disposiciones para dividir entre los países interesados los servicios de cada ruta internacional, fijar las tarifas mínimas, fijar la frecuencia de los viajes a base del tráfico previsto, premiar el funcionamiento eficiente y económico de las líneas aéreas, etc. Para el gobierno del Reino Unido era importante una mayor libertad en la navegación aérea que la que existía antes de la guerra pero que debía servir a los intereses de la seguridad mundial.

La aspiración de llegar a un entendimiento permitió que los delegados de Estados Unidos, Gran Bretaña y Canadá, presentasen un nuevo proyecto en el cual no se contemplara las disposiciones relativas a lo que se denominó en la Conferencia "libertades del aire", ya que dicho problema en ese momento no tenía una solución unánime y tuvo que ser tratada como materia de acuerdos suplementarios que permitirían una aceptación o ratificación parcial, que no impidiera la ratificación de la Convención¹³³.

¹³² *Ibíd.* Págs. 83-84

¹³³ *Ibíd.* Pág. 85

El texto final de la convención, y que a continuación analizaremos se encuentra dividida de la siguiente forma:

Parte I

Navegación Aérea

Capítulo I Principios Generales y Aplicación de la Convención (Arts. 1-4)

Capítulo II Vuelo sobre el Territorio de los Estados Contratantes (Arts. 5-16)

Capítulo III Nacionalidad de las Aeronaves (Arts. 17-21)

Capítulo IV Medidas para Facilitar la Navegación Aérea (Arts. 22-28)

Capítulo V Condiciones que deben llenarse respecto a las Aeronaves (Arts. 29-36)

Capítulo VI Normas Internacionales y Procedimientos que se recomiendan (Arts. 37-42)

Parte II

Organismo Internacional de Aviación Civil

Capítulo VII El Organismo (Arts. 43-47)

Capítulo VIII La Asamblea (Arts. 48-49)

Capítulo IX El Consejo (Arts. 50-55)

Capítulo X Comisión de Navegación Aérea (Arts. 56-57)

Capítulo XI El personal (Arts. 58-60)

Capítulo XII Fondos (Arts. 61-63)

Capítulo XIII Otros Acuerdos Internacionales (Arts. 64-66)

Parte III

Transporte Aéreo Internacional

Capítulo XIV Informes y Datos Generales (Art. 67)

Capítulo XV Aeropuertos y otras facilidades a la Navegación Aérea (Arts. 68-76)

Capítulo XVI Consorcios y Servicios Mancomunados (Arts. 77-79)

Parte IV

Disposiciones Finales

Capítulo XVII Otros Convenios y Acuerdos sobre Aeronáutica (Arts. 80-83)

Capítulo XVIII Controversias (Arts. 84-88)

Capítulo XIX Guerra (Art. 89)

Capítulo XX Anexos (Art. 90)

Capítulo XXI Ratificaciones, Adhesiones, Enmiendas y Denuncias (Arts. 91-95)

Capítulo XXII Definiciones (Art. 96)

La Parte Primera de la Convención se encuentra dividida en seis capítulos y estos a su vez se componen de cuarenta artículos.

El Primer Capítulo “Principios Generales y Aplicación de la Convención”, siguiendo con las disposiciones de la Convención de París, inicia con una conceptualización de los que van a considerarse, para los términos de la misma; como soberanía caracterizándola como exclusiva y absoluta sobre el área que abarca su territorio (Art. 1); así mismo define al territorio de un Estado como la extensión terrestre y las aguas territoriales adyacentes que están bajo la soberanía de dicho Estado. (Art. 2)

En ese orden de ideas, el Art. 3 se encarga de delimitar el ámbito de aplicación de la Convención, haciendo una distinción entre los distintos tipos de aeronaves existentes, y añadiendo que el convenio solo se aplicara a las aeronaves civiles.

Cómo es posible apreciar, el contenido de este capítulo no contiene principio nuevo alguno, ya que todos los artículos son más o menos una repetición de las normas establecidas en la convención de París y en el Convenio Provisional.

El Capítulo II “Vuelo sobre el Territorio de los Estados Contratantes”, determina las disposiciones generales sobre esta materia, ya que pudo llegarse a un acuerdo uniforme en la conferencia dejando separada reglamentación de principios que inciden sobre la navegación comercial, establecimiento, vuelo y aterrizaje de aeronaves sobre el territorio de los Estados contratantes para los acuerdos suplementarios.

El artículo 5 establece que para las aeronaves sin itinerario fijo existe derecho para sobrevolar sin escalas o con escalas y sin fines comerciales sobre el territorio de los Estados contratantes con la salvedad de que éstos exijan, que se usen las rutas aéreas determinadas o se obtengan permisos especiales para dichos vuelos. Como ya hemos dicho estos principios son los que se encuentran contemplados en forma separada en los Convenios sobre Tránsito de Servicios Aéreos Internacionales y Transporte Aéreo

Internacional aprobados en la conferencia. En el artículo 6 “Los servicios aéreos de itinerario fijo”. Establece que éstos están sujetos al permiso o a la autorización previa del Estado dentro del cual se van a realizar; estas condiciones aparecen uniformadas en la práctica por permisos que se otorgan por un plazo determinado, el cual generalmente es de 5 a 10 años, en los cuales el Estado confiere a una empresa de aeronavegación extranjera permiso para ejercer su tráfico comercial, dentro de su territorio y por las rutas que el Estado determine. El derecho de cabotaje¹³⁴, establecido en el artículo 7, quedará reservado a las aeronaves y líneas aéreas nacionales; quedará discreción de los Estados el derecho a negar o permitir a las aeronaves de los demás Estados, el permiso para tomar en su territorio mediante remuneración o alquiler, pasajeros, carga o correo, destinados a otro punto de su territorio. Al igual que en la convención de París, se concedía la análoga reserva pero en forma menos clara.

El artículo 8 establece reglas acerca del vuelo de aeronaves sin piloto sobre el territorio de un Estado contratante, ésta debe hacerse a través de una autorización especial que dicho Estado otorgue y en conformidad a los términos de dicha autorización. Repitiéndose lo que había sido establecido los artículos 3 y 4 de la Convención de París, los artículos 9 y 10 de la presente convención establece el derecho a prohibir temporal o definitivamente, y por razones militares o de seguridad pública, el vuelo sobre ciertas zonas denominadas Zonas Prohibidas.

Los artículos 11 y 13 estatuyen los Reglamentos del aire y los Reglamentos de Entrada y de Salida, respecto de los cuales ya se tenía una clara premisa en la Convención de París – Arts. 2 y 25 -, en los cuales se dispone que todas las aeronaves sin importar la nacionalidad que sean, deben sujetarse a las leyes del Estado transitado. Los arts. 12, 14 y 16 disponen reglas de la circulación aérea, propagación de enfermedades y registro de aeronaves, principios que también perfilaron en la Convención de París y de la Haya, estas medidas tienden a facilitar, comercial y técnicamente, la Navegación Aérea Internacional.

¹³⁴ Supra. Pág. 46 o pie n° 122

Los Derechos Portuarios, tasas y otros impuestos, de acuerdo al Art. 15 serán establecidos con igualdad de tratamiento para todos los Estados contratantes por el uso y ocupación de los aeródromos y aeropuertos abiertos al público. Estos principios estaban plasmados en los Art. 22 y 24 de la Convención de París, con la diferencia que no se establecía el procedimiento de igualdad al que hemos hecho referencia.

El Capítulo tercero “Nacionalidad de las Aeronaves”, como su nombre lo indica reglamenta el régimen de las aeronaves, determinando la forma de establecer su nacionalidad y su respectiva matrícula. Se ha seguido el mismo objetivo de las disposiciones de la Convención de París, estableciendo un régimen universal de matrículas de las aeronaves, principio ya universalmente aceptado.

El Capítulo cuarto contempla las “Medidas para Facilitar la Navegación Aérea”, el art. 22 de este capítulo recomienda que se simplifiquen las formalidades mediante reglamentos especiales de modo que faciliten y aceleren la Navegación Aérea, así como los procedimientos de las Aduanas – Art. 23 -. El Art. 24 reglamenta sobre los Derechos de Aduana, lo innovador que presenta este artículo es en cuanto a lo ya establecido sobre los combustibles, aceites y lubricantes que se utilicen en la aeronave estarán exentos de impuestos, así como el párrafo b) que exime de impuestos a las piezas de repuesto que sean utilizadas en la aeronave.

Los Arts. 25 y 26 regulan lo atinente a la situación de las aeronaves en peligro y a la investigación de accidentes, siendo esto una repetición de lo establecido en el Artículo 9 sección segunda y tercera del Convenio Provisional, y del artículo 22 de la Convención de París. El artículo 27 establece el Principio de la no aceptación de embargo sobre las aeronaves de un Estado contratante por concepto de demandas, reclamos infracciones o interferencias referentes a su construcción, mecanismo o accesorios, al igual que lo establece el artículo 18 de la Convención de París. El artículo 28 dispone tres recomendaciones que ayudarían a uniformar los métodos para navegación aérea, dentro de ésta menciona la instalación en cada uno de los territorios de los países contratantes de los medios radiotelefónicos, de servicio meteorológico, señalizaciones etc. Así también, propone que se ponga en vigor un sistema uniforme de

comunicaciones, señalizaciones, luces y rutas; y finalmente impone la obligación a los Estados para colaborar a la publicación y producción de mapas y cartas aeronáuticas uniformes.

El capítulo quinto de la Convención trata de los requisitos y condiciones que deben llegarse con respecto de las aeronaves, estableciendo, obligatorios ciertos documentos dentro de los cuales se menciona el certificado de matrícula, el certificado de navegabilidad, la licencia y otros documentos de abordaje. También se dispone lo necesario para los aparatos e instalaciones de radio (Art. 31), licencia de tripulación (Art. 31), restricciones de carga (Art. 35) y aparatos de fotografía (artículo 36). estas disposiciones no innovan en lo absoluto las establecidas en la Convención de París.

El capítulo sexto de la convención “Normas Internacionales y Procedimientos que se recomiendan”, como lo indica su nombre establece disposiciones tendientes a uniformar los procedimientos internacionales sobre transporte y tránsito aéreo internacional, imponiendo en un primer momento la obligación a los Estados contratantes de adoptar y uniformar, en colaboración con el Organismo Internacional de Aviación Civil, procedimientos tales como sistemas de comunicación, características de los aeropuertos y zonas de aterrizaje, reglas del aire y procedimientos de regulación del tráfico aéreo, signación para el personal de vuelo y mecánicos, navegabilidad de las aeronaves, entre otras. Los artículos del 38 al 42 establecen los procedimientos de adopción variación o modificación de estas normas. La innovación de estas disposiciones radica en que se hace una diferenciación entre los certificados de navegabilidad y las licencias.

La segunda parte del Convenio trata del Organismo Internacional de Aviación Civil, que como ya habíamos expuesto anteriormente se reconoció la necesidad de establecer un organismo de carácter permanente, cuyas funciones fueran desarrolladas mientras la Convención entró en vigor por el Organismo Provisional del que ya hemos hablado anteriormente. La Conferencia convino repetir en la Convención los mismos preceptos y disposiciones del Convenio Provisional, en todo lo que se refiere a la organización, funciones, división, etc. Al igual que la OPACI, el Organismo

Internacional de Aviación Civil se compone de una asamblea y de un consejo, sus objetivos están expresamente señalados en el artículo 44 de la convención y a diferencia de lo expuesto en el provisional son los siguientes:

- a) Asegurar el progreso seguro y sistemático de la aviación civil internacional en el mundo.
- b) Fomentar las artes del diseño y manejo de aeronaves para fines pacíficos.
- c) Estimular el desarrollo de rutas aéreas, aeropuertos y ayudas para la navegación aérea en la aviación civil internacional.
- d) Satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo en lo tocante a transportes aéreos seguros, regulares, eficientes y económicos.
- e) Evitar el despilfarro de recursos económicos que cause la competencia ruinosa.
- f) Garantizar que los derechos de los Estados contratantes se respeten plenamente, y que todo Estado contratante tenga oportunidad razonable de explotar líneas aéreas internacionales.
- g) Evitar la parcialidad entre Estados contratantes.
- h) Fomentar la seguridad de los vuelos en la navegación aérea internacional.
- i) Fomentar el desarrollo general de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos.

La organización, las sesiones, atribuciones, las facultades y procedimientos legales de la asamblea y los procedimientos del Consejo, son idénticas a las ya señaladas en la asamblea interina y el consejo interino, sin embargo cabe anotar dos innovaciones la primera de ellas es la que se encuentra contenido en el Artículo 62 por la cual se faculta a la asamblea para suspender el voto de un Estado contratante si este, por un periodo razonable de tiempo, deja de cumplir sus obligaciones financieras para con el Organismo; la segunda, de orden funcional, es la que se refiere a la creación de un organismo llamado Comisión de Navegación Aérea, el cual estará formado por doce miembros nombrados por el consejo de entre las personas que designe los Estados contratantes –Arts. 56 y 57 -, cuyas funciones serían las de establecer comisiones

técnicas en las cuales cualquier Estado contratante podía estar representado – al igual que las atribuciones del CINA-.

El capítulo 11 se encarga de reglamentar acerca del personal del Organismo, el capítulo 12, sobre sus fondos y el capítulo 13, sobre los acuerdos internacionales que pueden celebrarse entre el Organismo Internacional y otros organismos de igual naturaleza; finalmente el Artículo 66 dispone que el organismo desempeñará también todas aquellas funciones que le asigne el Convenio Relativo al Tránsito de todos los Servicios Aéreos Internacionales y el Convenio sobre Transporte Aéreo Internacional.

La tercera parte de la convención trata acerca del Transporte Aéreo Internacional, de la forma de operación de los aeropuertos y otras instalaciones y de cómo el Consejo del Organismo procederá a la facilitación del Transporte y Navegación Aéreas; finalmente se disponen esta tercera parte acerca de la creación, actividades, y explotación de organismos mixtos de servicios aéreos.

El artículo 67 establece que todas las líneas aéreas internacionales de los Estados contratantes tienen la obligación de transmitir al Consejo todos los informes sobre el tráfico, estadísticas de costos y estados de cuenta de los mismos con el fin de ayudar para el desarrollo de las normas procedimientos y recomendaciones de carácter técnico que elabore el Organismo Internacional.

El capítulo 15 reglamenta lo que se refiere a los aeropuertos y otras instalaciones que facilitan la navegación aérea. Al respecto al artículo 69 faculta al Consejo del Organismo para que subsane las deficiencias que se encuentren en los aeropuertos en instalaciones análogas de un Estado contratante, así también el artículo 70 la faculta para incurrir en gastos o emolumentos para el arreglo o construcción de aeropuertos en instalaciones ellos serán sufragados por el Estado contratante interesado o por el consejo mismo, a petición del Estado. De acuerdo con lo anterior, un Estado contratante puede pedir al Consejo que provea, dote, mantenga y/o administre uno o todos los Aeropuertos y demás instalaciones para facilitar la aeronavegación pudiendo imponer los derechos a pagar por el uso de dicha instalaciones. Asimismo, esas facultades se extienden al punto

de procurar la adquisición de terrenos para la construcción de aeropuertos e instalaciones. (Art. 72).

Los artículos 73, 74 y 75 reglamentan el gasto, prorrateo y los fondos del Consejo en relación a las cuotas de los Estados contratantes, así como la posibilidad de que en cualquier momento que el Estado que haya hecho la petición anterior, puede tomar posesión de sus aeropuertos al rembolsar los gastos en que se hubieran incurrido.

El capítulo 17 de la Convención establece las disposiciones que regirán para los efectos de la aplicación, fuerza y vigor de la presente Convención.

El art. 80 establece que, y por razones lógicas, al entrar en vigor la convención, se denuncia los Convenios de París de 1919 y la Convención sobre Aviación Comercial de La Habana de 1928, ya que y aun cuando contienen disposiciones similares, al dejarlas en vigencia generarían confusión y contradicción al momento de su aplicación, por ello se acepta que la Convención derogue todas las obligaciones y acuerdos que puedan generar incompatibilidad con la misma (Art. 82).

El capítulo 18 reglamenta todo lo relacionado a las controversias y sus procedimientos de resolución, así también el procedimiento de arbitraje. Los artículos 87 y 88 tratan sobre las penas aplicables a las líneas aéreas de los Estados contratantes por la falta de cumplimiento de sus disposiciones o de las decisiones del Consejo. El capítulo 19 reglamenta la suspensión de los efectos de esta Convención en casos de guerra y emergencia. El capítulo 20 reglamenta la aprobación y enmienda de los anexos de la Convención; y finalmente, el capítulo 21 trata de las definiciones de algunos términos generalmente usados dentro de la Convención.

2.1.4.3 Convenio Relativo al Tránsito de Los Servicios Aéreos Internacionales¹³⁵

Debido a las razones que ya hemos expuesto anteriormente, las “libertades del aire” fueron reglamentadas de forma separada a la Convención, debido a las discordias que se propugnaban en el momento de la Conferencia. Este primer Convenio fue elaborado

¹³⁵ Op.Cit. Memorandum Ratificación de Convenios de Navegación Aérea. No se encontró ratificación Pág. 4.

para cubrir los vacíos dejados en la Convención, en cuanto a los problemas comerciales, específicamente sobre los derechos de tránsito y transporte. Comúnmente es denominado el Convenio de las dos libertades, ya que básicamente reconocen las primeras dos libertades del aire, de las cuales ya se ha expuesto en el Capítulo I de nuestro trabajo de investigación:

- a) El privilegio de volar sobre su territorio sin aterrizar.
- b) El privilegio de aterrizar para fines no comerciales.

El Convenio de las dos libertades está dividido en seis artículos con extensas secciones, el artículo uno se encarga de establecer las libertades del aire, además establece la concesión a los Estados contratantes para aterrizar en el territorio de otro Estado contratante y para fines no comerciales, también establece el derecho a cada Estado para designar la ruta que se seguirá en su territorio por cualquier servicio de transporte aéreo internacional; asimismo reserva el derecho a cada Estado para negar y revocar los certificados o permisos dados a una empresa de transporte aéreo de otro Estado.

El segundo artículo trata acerca de los posibles conflictos de aplicación, uso o interpretación del convenio estableciendo en esos casos intervendrá el Organismo Internacional de Aviación Civil. Los artículos 3, 4, y 5 tratan de la vigencia, denuncia y referencia del Convenio con respecto a la convención; y finalmente del artículo 6 tratan a la vigencia firma y aceptación del convenio el cual entrará en vigor entre los Estados contratantes al ser aceptado por cada uno de ellos. Éste convenio fue firmado el 7 de diciembre de 1944 por los representantes de 30 Estados.

2.1.4.4 Convenio sobre Transporte Aéreo Internacional¹³⁶

Este convenio, consta de ocho artículos la mayoría de los cuales no hacen sino repetir las disposiciones contenidas en el Convenio de Tránsito y la Convención.

¹³⁶ Op.Cit. Memorandum Ratificación de Convenios de Navegación Aérea. DL 143, DO 82 Tomo 263 de fecha 07/05/1979. Pág. 1 n° 1.

Al igual que el anterior convenio, el artículo uno retoma las cinco libertades del aire originales, por las cuales se generó discusión en la conferencia y se establecieron en este convenio debido a la necesidad de su uso en los servicios de transporte aéreo:

- a) El privilegio de volar sobre su territorio sin aterrizar.
- b) El privilegio de aterrizar para fines no comerciales.
- c) El privilegio de desembarcar pasajeros, correo y carga tomados en el territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave.
- d) El privilegio de tomar pasajeros, correo y carga destinados a territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave y;
- e) El privilegio de tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio de cualquier otro Estado participante y el privilegio de desembarcar pasajeros, correo y carga procedente de cualquiera de dichos territorios.

En cuanto los demás artículos, sólo se establecen algunas obligaciones entre las cuales podemos mencionar la consideración que deben tener los Estados contratantes al establecer y explotar los servicios terminales a fin de no afectar los servicios regionales de otro, el derecho a la reserva que tiene cada Estado en lo que se refiere a la quinta libertad y las demás disposiciones sobre la firma, aceptación y denuncia son idénticas a la que conocemos en el convenio de tránsito, por lo cual, consideramos pertinente no repetirlas.

2.1.5 Anexos Técnicos¹³⁷

“Al igual que la Convención de París, la Convención de Chicago comprende un grupo de anexos técnicos que se tienen como parte integrante de su texto”¹³⁸. El propósito de los anexos es que exista un marco de normas de carácter técnico a través de los cuales los Estados puedan orientar, uniformar, estandarizar y perfeccionar los

¹³⁷ Op.Cit. Memorandum Ratificación de Convenios de Navegación Aérea. De acuerdo al Índice Legislativo los Anexos Técnicos son aprobados al haber sido ratificada La Convención de Chicago de 1944. Pág. 4 n° 4.

¹³⁸ Op.Cit. Aldunate Videla, Sergio. "El Derecho Aéreo Internacional Evolución y Fuentes" Pág. 111.

procedimientos técnico-comerciales en los complejos y variados problemas de la Navegación Aérea Internacional.

A la fecha, se cuenta con dieciocho Anexos Técnicos con las siguientes denominaciones:

Anexo 1: Licencias al personal. Emisión de licencias a las tripulaciones de vuelo, controladores del tránsito aéreo y al personal técnico aeronáutico.

Anexo 2: Reglamento del aire. Normas que se refieren a la realización de vuelos visuales y por instrumentos.

Anexo 3: Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional. Suministro de servicios meteorológicos para la navegación aérea internacional y notificación de observaciones meteorológicas de aeronaves.

Anexo 4: Cartas aeronáuticas. Especificaciones relativas a las cartas aeronáuticas que se usan en la aviación internacional.

Anexo 5: Unidades de medida que se emplearán en las operaciones aéreas y terrestres. Sistemas de medidas destinados a las comunicaciones aeroterrestres.

Anexo 6: Operación de aeronaves. Especificaciones destinadas a lograr que, en todo el mundo, las operaciones de igual índole se realicen con un grado de seguridad que exceda al mínimo prescrito.

Parte I - Transporte aéreo comercial Internacional - Aviones.

Parte II - Aviación General Internacional - Aviones.

Parte III - Operaciones internacionales- Helicópteros.

Anexo 7: Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves. Requisitos relativos a la matrícula e identificación de las aeronaves.

Anexo 8: Aeronavegabilidad. Certificación e inspección de aeronaves de conformidad con procedimientos uniformes.

Anexo 9: Facilitación. Especificaciones para acelerar la entrada y salida de aeronaves, personas, mercancías y otros artículos en los aeropuertos internacionales.

Anexo 10: Telecomunicaciones aeronáuticas.

- Volumen I: Radioayudas para la navegación
- Volumen II: Procedimientos de comunicaciones,
- Volumen III: Parte I: Sistema de comunicaciones de datos digitales
Parte II: Sistemas de comunicaciones orales
- Volumen IV: Sistema de radar de vigilancia y sistema anticolidión
- Volumen V: Utilización del espectro de radiofrecuencias aeronáuticas

Anexo 11: Servicios de tránsito aéreo. Establecimiento y mantenimiento de servicios de control de tránsito aéreo, de información de vuelo y de alerta.

Anexo 12: Búsqueda y salvamento. Organización y funcionamiento de las instalaciones y servicios necesarios para la búsqueda y rescate.

Anexo 13: Encuestas de accidentes de aviación. Uniformidad en cuanto a la notificación, investigación y la elaboración de informes de accidentes de aviación.

Anexo 14: Aeródromos. Especificaciones para el diseño y equipamiento de aeródromos.

Volumen I - Diseño y operación de aeródromos

Volumen II - Helipuertos

Anexo 15: Servicios de información aeronáutica. Métodos de recopilación y difusión de la información aeronáutica necesaria para las operaciones de vuelo.

Anexo 16: Protección del medio ambiente.

Volumen I: Ruido de las aeronaves

Volumen II: Emisiones de los motores de las aeronaves

Anexo 17: Seguridad. Proteger la aviación civil contra actos de interferencia ilícita. Especificaciones para proteger a la aviación civil internacional contra actos de interferencia ilícita.

Anexo 18: Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea. Especificaciones para el etiquetado, embalaje y expedición de mercancías peligrosas¹³⁹.

Debido a la naturaleza de nuestro trabajo de investigación, solamente analizaremos a profundidad el anexo 17 relativo a la seguridad y algunas cuestiones de los demás anexos en lo referente a la seguridad en los aeropuertos.

2.1.5.1 Anexo 17: Seguridad: Normas y Métodos Recomendados Internacionales. Protección de la Aviación Civil Internacional contra los Actos de Interferencia Ilícita.

Este anexo, tal y como lo indica su preámbulo, fue elaborado por el Consejo del Organismo, en cumplimiento a lo dispuesto en el Art. 54 lit. 1) de la Convención, y a las dos siguientes resoluciones de la Asamblea:

1. Resolución A17-10 Aplicación por los Estados de las especificaciones y métodos de seguridad adoptados por esta Asamblea y labor ulterior de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en relación con tales especificaciones y métodos.

¹³⁹ Para mayor información buscar en <http://www.aerovía.com/derecho/oaci.asp##>. 29/agosto/2005.

...LA ASAMBLEA...

3. *SOLICITA al Consejo, que con la ayuda de los demás órganos constituyentes de la Organización, prepare e incorpore, según proceda, los textos contenidos en el apéndice o apéndices a esta resolución, con carácter de normas, métodos recomendados y procedimientos, en los anexos existentes o nuevos o en otros documentos regulativos o textos de orientación de la Organización.*

2. *Resolución A18-10 Medidas Técnicas Complementarias propuestas para la protección de la seguridad del Transporte Aéreo Civil Internacional.*

...LA ASAMBLEA...

1. *PIDE al Consejo que, con Respecto a los aspectos técnicos de la seguridad del transporte aéreo se cerciore de que:*

a) *El Secretario General de la OACI siga prestando la debida atención al problema de la seguridad del transporte aéreo y le asigne la prioridad que justifique la amenaza a que esta expuesto en la actualidad el transporte aéreo¹⁴⁰.*

Como resultado directo del trabajo realizado por la Comisión de Aeronavegación, el Comité de Transporte Aéreo y el Comité de Interferencia Ilícita, el Consejo acogió el 22 de marzo de 1974, las Normas y Métodos Recomendados Internacionales sobre Seguridad, y según lo establecido en el artículo 37 del Convenio, dichas normas y métodos pasaron a formar parte de lo que ahora se le conoce como Anexo 17 y serán nombrados como “Normas y Métodos Recomendados Internacionales – Seguridad – Protección de la Aviación Civil Internacional contra los Actos de Interferencia Ilícita”.

El anexo esta constituido de la siguiente manera:

Capítulo 1 Definiciones.

¹⁴⁰ Preámbulo del Anexo 17: Seguridad “Normas y Métodos Recomendados Internacionales – Seguridad – Protección de la Aviación Civil Internacional contra los Actos de Interferencia Ilícita”, Séptima Edición, Abril 2002

Capítulo 2 Principios Generales.

Capítulo 3 Organización.

Capítulo 4 Medidas Preventivas de Seguridad.

Capítulo 5 Métodos para hacer frente a los Actos de Interferencia Ilícita.

El Capítulo 1, como ya lo expresamos, aborda la definición de los términos que se relacionan directamente con la seguridad, para ello creemos convenientes transcribir aquellas que atañen a nuestra investigación:

Control de Seguridad: Medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos u otros dispositivos peligrosos que pudieran utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

Parte Aeronáutica: Área de movimiento de un aeropuerto y de los terrenos y edificios adyacentes o las partes de los mismos, cuyo acceso está controlado.

Seguridad: La combinación de medidas y recursos humanos y materiales para salvaguardar a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.

Zona de Seguridad Restringida: Zonas de la parte Aeronáutica de un aeropuerto cuyo acceso está controlado para garantizar la seguridad de la Aviación Civil. Dichas zonas normalmente incluirán, entre otras cosas, todas las zonas de salida de pasajeros entre el punto de inspección y la aeronave, la plataforma, los locales de preparación de embarque de equipaje, los depósitos de carga, los centros de correo y los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de las aeronaves.

El Capítulo 2 del Anexo, trata de los principios generales, el artículo 2.1 trata de los objetivos que debe tener en cuenta todo Estado que practique los preceptos de seguridad del presente anexo, siendo el principal de estos la seguridad de los pasajeros, la tripulación, el personal en tierra y el público en general. El artículo 2.2 establece que en la medida de lo posible los Estados deben disponer de controles, y procedimientos de seguridad que eviten al máximo interferencias ilícitas; el art. 2.3, establece que para lograr esa disponibilidad de recursos los Estados pueden actuar en forma de cooperación con el fin de armonizar los programas de seguridad con los aceptados internacionalmente. De acuerdo al art. 2.4, es importante además que los Estados

fomenten la investigación y la elaboración de un equipo de seguridad que permita cumplir mejor con los objetivos de seguridad.

El Capítulo 3 del Anexo, trata acerca de la organización, estableciendo que cada Estado debe contar con un Programa Nacional escrito de Seguridad, además de designar a una Autoridad que se encargue de la preparación, ejecución y cumplimiento del programa nacional de seguridad (Art. 3.1, 3.1.1 y 3.1.2). En cuanto a las operaciones aeroportuarias, el artículo 3.2.1 exige que cada aeropuerto de un Estado contratante, que preste Servicios a la Aviación Civil Internacional aplique un programa escrito de seguridad aeroportuaria, así mismo que exista una autoridad responsable de coordinar esos controles de seguridad, la creación de un comité de seguridad de aeropuerto para asistir a la autoridad mencionada – Art. 3.2.3 -. Por otra parte se exige que los explotadores de las aeronaves apliquen un programa de seguridad escrito apropiado para cumplir con los requisitos del programa nacional de seguridad de la Aviación Civil del Estado (Art. 3.3.1). Finalmente, se establece que debe existir un programa de Control de Calidad sobre los controles de seguridad (Arts. 3.4.1 - 3.4.7).

Las Medidas Preventivas de Seguridad, se encuentran contempladas en el Capítulo 4 del Anexo, dentro de estas vale la pena hacer mención a las medidas relativas a las aeronaves, las verificaciones de seguridad con respecto a los vuelos que sean causa de mayor amenaza, las medidas adecuadas para evitar, en vuelo, el ingreso de pasajeros a los compartimientos de la tripulación, etc. (Art. 4.2). En cuanto a los pasajeros y su equipaje de mano se establece que cada Estado debe establecer las medidas necesarias para garantizar la inspección de los pasajeros y su equipaje de mano antes de embarcarse en una aeronave. El equipaje de bodega no queda exento de controles, ya que se exige a los aeropuertos, de los Estados contratantes, que presten servicio de Aviación Civil internacional, el establecimiento de zonas de almacenamiento seguras en la que se someta a estrictos controles antes de ponerlas a bordo de una aeronave (Art. 4.4). De igual forma, se exige que la carga, el correo y otros artículos sean objeto de medidas de control (Art. 4.5).

El control de acceso a las instalaciones aeroportuarias es parte esencial de estos controles de seguridad, y la materia específica de nuestra investigación; esto se encuentra regulado en el art. 4.7 del anexo, el cual hace referencia a las siguientes circunstancias: En primer lugar se exige de manera categórica que cada Estado asegurara el establecimiento de zonas de seguridad restringida en los aeropuertos que presten servicio de Aviación Civil internacional, y la aplicación de procedimientos y sistemas de identificación de las personas – Art. 4.7.1 -; también se establece que los Estados deben asegurar la aplicación de los controles de seguridad correspondientes desde lo que se refiere a la verificación de antecedentes personales excepto de los pasajeros que se les haya autorizado el acceso sin escolta a las áreas de seguridad restringida del aeropuerto – Art. 4.7.2 – estos deben realizarse en forma periódica y al azar, según lo establecen las recomendaciones contempladas en los Arts. 4.7.5 y 4.7.6. Finalmente se exige que en cada Estado contratante haya una supervisión adecuada de la circulación de personas hacia y desde las aeronaves para impedir el acceso no autorizado.

Finalmente, el Capítulo 5 del anexo trata de los métodos para hacer frente a los actos de interferencia ilícita, entre ellos se menciona La Prevención art. 5.1, La Respuesta art. 5.2 y el Intercambio de Información y Notificación art. 5.3.

Nos corresponde en este momento hacer unos breves extractos sobre los demás Anexos Técnicos, que se relacionan con la seguridad de los Aeropuertos. El Anexo 6 referente a la Operación de Aeronaves establece en el Capítulo 13 “Seguridad” algunas normas de seguridad en el compartimiento de la tripulación de vuelo (Art. 13.1), procedimientos de búsqueda en el avión (Art. 13.2), programas de instrucción para evitar los actos de interferencia ilícita (Art. 13.3), entre otros. El anexo 9 referente a la Facilitación, dedica el Capítulo I a las Definiciones y Aplicación del mismo, estableciendo el concepto de *Equipo de seguridad*; el cual es “*un conjunto de dispositivos de carácter especializado que se utilizan individualmente o como parte de un sistema, en la prevención o detección de Actos de Interferencia Ilícita en la Aviación Civil y sus instalaciones y servicios*”. El Capítulo 6 “Aeropuertos Internacionales – Instalaciones y Servicios para el Tráfico”, en su sección A y Art. 6.1 establece que los

Estados Contratantes deben tomar las medidas necesarias para garantizar que las instalaciones y los procedimientos de tráfico sean fluidos y no afecten los niveles de seguridad; también se establecen disposiciones relativas al movimiento del tráfico en los aeropuertos, para facilitar la salida de las aeronaves y el examen de los pasajeros como medida de seguridad (Sección B, Apartado III, Art. 6.22 y 6.23). Finalmente, cabe mencionar el Anexo 14 relativo a los Aeródromos en su *Vol. I* que se refiere al “Diseño y Operaciones de Aeródromos”, en el cual se establecen ciertas normas técnicas en cuanto a las Características Físicas que deben tener los Aeropuertos (Cáp. 3), entre estas se mencionan los puestos de estacionamiento aislado de aeronaves cuando estas estén siendo objeto de interferencia ilícita (Art. 3.13); asimismo, recomienda la instalación de ciertos equipos tales como las Ayudas visuales para la navegación como luces, vallas iluminación para fines de seguridad (Capítulos. 5 y 8), Planificación en casos de emergencias entre otras normas (Cáp.9)¹⁴¹.

Además de todos estos documentos, existen textos complementarios de orientación para alcanzar los objetivos de seguridad de la Aviación Civil, que ayudan a individualizar situaciones de seguridad entre estos podemos mencionar: a) Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra los Actos de Interferencia Ilícita; b) Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación de la OACI; c) Factores Humanos en las Operaciones de Seguridad de la Aviación Civil; d) Manuales de Seguridad de la OACI. Lamentablemente, dichos documentos son de distribución limitada por lo tanto no nos fue posible acceder a ellos.

2.1.6 Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de El Salvador y el Gobierno de Los Estados Unidos de América

Con el fin de ejemplificar de que los Estados pueden celebrar acuerdos en base e los principios de la Convención de Chicago de 1944, especialmente en lo que se refiere a

¹⁴¹ Vid. Extractos adjuntos al Anexo 17: Seguridad “Normas y Métodos Recomendados Internacionales – Seguridad – Protección de la Aviación Civil Internacional contra los Actos de Interferencia Ilícita”, Séptima Edición, Abril 2002.

la seguridad aeroportuaria, hemos retomado el presente Acuerdo de muchos otros que El Salvador ha Celebrado.

De acuerdo al Artículo 83 de la Convención de Chicago, “...cualquier Estado contratante podrá concertar acuerdos que no sean incompatibles con las disposiciones de esta Convención”, el Gobierno de los Estados Unidos de América y el Gobierno de El Salvador, Celebraron en Costa Rica, el día ocho de mayo de mil novecientos noventa y siete el “Acuerdo de Transporte Aéreo entre El Gobierno de La República de El Salvador y El Gobierno de Los Estados Unidos De América (ATA)”, el cual fue publicado en el Diario Oficial n° 226, Tomo 337 de fecha 3 de diciembre de 1997.

El acuerdo tiene como fines, según su propia explicación, “...El fomentar un Sistema Internacional del Transporte Aéreo basado en la competencia de mercado entre las líneas aéreas”. Esta compuesto por 17 artículos, los cuales no están divididos ni en títulos ni en capítulos, que tratan desde definiciones usadas en el contexto del Acuerdo, Concesión de Derechos, autorización de una línea aérea y su revocatoria, aspectos sobre seguridad, oportunidades comerciales, derechos aduanero, cargos al usuario, reglas para una competencia leal, la fijación de tarifas, finalmente trata de las consultas y enmiendas así como la solución de controversias, el registro en la OACI y las reglas para su vigencia.

Debido a la orientación de nuestro trabajo, nos dedicaremos a los artículos que se refieren a los aspectos de seguridad. El Acuerdo hace una tipificación de la seguridad, dividiéndola en dos dimensiones complementarias: Seguridad Operacional (Art. 6) y Seguridad de la Aviación (Art. 7).

La Seguridad Operacional comprende aspectos como los Certificados de Aeronavegabilidad, Los Certificados de Competencia y las Licencias¹⁴² que expida o convalide cada parte del Acuerdo; estos requisitos son indispensables para efectos de la prestación del transporte aéreo. También forma parte de esta dimensión de seguridad las normas, que impongan cada una de las partes, sobre las instalaciones aeronáuticas, las

¹⁴² Para obtener un significado exacto de estos términos técnicos consultar la Ley de Aviación Civil Art. 3, y El Reglamento de Aeródromos Art.1.

tripulaciones, las aeronaves y la operación de las líneas aéreas; cada parte, según el Acuerdo puede solicitar consultas sobre estas normas y si al concluir dichas consultas una de las partes concluye que la otra no cumple con los requisitos mínimos, esa parte deberá tomar las medidas correctivas necesarias, de lo contrario se le podrá retener, suspender, revocar o limitar la autorización de operación o el permiso técnico de las líneas aéreas. Este artículo hace referencia a vocablos técnicos los cuales no se encuentran definidos en el texto del Acuerdo, ni en sus Anexos¹⁴³, además habla de requisitos de las instalaciones aeronáuticas, de los cuales tampoco existe especificación alguna¹⁴⁴.

La Seguridad de la Aviación, va orientado a establecer normas que protejan a la aviación civil de las injerencias ilícitas, y para tal efecto cita los Convenios Internacionales que de una u otra forma se refieren a la seguridad, entre estos se menciona: del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, El Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, El Convenio para la Represión de los Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y El Protocolo para la Represión de los Actos Ilícitos de Violencia en Aeropuertos Civiles con Servicios Internacionales, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988.

Conviene en este momento que se haga mención de los Convenios que tienen relación con la seguridad de la Aviación Civil, en específico con la seguridad de los aeropuertos.

¹⁴³ Este Acuerdo posee tres anexos: Anexo I “Transporte Aéreo Regular”; Anexo II “Transporte Aéreo de Fletamiento”; Anexo III “Principios de no discriminación en los sistemas automatizados de reservación y de competencia entre dichos sistemas”.

¹⁴⁴ Op.Cit. Extractos adjuntos al Anexo 17: Seguridad “Normas y Métodos Recomendados Internacionales – Seguridad – Protección de la Aviación Civil Internacional contra los Actos de Interferencia Ilícita”, Anexo 14 “aeródromos” Vol. I Diseño y Operación de Aeródromos; Séptima Edición, Abril 2002.

2.1.7 Convenio Sobre Las Infracciones Y Ciertos Otros Actos Cometidos A Bordo De Las Aeronaves, Firmado En Tokio El 14 De Septiembre De 1963¹⁴⁵

El Convenio de Tokio versa sobre infracciones a las leyes penales y otros actos cometidos a bordo que pongan o puedan poner en peligro la seguridad de la aeronave, personas o bienes en la misma o que pongan en peligro el buen orden y la disciplina a bordo. Establece un sistema de jurisdicciones concurrentes y no excluyentes para conocer de tales infracciones y actos y determina las facultades del comandante respecto del sujeto actuante. Contempla el apoderamiento ilícito y regula las facultades y obligaciones de los Estados. De su articulado se relaciona con nuestro tema el siguiente artículo:

Capítulo Primero: Campo de Aplicación del Convenio.

Art. 1. El presente Convenio se Aplicará:

b) Los Actos sean o no infracciones, puedan poner o pongan en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes de la misma o que pongan en peligro el buen orden y la disciplina a bordo.

2.1.8 El Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en la Haya el 16 de Diciembre De 1970¹⁴⁶

El Convenio de La Haya regula las facultades y obligaciones de los Estados respecto del delito de apoderamiento ilícito de aeronaves. Establece un sistema de jurisdicciones concurrentes y no excluyentes para conocer del delito y recoge diversas normas en materia de extradición. Se relaciona con nuestro tema de investigación el siguiente artículo:

Art. 1.- Comete un delito... toda persona que, a bordo de una aeronave en vuelo:

a) Ilícitamente, mediante violencia amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación, se apodere de tal aeronave, ejerza el control de la misma o intente

¹⁴⁵ Op.Cit. Memorandum Ratificación de Convenios de Navegación Aérea. DL 143, DO 82 Tomo 263 de fecha 07/05/1979. Pág. 1 n° 2.

¹⁴⁶ *Ibíd.* No se encontró ratificación Pág. 4 n° 3.

cometer cualquiera de tales actos. Este convenio, también se aplica a las aeronaves que han salido fuera del territorio mientras se halle en vuelo o en superficie de altamar

2.1.9 Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil (Hecho En Montreal El 23 De Septiembre De 1971)¹⁴⁷

El Convenio de Montreal establece las facultades y obligaciones de los Estados respecto de determinados delitos contra la seguridad de la aviación civil. Determina igualmente la jurisdicción de diversos Estados sobre los delitos, en la misma línea que el Convenio de La Haya. Contiene diversas normas en materia de extradición y cooperación entre Estados contratantes. Del cuerpo de esta Convención conviene transcribir uno de los considerandos y luego el artículo relacionado con nuestro tema.

Los Estados partes en el presente Protocolo,

Considerando: Que los actos ilícitos de violencia que ponen o pueden poner en peligro la seguridad de las personas en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional o que comprometen el funcionamiento seguro de dichos aeropuertos, socavan la confianza de los pueblos del mundo en la seguridad de los aeropuertos en cuestión y perturban el funcionamiento seguro y ordenado de la aviación civil en todos los Estados;

Artículo 1

1. Comete un delito toda persona que Ilícita e Intencionalmente:
 - a) realice contra una persona a bordo de una aeronave en vuelo actos de violencia que, por su naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave;
 - b) destruya una aeronave en servicio o le cause daños que la Incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo;

¹⁴⁷ *Ibíd.* No se encontró ratificación Pág. 4 n° 3.

2.1.10 Protocolo Para la Represión De Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que prestan Servicio a la Aviación Civil Internacional¹⁴⁸

El Protocolo de Montreal contiene disposiciones relativas a los actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional. Complementa al Convenio de Montreal de 1971.

Artículo 1

Este Protocolo complementa el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971.

Artículo II

1. Añádase al artículo del Convenio el siguiente párrafo 1 bis:

«1 bis. Comete un delito toda persona que ilícita e intencionalmente, utilizando cualquier artefacto, sustancia o arma:

- b) “Destruya o cause graves daños en las instalaciones de un aeropuerto que preste servicio a la aviación civil internacional o en una aeronave que no esté en servicio y esté situada en el aeropuerto, o perturbe los servicios del aeropuerto si ese acto pone en peligro o puede poner en peligro la seguridad del aeropuerto”.

2.2 DELIMITACIÓN CONSTITUCIONAL DEL TERRITORIO DEL ESTADO DE EL SALVADOR A PARTIR DE LA CONSTITUCIÓN DE 1824 HASTA LA CONSTITUCION VIGENTE

Nos concierne ahora remontarnos al momento constitucional en el que el Espacio Aéreo es considerado por el legislador Constituyente como parte de nuestro territorio, y como consecuencia determinar el origen de la legislación secundaria que regula los aspectos del Derecho Aeronáutico como parte de las competencias de nuestro Estado.

¹⁴⁸ DL 129 de fecha 04 de Noviembre de 1988, DO 224 Tomo 301 de fecha 02 de Diciembre de 1988.

2.2.1 Constitución de La República Federal de Centro América del 22 de Noviembre 1824

Esta es la primer Constitución que tuvo nuestro país como parte de la República Federal de Centroamérica, luego de que fuera declarada la independencia de España, el quince de Septiembre de 1821; para esta época las Provincias que recién habían logrado su independencia creyeron que mediante su unión lograrían defenderse de la amenaza de países como México y La Gran Colombia que pretendían tomar el dominio sobre estos territorios. Con la Federación se buscaba obtener un mayor reconocimiento internacional y lograr un mayor beneficio para los Estados que formaban la Federación tomando el ejemplo de los Estados Unidos, en el que sus Estados trabajaban en armonía entre sí para obtener mayores beneficios económicos.

Es preciso advertir que para esta época la delimitación territorial todavía no se encontraba bien definida; en el texto de la Constitución Federal la delimitación territorial la encontramos en la Sección Segunda : “Del Territorio”, sus artículos literalmente dicen:

Art. 5.- El Territorio de la República es el mismo que antes comprendía el Antiguo reyno de Guatemala, a excepción, por ahora, de la provincia de Chiapas.

Art. 6.- La Federación se compone de cinco Estados que son: Costarrica, Nicaragua, Honduras, el Salvador y Guatemala. La provincia de Chiapas se tendrá por Estado en la Federación quando libremente se una.

Art. 7.- La demarcación del Territorio de los Estados se hará por una ley constitucional con presencia de los datos necesarios.

Partiendo de este último artículo nos remitiremos al Capítulo I de la Constitución del 12 de Junio de 1824, que poseía el Estado del Salvador como entonces se le llamaba a nuestro país, el cual delimitaba de manera más específica su territorio. A continuación haremos mención de los artículos que lo regulaban:

Art. 1.- El Estado és y será libre é independiente de España y de México y de cualquier otra potencia o gobierno extranjero, y no será jamás el patrimonio de ninguna familia ni persona.

Art.2.- Será uno de los Estados Federados de la República del Centro de América.

Art.4.- El Territorio del Estado se compone de los que antes comprendían la Intendencia de S. Salvador, y la Alcaldía Mayor de Sonsonate. Tiene por límites, al Oeste el Río de Paz (Guatemala), la Ensenada de Conchagua al Este (Nicaragua), la Provincia de Chiquimula (Guatemala) y Honduras al Norte, y el mar Pacífico al Sur.

Art.6.- El territorio del Estado se dividirá en cuatro departamentos a saber: el de S. Salvador, Sonsonate, S. Vicente y S. Miguel; arreglándose la demarcación de cada uno de ellos por ley particular.

Art.7.- El Estado se denominará ESTADO DEL SALVADOR conservando el departamento la antigua denominación de S. Salvador.

En esta primera Constitución se reconoce la anexión de la Provincia de Sonsonate a nuestro País, pues antes pertenecía al Estado de Guatemala y fue hasta el 13 de noviembre de 1823, que se pronunció por su incorporación al Estado de El Salvador y es ratificada su declaración con fecha 22 de Diciembre de ese año.

El artículo cuatro también refleja que para esta época Honduras no colindaba con el Golfo de Fonseca cuando se independizaron y solamente se componía de cuatro Departamentos quedando algunas de las provincias, como la de Ahuachapán, incorporadas en el Departamento de Sonsonate, que posteriormente se convirtió en Distrito de Ahuachapán (4 de julio de 1832).¹⁴⁹

La República Federal para el año de 1837 se encontraba en una grave crisis que llevaron posteriormente a la separación de esta, entre esos factores podemos mencionar:

- a) La falta de integración a nivel regional;
- b) Los resentimientos hacia Guatemala;
- c) La desigual distribución de la Población;
- d) El Localismo;
- e) Los errores de la Constitución Federal ;

¹⁴⁹ Gallardo, Ricardo. Las constituciones de El Salvador. Tomo I. Historia de la Integración Racial, Territorial e Institucional del Pueblo Salvadoreño. Edición Cultura Hispánica, Madrid 1961. Páginas 492, 502,506.

- f) Las ambiciones de los líderes y de las élites locales,
- g) Problema de carácter ideológico entre liberales y conservadores;
- h) La falta de una sólida base económica; entre otros.¹⁵⁰

La República Federal llega a su fin el 30 de Mayo de 1838 cuando se Decreto la que es considerada como el Acta Oficial de Defunción de la Federación Centroamericana. Desde el punto de Vista rigurosamente legal la Federación concluyó cuando terminó el segundo período constitucional en el ejercicio de la Presidencia de La República el General Francisco Morazán, es decir el 1° de Febrero de 1939¹⁵¹.

2.2.2 Constitución del 18 de Febrero de 1841

Esta Constitución no varía en lo que respecta a los límites del Territorio de la Constitución de 1824 y lo regula en el Título I. “Del Territorio del Salvador, su Gobierno y Religión”; en el Artículo 1 el cual dice:

“El Salvador se compone de las antiguas provincias de San Salvador, Sonsonate, San Vicente y San Miguel. Tiene por límites: al Este la ensenada de Conchagua; al Oeste el río de Paz; al Norte el departamento de Chiquimula y el Estado de Honduras; y al Sur el mar Pacífico. La Demarcación especial es obra de una ley constitucional con presencia de los datos necesarios”.

Para este entonces Honduras todavía no tenía el dominio de la Isla de Amapala y de Zacate Grande y que fueron entregadas a este por parte del Salvador en depósito en 1833.

2.2.3 Constitución de La Republica del Salvador 19 de Marzo De 1864

El Territorio lo encontramos regulado en el Titulo 2, “Del Territorio, Formas de Gobierno y Religión”, en el Artículo 3 de la siguiente manera:

“El Salvador es constituido en República: comprende las divisiones antiguamente denominadas provincias de San Salvador, Sonsonate, San Vicente y San Miguel. Su territorio tiene por límites: al Este la ensenada de Conchagua; al Oeste, el río de Paz; al Norte, el departamento de Chiquimula, y el

¹⁵⁰ Elizabeth Fonseca. El Liberalismo en Centro América. Centro América : Su Historia. Flasco-Educa, Costa Rica 1996. Pág. 138.

¹⁵¹ Op.cit. Gallardo, Ricardo. Las constituciones de El Salvador. Pagina 576.

Estado de Honduras y al Mediodía, el mar Pacífico. La demarcación especial es obra de una ley constitucional”.¹⁵².

De la lectura de este artículo y al compararlo con el texto de las Constituciones anteriores no encontramos ninguna diferencia, lamentablemente el legislador constitucional se queda corto en cuanto a determinar específicamente las medidas que para entonces poseía nuestro territorio así como de la competencia que poseía sobre el espacio marítimo, suponemos que se debe al poco desarrollo de esta rama del Derecho, es decir la que regulaba el Derecho del Mar, tampoco hasta este momento hemos encontrado alguna regulación que mencione la competencia que ejerce el Estado sobre el espacio aéreo, y es que para esta época los adelantos científicos que se daban en Europa como la creación de globos aerostáticos todavía no llegaban al continente que pocos siglos atrás había sido descubierto por lo españoles

2.2.4 Constitución Política de El Salvador del 16 de Octubre de 1871

Esta Constitución regula el territorio en el Título I: “De La Nación” limitándolo de la siguiente manera:

Art. 4.- El territorio de El Salvador tiene por límites, al Este el Golfo de Fonseca; al Norte La República de Guatemala y Honduras; al Oeste el río de Paz y al Sur el Océano Pacífico. La demarcación especial será objeto de leyes secundarias.

En la presente Constitución es donde por primera vez se le llama territorio de El Salvador y no Del Salvador como se le había denominado en las anteriores constituciones, pero no hay registro histórico del por qué hubo este cambio en el nombre del país, algunos autores como Ricardo Gallardo sostienen que fue un mero error por parte del Legislador ya que en las siguientes constituciones se le denomina indistintamente “República del Salvador” o “República de El Salvador”.

¹⁵² Constitución de la República de El Salvador 1824-1962 Primera Parte. Publicación de la Unidad Técnica Ejecutora U. T. E., Tomo II-A, Primera Edición, 1993.

2.2.5 Constitución de La República del Salvador del 9 de Noviembre del Año de 1872, reformando la Constitución emitida el dieciséis de Octubre de 1871

Menciona el territorio en el Capítulo I, Sección Segunda Del Territorio de la siguiente manera:

Art. 4- El territorio del Salvador tiene por límites: al Este, el Golfo de Fonseca; al Norte, las Repúblicas de Guatemala y Honduras; al Oeste el río de Paz; y al Sur, el Océano Pacífico.

La demarcación especial será objeto de leyes secundarias.

Como anteriormente lo había mencionado a la República vuelve a llamarse “República del Salvador”, no encontramos ninguna diferencia en cuanto a los límites que establecía la Constitución de 1871.

Debido a que tampoco encontramos ninguna diferencia en cuanto a los límites territoriales de la entonces República del Salvador en las Constituciones posteriores a esta, y para efectos didácticos solamente haré mención de las Constituciones y los artículos que regulan el territorio.

2.2.6 Constitución Política de la República de El Salvador del 16 de Febrero de 1880

Título I

Sección 2ª

Del Territorio.

Art. 2.- El territorio del Salvador tiene por límites: al Este, el golfo de Fonseca; al Norte las Repúblicas de Guatemala y Honduras; al Oeste el Río de Paz, y al sur el Océano Pacífico.

La demarcación especial será objeto de leyes secundarias.

2.2.7 Constitución Política de La República del Salvador del cuatro de Diciembre de 1883

Título I

De la Nación.

Art. 4.- El territorio del Salvador tiene por límites: al Este, el golfo de Fonseca; al Norte, las Repúblicas de Guatemala y Honduras; al Oeste, el Río de Paz, y al Sur, el océano Pacífico.

La demarcación especial será objeto de leyes secundarias.

2.2.8 Constitución Política de La República de El Salvador del trece de agosto de 1886

Título I

De la Nación y Forma de Gobierno:

Art. 3.- El territorio del Salvador tiene por límites: al Este el Golfo de Fonseca; al Norte las Repúblicas de Guatemala y Honduras; al Oeste el río de Paz y al Sur el Océano Pacífico. La demarcación especial será objeto de una ley.

2.2.9 Constitución Política para los Estados Unidos de Centro América del Veintisiete de agosto de 1898

Esta Constitución es la que regulaba la Federación conformada por los Estados de Honduras, Nicaragua y El Salvador, por lo que en el artículo uno de dicha Constitución se le da el nombre de ESTADOS UNIDOS DE CENTRO AMÉRICA; el límite territorial lo encontramos en el Título II “De la soberanía, Territorio y Formas de Gobierno; en el Artículo 10 el cual dice:

“Los Estados de Nicaragua, Honduras y El Salvador conservan sus límites actuales menos en la parte que corresponde al Distrito Federal”.

Si bien es cierto cada Estado conservaba sus límites como anteriormente estaba regulado, todos ellos formaban una sola República cuyos límites estaban determinados por una ley especial, según el artículo 9 de ese mismo cuerpo legal.

2.2.10 Constitución Política de La República Federal de Centro América del 9 de Septiembre de 1921

Se da el tercer y último intento por hacer de los Estados Centroamericanos un solo Estado, siguiendo los ideales unionistas que desde los tiempos de la Independencia se dio cuando se formó la República Federal de Centro América; esta vez formada por los Estados de Guatemala, Honduras y El Salvador, excluyendo a Nicaragua que en la anterior Federación si formaba parte e incluyendo a Guatemala que en la anteriormente no había participado de la Federación.

En lo que respecta al territorio lo encontramos en el Título I “De La Nación” específicamente en los siguientes artículos:

Art.4.- El territorio nacional comprende, por ahora, el de los tres Estados con sus islas adyacentes. Una ley determinará los límites de la Nación y del Distrito Federal.

Art.5.- Será Distrito Federal el territorio del actual departamento de Tegucigalpa, según los límites que lo señalan las leyes del Estado de Honduras.

La ciudad de Tegucigalpa, cabecera del departamento, será la Capital de la República.

2.2.11 Constitución Política de La República de El Salvador del 20 de Enero de 1939

En cuanto al Territorio es la Constitución que menos hace referencia a este punto pues simplemente se basa en lo que históricamente ha sido reconocido como territorio del Estado, tal como lo podemos ver en el artículo el 11 el cual decía: “Los límites de El Salvador serán determinados por la ley, basada en los que tradicional e históricamente han sido reconocidos”.

2.2.12 Reformas a La Constitución Política Vigente (1939), emitidas El 24 de Febrero de 1944

El artículo cuatro no tuvo mayor cambio quedando redactado con la reforma así: “Los límites del territorio de El salvador serán determinados por la ley, basada en los que tradicionalmente han sido reconocidos”.

Lo único que ha sido modificado es que ha sido incorporada la palabra **“territorio”** antes de El Salvador, por lo demás no ha sufrido ninguna reforma..

2.2.13 Constitución Política de La República de El Salvador de 1945

Esta Constitución es la misma de 1886 que ya hemos mencionado anteriormente; pero con las enmiendas introducidas por la Honorable Asamblea Nacional Constituyente por Decreto Número 251 de Fecha 29 de noviembre de 1945.

El territorio queda regulado en Artículo 3 el cual si fue reformado por el Decreto 251, quedando de la siguiente manera:

“El territorio de El Salvador es irreductible y está comprendido entre el Océano Pacífico y las Repúblicas de Guatemala, Honduras y Nicaragua. Los límites con la República de Guatemala están determinados por el Tratado celebrado entre Guatemala y El Salvador el 9 de abril de 1938. Los límites con Honduras serán determinados por la ley de conformidad con la tradición e histórica. La colindancia con Nicaragua es en aguas marítimas”.

La República de El Salvador reconoce el Golfo de Fonseca como Bahía Histórica o Mar Cerrado, cuyas aguas pertenecen en proindivisión a las Repúblicas de El Salvador, Honduras y Nicaragua”.

El Tratado de límites territoriales celebrado entre las Repúblicas de Guatemala y El Salvador que determina los límites entre ambos países¹⁵³ es el Decreto Legislativo No. 29 del 27 de abril de 1938, Publicado en el Diario Oficial No. 89, Tomo 124, del 12 de mayo de 1938.

2.2.14 Constitución Política de El Salvador del 7 de Septiembre de 1950

La circunscripción territorial la encontramos en el Título I: “El Estado y su Forma de Gobierno”, específicamente en el artículo 7:

“El territorio de la República dentro de sus actuales límites, es irreductible; comprende el mar adyacente hasta la distancia de doscientas millas marinas contadas desde la línea de la más baja marea, y abarca el espacio aéreo, el subsuelo y el zócalo continental correspondientes.

Lo previsto en el inciso anterior no afecta la libertad de navegación conforme los principios aceptados por el Derecho Internacional.

El Golfo de Fonseca es una bahía histórica sujeta a un régimen especial”.

En esta Constitución además de establecer la irreductibilidad del territorio, suprime el señalamiento de límites al estilo de una Geografía, porque lo importante según la Exposición de Motivos de este artículo es consagrar la irreductibilidad del territorio nacional actual. Algunas Constituciones señalan los límites de los países que rigen; otros no los mencionan; de modo que no hay uniformidad sobre esta materia.

La Comisión creyó que era inconveniente elevar a la categoría de precepto constitucional la demarcación de límites resultantes de un tratado, porque este tiene

¹⁵³ Vidales, Roberto. “Índice de la Legislación Salvadoreña vigente a partir del 15 de Septiembre de 1821 a enero de 1991”, Primera Edición 1991. Página 94.

carácter bilateral y obtendría una garantía unilateral excesiva, con el rango constitucional. El anteproyecto hacía referencia expresa al tratado de límites con Guatemala¹⁵⁴.

Se regula por primera vez los límites territoriales que tiene el Estado con respecto al mar, es decir hasta donde el Estado puede ejercer su soberanía, esto producto de la influencia internacional que ha buscado una regulación universal en cuanto a determinar hasta que distancia le pertenece al Estado ribereño, teniendo la facultad de explotar los recursos marinos que se encuentran dentro de sus límites.

En cuanto al espacio aéreo como parte del territorio, es en esta Constitución que se regula por primera vez, debido al desarrollo tecnológico en materia de aviación que se introducía en nuestro país, siendo necesario incorporar a nuestra legislación normas para regular el espacio aéreo, iniciando en la Constitución en la que se manifiesta el poder soberano del Estado sobre éste y por lo tanto las competencias que puede ejercer¹⁵⁵.

2.2.15 Constitución Política de El Salvador del Ocho de Enero de 1962.

El territorio se encuentra en el Título I: “El Estado y su Forma de Gobierno” en el artículo 8:

“El territorio de la República dentro de sus actuales límites, es irreductible; comprende el mar adyacente hasta la distancia de doscientas millas marinas contadas desde la línea de la más baja marea, y abarca el espacio aéreo, el subsuelo y el zócalo continental correspondientes.

Lo previsto en el inciso anterior no afecta la libertad de navegación conforme los principios aceptados por el Derecho Internacional.

¹⁵⁴ Exposición de Motivos del Título I, artículo 7, constitución de 1950.

¹⁵⁵ La Primera Ley que regulo esta materia es la Ley de Aeronáutica Civil . D. L. No. 2011, 22 de Diciembre de 1955, D. O. No. 237, Tomo 169, 23 de Diciembre de 1955. Índice de la Legislación Salvadoreña vigente a partir del 15 de Diciembre de 1821 al 1 de enero de 1991. Pág. 288.

El Golfo de Fonseca es una bahía histórica sujeta a un régimen especial”.

No encontramos en esta Constitución mayor diferencia de la mil novecientos cincuenta, haciendo siempre mención del espacio aéreo como parte de su territorio, para demostrar que sobre él puede ejercer todas las competencias que tiene como Estado soberano y como tal puede comprometerse a respetar las normas de derecho internacional que ha suscrito como sujeto de derecho internacional, capaz de ejercer derechos y obligaciones que se encuentran en los tratados internacionales relacionados con la aviación.

2.2.16 Constitución de La República de El Salvador del Quince de Diciembre de 1983

Esta es la Constitución que se encuentra vigente en nuestro país y en la cual la delimitación territorial del Estado ha pasado de ser uno de los primeros artículos y lo encontramos hasta en el artículo ochenta y cuatro en la parte conocida como “Parte Orgánica” de la Constitución, específicamente en el Título III “EL ESTADO, SU FORMA DE GOBIERNO Y SISTEMA POLÍTICO”, el artículo antes mencionado dice de la siguiente manera:

“El territorio de la República sobre el cual El Salvador ejerce jurisdicción y soberanía es irreductible y además de la parte continental, comprende:

El territorio insular integrado por las islas islotes y cayos que enumera la Sentencia de la Corte de Justicia Centroamericana, pronunciada el 9 de marzo de 1917 y que además le corresponden, conforme a las fuentes del Derecho Internacional; igualmente otras islas, islotes y cayos que también le corresponden conforme al derecho internacional.

Las aguas territoriales y en comunidad del Golfo de Fonseca, el cual es una bahía histórica con carácter de mar cerrado, cuyo régimen está determinado por el derecho internacional y por la sentencia mencionada en el inciso anterior.

El espacio aéreo, el subsuelo y la plataforma continental e insular correspondiente; y además, El Salvador ejerce soberanía y jurisdicción sobre el mar, el subsuelo y el lecho marino hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde la línea de más baja marea, todo de conformidad a las regulaciones del derecho internacional.

Los límites del territorio nacional son los siguientes:

AL PONIENTE, con la República de Guatemala, de conformidad a lo establecido en el Tratado de Límites Territoriales, celebrado en Guatemala, el 9 de abril de 1983.

AL NORTE, Y AL ORIENTE, en parte, con la República de Honduras, en las secciones delimitadas por el Tratado General de Paz, suscrito de Lima, Perú, el 30 de Octubre de 1980. En cuanto a las secciones pendientes de delimitación los límites serán los que se establezcan de conformidad con el mismo Tratado, o en su caso, conforme a cualquiera de los medios de solución pacífica de las controversias internacionales.

AL ORIENTE, en el resto, con las Repúblicas de Honduras y Nicaragua en las aguas del Golfo de Fonseca.

Y AL SUR, con el Océano Pacífico.

De la lectura de este artículo encontramos que se le ha dado rango Constitucional a los tratados internacionales, contrario a lo que ocurrió en la Constitución de 1950 como anteriormente lo hemos mencionado, exponiendo detalladamente los límites que tiene el territorio, también detalla el espacio marino en donde el Estado puede ejercer sus competencias. En cuanto al espacio aéreo hace una mínima mención sin decir los límites horizontales ni verticales en que puede ejercer su soberanía, pero deducimos que horizontalmente el Estado tiene competencia sobre el espacio que se encuentra sobre en espacio terrestre que le pertenece, en cuanto al límite vertical no dice nada y esto se debe a que todavía a nivel internacional no existe acuerdo entre Estados para estipularlo, es decir que todavía no se ha definido donde finaliza el espacio aéreo y donde inicia el espacio ultraterrestre en donde ningún Estado puede ejercer soberanía; sin embargo creemos conveniente hacer un breve análisis de los principios doctrinarios que se

manejan a nivel internacional acerca de esta problemática. Algunos tratadistas abordan esta problemática a partir de la siguiente pregunta: ¿hasta donde debe llegar la jurisdicción soberana del Estado? “...Todos los especialistas de la materia están de acuerdo en que deba haber un límite a la altura; y señalan que este límite está indicado por la naturaleza misma o sea el límite máximo de atracción de la tierra; por que ahí desaparecen las leyes físicas del planeta y, consecuentemente, los derechos que un Estado pretenda tener en lo infinito de los espacios siderales...”¹⁵⁶. Debido a que no existe un tratado pluriestatal que determine la altura hasta donde debe llegar la soberanía del Estado en su aspecto vertical, hacia arriba “...las legislaciones particulares de los Estados han ido afirmando una tras otra el principio de la propiedad soberana de cada país en su espacio aéreo. Cuando se preparaba la primera Conferencia en La Haya, la comisión designada al efecto por la Sociedad de las Naciones formuló unas bases para someterlas a informe de los Gobiernos, entre las que figuraban con el número dos de las relativas a las aguas territoriales, una que dice así: “Aplicación del derecho del Estado ribereño al espacio atmosférico que cubre sus aguas territoriales y al suelo y al subsuelo que están bajo las mismas”. En sus respuestas afirmaron el Derecho Soberano del Estado ribereño el África del Sur, Alemania, Australia, Bélgica, Dinamarca, Egipto, Estonia, los Estados Unidos de América, Finlandia Francia, Gran Bretaña, India, Italia, Japón, Letonia, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Polonia, Rumanía y Suecia. Entre ellos citaron como leyes especiales de que se derivaba ese criterio, la de los Estados Unidos Sección en la Ley del 20 de marzo de 1926 sobre el Comercio Aéreo, en su sección 6° disponía que el gobierno de los Estados Unidos posee, con exclusión de todas las otras naciones, la soberanía completa en el espacio atmosférico sobre su territorio y sus aguas, incluso la zona del Canal de Panamá; la Ley sobre Navegación Aérea del 7 de junio de 1926 de Letonia, establecía que el estado posee una autoridad exclusiva y completa en el espacio atmosférico que cubre su territorio; el Decreto sobre Aviación de Polonia del 14

¹⁵⁶ López Jiménez, Ramón. “Tratado de Derecho Internacional Público” Tomo II. Talleres de la Dirección de Publicaciones del Ministerio de Educación, San Salvador 27 de noviembre de 1970. Pág. 160

de marzo de 1928 y el de Suecia del 21 de Noviembre de 1925...”¹⁵⁷. Todas las reglamentaciones de carácter particular no tienen más que un valor relativo, de las cuales merece destacarse una del Perú que fijó esa altura en 30,000 metros¹⁵⁸.

Los problemas que se suscitan al respecto de la longitud vertical de la soberanía estatal “...son motivados por la naturaleza misma del espacio y su relación inevitable con el globo terráqueo que se encuentra en perenne movimiento en el espacio, el cual también se mueve de manera que no tenemos en realidad puntos de apoyo fijos, para iniciar la medida hacia arriba del espacio... únicamente podemos considerar y hasta cierto punto, como regla normativa, la propia atmósfera de la tierra...”¹⁵⁹. Algunos tratadistas de derecho interplanetario han dividido el espacio en tres zonas, a similitud de las divisiones de las aguas marinas, se señalan: “... 1° Una primera zona, o primer espacio aéreo, cuyo límite será fijado por las Naciones Unidas. 2° Un espacio contiguo, cuyo basamento será el techo del primer espacio hasta la altura de 36,000 metros. 3° El espacio libre, donde no podrá haber controles ni reglamentos de ninguna especie...”¹⁶⁰. Para finalizar este tópico, creemos conveniente señalar que a nuestro criterio y en palabras del tratadista Modesto Seara Vázquez, “el aspecto vertical del espacio aéreo debe limitarse a la atmósfera terrestre, según los términos de la Convención de Chicago de 1944”¹⁶¹.

2.3 LEYES SECUNDARIAS VIGENTES

En este apartado pretendemos hacer referencia a las leyes que se encuentran vigentes en nuestro país y que están relacionadas con la materia que estamos estudiando, es decir aquella que son el resultado de los tratados internacionales que anteriormente hemos mencionado y que han sido retomados en nuestra legislación con la

¹⁵⁷ Sánchez de Bustamante, Antonio y Sirven “Derecho Internacional Público” Tomo III, CARASA Y CIA, La Habana 1936. Págs. 130-131.

¹⁵⁸ Op.Cit. López Jiménez, Ramón. “ Tratado de Derecho Internacional Público” Pág. 161

¹⁵⁹ Op.Cit. Sánchez de Bustamante, Antonio y Sirven “Derecho Internacional Público” Tomo II Pág. 131.

¹⁶⁰ Op. Cit. Sánchez de Bustamante, Antonio y Sirven “Derecho Internacional Público” Tomo III Pág. 162.

¹⁶¹ Op.Cit. Seara Vázquez, Modesto. “Derecho Internacional Público” .Pág. 307.

finalidad de regular el espacio aéreo en armonía con las normas universalmente válidas, entre las que podemos encontrar:

2.3.1 Código Civil¹⁶²

En el Libro Segundo y Título I “De las Varias Clases de Bienes”, de este cuerpo normativo, encontramos los artículos que determinan la propiedad del espacio aéreo que se encuentra sobre nuestro territorio, así como también nos da la guía para clasificarlo dentro de las distintas clases de bienes que existen. El Art. 568 Inc. 1 hace referencia al concepto de Dominio o Propiedad, definiéndolo como “... el derecho de poseer exclusivamente una cosa y gozar y disponer de ella, sin más limitaciones que las establecidas por la ley o por la voluntad del propietario...”, y cuando se refiere a la propiedad del suelo comprende el espacio aéreo (Art. 569).

En nuestro derecho el Dominio Público esta constituido por el conjunto de bienes nacionales de uso público, o sea aquellos bienes que pertenecen a la nación toda y su uso a todos los habitantes de la misma: calles, plazas puentes, caminos, mar adyacente y sus playas (Art. 571inc. 1 y 2)¹⁶³. Este artículo hace referencia o encontramos determinados los Bienes Nacionales los cuales pertenecen a todas las personas que habitan la nación y estas son para uso y goce de todos pero siempre y cuando este permitido su uso, ya que encontramos otros que son pertenecientes al Estado pero los habitantes no los pueden utilizar los cuales se les denomina bienes fiscales, reservándose su uso. La administración de los bienes fiscales le corresponde al Estado, dicha administración se lleva a cabo por medio de normas de derecho privado, modificadas muchas veces por normas de derecho público. Al respecto de la propiedad de los bienes nacionales, se sostienen dos teorías: para la primera el Estado no tiene propiedad alguna sobre los bienes públicos, es decir que no se encuentran sometidos a un verdadero derecho de propiedad ya que faltan los dos atributos esenciales del dominio el uso pertenece a todos

¹⁶² Decreto Ejecutivo No.7 13/2/1858

¹⁶³ Rodríguez, Arturo Alessandri y Manuel Somarriva Undurraga, Curso de Derecho Civil “Los Bienes y los Derechos Reales”. Tercera Edición Editorial Nascimento Santiago de Chile 1974. Pág. 106

los habitantes y la disposición ya que a nadie pertenecen por que son inalienables; y para la otra el Estado tiene un derecho que no difiere esencialmente del de la propiedad ya que sostienen que el Estado es el verdadero y único propietario de su dominio y que la división que se hace de ellos es solo para efecto de saber a que régimen estarán sometidos¹⁶⁴.

La cuestión que nos interesa saber y determinar en este momento es la condición jurídica del espacio, según el código civil. Al hablar de la propiedad del espacio que hay sobre un terreno o una casa, solo quiere decir que el dueño de un inmueble esta facultado para hacer o construir un edificio, colocar una antena de televisión sobre su techo etc.¹⁶⁵, aunque en estos artículos se entienda que propietario del suelo es el dueño del espacio aéreo, teoría que ha quedado desfasada por las nuevas tendencias del Derecho Internacional pues nuestro Código Civil data de 1859, por lo que no está acorde con el avance que ha tenido derecho aéreo, nuestro Código Civil se aplica la teoría formulada por los glosadores que afirman que la propiedad se extiende por arriba hacia el cielo y por abajo hasta el centro de la tierra.¹⁶⁶ Hasta hoy ha prevalecido la teoría de que el Estado tiene plena y exclusiva soberanía sobre el espacio atmosférico existente sobre su territorio y aguas jurisdiccionales.

En cuanto al tipo de Bien, que se considera, es clasificado como un “Bien Nacional de Dominio Público” porque contrario a lo que dice el Código Civil y desde el punto de Vista Constitucional el Espacio Aéreo le pertenece a la Nación y su uso a los habitantes, la doctrina menciona que son Bienes de Dominio Público “El espacio atmosférico que cubre el territorio del Estado y sus aguas territoriales dentro de los planes verticales comprendidos dentro de sus límites”¹⁶⁷

¹⁶⁴ *Ibíd.* Págs. 106-107.

¹⁶⁵ *Ibíd.* Págs. 122-123.

¹⁶⁶ *Op.Cit.* Bertrand Galindo, Francisco y otros. Manual de Derecho Constitucional. Tomo II. Pág. .1008-1010

¹⁶⁷ Barriere, Jorge Alberto. “Guía para el Estudio de Derecho Civil II”, Pags. 11 y 12.

2.3.2 Ley Orgánica de Aviación Civil¹⁶⁸

Siendo necesario que se regulen los aspectos de Aviación Civil para una explotación organizada del espacio aéreo, y para lograr una regulación del transporte aéreo, se requiere de una entidad la cual tenga personería jurídica, autonomía administrativa, técnica y financiera, la cual garantice su continuo desarrollo institucional y una capacidad técnica apropiada para el cumplimiento de sus competencias. En esta ley se determina específicamente que es la Autoridad de Aviación Civil (AAC), la entidad que se encarga de la regulación y la observancia de los hechos relacionados con esta materia, así como también nos proporciona definiciones relacionadas a la aviación para poder ser comprendida por personas que no son expertas en el área.

El objeto de la AAC es regular la explotación el uso o aprovechamiento del espacio aéreo en nuestro país, en cuanto a la forma de prestación y desarrollo de los servicios de transporte aéreo, así como también lo relativo a la construcción, rehabilitación, administración, operación y mantenimiento de aeródromos y helipuertos civiles, en concordancia a lo dispuesto en el Artículo 84 de la Constitución de la República.

El control y la vigilancia de todas aquellas aeronaves que se encuentren en el territorio salvadoreño o sobrevuelen en el mismo, y las personas a cargo de su tripulación, estarán sujetos a la jurisdicción y competencia de las autoridades del país los cuales se someterán a las leyes de éste sobre los hechos que ocurran, así como los delitos cometidos a bordo de una aeronave salvadoreña en el territorio salvadoreño y sus aguas jurisdiccionales, o donde ningún Estado ejerza soberanía. De la misma manera se someten a estas autoridades, durante el vuelo sobre territorio extranjero, con la eximente de aquellos hechos que atenten contra la seguridad y el orden público del Estado extranjero de igual forma los realizados en aeronaves extranjeras que vuelen sobre territorio salvadoreño y sus aguas, cuando estos atenten contra la seguridad y el orden público del Estado salvadoreño y de las personas domiciliadas en él o cuando

¹⁶⁸ Decreto Legislativo No. 582, 18/10/2001, Diario Oficial 198 Tomo 353 Publicado 19/10/2001.

quebranten normas sobre seguridad aérea y para ello se designa a los tribunales comunes del país para que estos conozcan de las controversias que se susciten entre particulares con motivo de la aplicación de esta ley (Art.2).

Con el objeto de interpretar de manera correcta los términos utilizados esta ley, encontramos en ella una serie de definiciones relacionados con la materia que nos compete, dentro de los cuales podemos mencionar los siguientes:

Aeronáutica Civil: es un conjunto de actividades vinculadas con el empleo de aeronaves civiles. Las aeronaves del Estado estarán incluidas cuando expresamente así se establezca, a excepción de las de la Fuerza Armada en actividades militares.

Aeródromo civil, siendo aquella área determinada sea esta en tierra o agua, autorizada por la AAC, idónea para el despegue, aterrizaje, acuatizaje o movimiento de aeronaves, la cual contenga instalaciones que garanticen la seguridad de su operación (Art. 47).

Helipuerto civil, es el aeródromo civil o área definida sobre una estructura artificial, determinada para ser utilizada, total o parcialmente, para la llegada, la salida o el movimiento de los helicópteros. Para poder operar servicio de transporte aéreo se necesita la autorización de Autoridad de Aviación Civil, y aquellos que posean estos permisos estarán sujetos a inspecciones, aunque sea sin aviso previo (Art. 47)

Aeropuerto Internacional es todo aeródromo o helipuerto que es determinado por la Autoridad Aeronáutica, como la entrada y salida de aeronaves para el tráfico aéreo internacional, en el cual se determinan los servicios que sean necesarios para su operación; entre ellos: servicios de aduana, policía, migración, sanidad, y otros de igual naturaleza, los cuales gozan de extraterritorialidad aduanera, con autorización del Ministerio de Hacienda, para su funcionamiento. En la presente ley la encontramos regulada en el Art. 49 y este se relaciona al Art. 5 del Reglamento de Aeródromos

Autoridad de Aviación Civil: es un ente de la Administración Pública, a la que le compete directamente la regulación de todos los aspectos de la aviación Civil, en lo que se refiere a los de índole técnico, como a los de índole económica. Rel. Art.6 Ley Orgánica de Aviación Civil la cual se le denomina con las siglas AAC;

Este ente se crea como una institución autónoma de servicio público y sin fines de lucro, y su autonomía esta comprendidos los aspectos: administrativo, técnico y financiero, la cual tendrá personalidad jurídica y patrimonio propio.

Este ente es el encargado del régimen administrativo de la ley en mención, así como sus reglamentos, tratados internacionales vigentes sobre esta materia en nuestro país, y es ella la encargada de velar por el cumplimiento y observancia de los mismos, y todo lo que no se encuentre previsto un caso se regirá por los principios del derecho común y a falta de éstos por los usos y costumbres de la actividad de la aviación civil y por la doctrina legal (Art.5).

A la Autoridad de Aviación Civil le son otorgadas una serie de atribuciones que la facultan para que determine las reglas y procedimientos que garanticen la seguridad aeronáutica; asimismo se le confiere la facultad de tomar las medidas o acciones que sean necesarias para garantizar que las actividades aeronáuticas se realicen de manera segura, para las aeronaves que operen en el país, así como las que se encuentren en el extranjero, cumplan con la presente ley, sus reglamentos y las demás normas relativas a la navegación, al transporte y a la seguridad aérea(Art.7). Entre las atribuciones de la AAC que se relacionan con nuestro tema de investigación, podemos mencionar las siguientes: le corresponde fijar los estándares de seguridad en Aviación Civil, así como su operación la cual se hará de acuerdo a normas internacionales, esta es una atribución específica del Director Ejecutivo de la AAC (Art.14), al igual establece las rutas en el espacio aéreo, las zonas prohibidas y las áreas de circulación restringida. Supervisa el funcionamiento de los aeródromos civiles y helipuertos civiles. Para realizar todas estas funciones, el Director Ejecutivo de la AAC, puede auxiliarse de Inspectores de Seguridad, para que realicen funciones como: supervisar la aeronavegabilidad de las aeronaves, seguridad operacional, seguridad aeroportuaria, y seguridad de servicios de tránsito aéreo los cuales podrán ser contratados y también a consultores, abogados y personal administrativo de la AAC, para asegurar el cumplimiento efectivo sobre esta (Art.14). Finalmente cabe mencionar que es la AAC la entidad facultada para otorgar y

cancelar los permisos de operación, construcción, ampliación, y administración de los aeródromos y helipuertos civiles (Art.7).

Nos compete mencionar los artículos que se vinculan con los encargados de la Seguridad dentro del aeropuerto, lo relativo a las sanciones a la ley, las medidas a tomar para mantener la seguridad aérea y la utilización de la fuerza Pública y los procedimientos cuando sea necesario, todo para mantener la seguridad aérea.

Los inspectores de seguridad de aviación, seguridad aeroportuaria, inspectores de tránsito aéreo e inspectores de operaciones, de aeronavegabilidad y aviónica (electrónica aeronáutica), sean estos designados por la Autoridad de Aviación Civil o por un organismo internacional o aquellos que hayan sido designados por la AAC son los encargados de vigilar los aeródromos, aeropuertos, helipuertos nacionales e internacionales que operen en nuestro país; y además los lugares de trabajo de los poseedores de Permisos de Operación, y de Certificados de Operador Aéreo, incluyendo disposiciones emanadas por la Autoridad de Aviación Civil, y en los edificios, aeronaves, archivos, manuales, documentos, y todo lo relacionado al cumplimiento y verificación de los estándares establecidos. Son quienes accederán de manera inmediata en el ejercicio de sus funciones para reforzar la seguridad de la aviación, y quienes están autorizados para conducir cada prueba o inspección necesaria para determinar si el conocimiento, habilidad o procedimiento de operación, de las personas naturales o jurídicas cumplen con lo establecido en la presente ley (Art.184).

La AAC conocerá y sancionara las infracciones a esta ley, sus reglamentos y regulaciones de aviación civil, independientemente del pago de daños ocasionados y de las responsabilidades civiles y penales que pudieran deducirse (Art.190). En cuanto a las infracciones a la presente ley, sus reglamentos y regulaciones estarán determinados por la AAC, dependiendo de la gravedad, y estas son: Apercibimiento; Multa, la cual varían dependiendo de la gravedad de la infracción y ó el peligro en que se haya puesto la seguridad aérea operacional y terrestre un ejemplo de ello: la multa tendrá de parámetros de 1,000.01 a 2,500.00 dólares de los Estados Unidos de América, a las personas individuales o jurídicas que presten servicios y desarrollen actividades conexas con la

aviación y sus empleados o dependientes, cuando: utilicen vehículos sin el instrumental requerido en materia de seguridad operacional aérea; por Atravesar o circular la pista de aterrizaje o calles de rodaje sin la autorización correspondiente; Suspensión e inhabilitación temporal; Cancelación y Eliminación, destrucción e inhabilitación de edificaciones e instalaciones no autorizadas.(Art.190-192).

Aquellas infracciones que se cometan y no se encuentren especificadas dentro de ésta ley o reglamentos se sancionara conforme, a la gravedad de la misma, la AAC tomará en cuenta la naturaleza, consecuencia y la gravedad de la misma para determinar del monto de la multa (Art. 196).

Finalmente, cabe resaltar que en aras de salvaguardar la seguridad aérea, según la ley, se contara con el respaldo de la fuerza publica con la posibilidad de ser requerida la cual estará obligada a prestarla con la finalidad de obtener la comparecencia de los presuntos infractores o la inmovilización de las aeronaves que pusieren en peligro la seguridad de la aviación, personas o cosas y esta la determina el Art.208 de la presente ley.

2.3.3 Reglamento de Aeródromos¹⁶⁹

Este reglamento desarrolla las definiciones específicas sobre los aeródromos, helipuertos, entre otras, además se establece como se clasifica los Aeródromos Civiles y se hace su relación con la Ley Orgánica de Aviación Civil, determina quienes tienen acceso al aeródromo y quien es la autoridad encargada de conceder dicha autorización. Creemos necesario citar algunas definiciones que encontramos en esta ley, ya que son de suma importancia para lograr una mejor comprensión de esta del tema que nos compete, entre estas cabe mencionar las siguientes:

Aeródromo Internacional: es aquel de uso público designado por la AAC para la entrada y salida de aeronaves destinadas al tráfico aéreo internacional, en donde se

¹⁶⁹ Decreto Ejecutivo No. 59 24/7/2003. Publicado en el Diario Oficial n° 149, Tomo 360 publicado el 15/08/03

proporciona los servicios determinados en el Art. 49 de la Ley Orgánica de Aviación Civil.

Área de maniobras: es la utilizada para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves.

Área de movimiento: es la que se utiliza para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, la cual se integra por el área de maniobras y la plataforma.

Helipuerto: Aeródromo o área definida sobre una estructura utilizada de forma total o parcialmente para la llegada, la salida o el movimiento de superficie de los helicópteros.

Manual de Aeródromo: es el que comprende los procedimientos de operación y el cual forma parte de la solicitud de un certificado de operador de aeródromo con relación a éste, incluyendo toda enmienda del mismo aprobada por la AAC.

Sistema de gestión de seguridad: es el utilizado en los aeródromos que incluye la estructura orgánica, las responsabilidades, los procedimientos, los procesos y las disposiciones para que un explotador ponga en práctica los criterios de seguridad de aeródromos y permite controlar la seguridad y utilizarlos en forma segura.

Los Aeródromos son clasificados de acuerdo a su funcionalidad de la siguiente manera:

1. Aeródromo de uso público: es aquel que presta servicios aeroportuarios y complementarios de manera general a todas las aeronaves y se realizan actividades comerciales, como transporte aéreo, taxi aéreo, trabajos aéreos o escuelas, las cuales se realizan mediante un permiso de operación y el pago de una tarifa (Art. 6 de este Reglamento y el Art.52 Ley Orgánica de Aviación Civil); *2. Aeródromo de uso privado:* es el que esta destinado exclusivamente a las aeronaves autorizadas por su propietario y del cual no se obtiene lucro alguno (Art. 7 de este reglamento y Art.91 Ley Orgánica de Aviación Civil); *3. Aeródromo Agrícola:* Es aquel que se utiliza con fines de proteger y

el fomentar del desarrollo agrícola (Art. 8 del presente reglamento y Art.95 Ley Orgánica de Aviación Civil).

Para verificar el sistema de seguridad, según el presente cuerpo normativo, se organizara una auditoria en la cual se inspeccionara las instalaciones del aeródromo siendo esta realizada por el explorador del aeródromo el cual a su vez se encargara de otra auditoria externa en la que se evaluara a los usuarios y al personal que laboren en el mismo, para salvaguardar la seguridad operacional de este. Esta auditorias se realizará en periodos de seis meses o según convenga con la AAC, y estos deberán ser preparados por personas idóneas para dicha labor los cuales deberán estar altamente calificados, y para una mejor control los informes será entregado a la Autoridad de Aviación Civil un ejemplar del informe que se realice firmado por las personas que las realicen (Art. 40).

Para garantizar la seguridad del aeródromo es necesario que en este se inspeccione las instalaciones, sus equipos y sobre todo verificar el sistema de seguridad del explotador del aeródromo antes que se renueve o se otorgue su certificado y para ello se permitirá el acceso de cualquier parte del mismo a modo de que se verifique la seguridad de este.

2.3.4 Ley Orgánica de La Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma¹⁷⁰

La presente Ley se regula todo lo relacionado a la Institución encargada de velar en lo referente a lo administrativo de los puertos del país así como en la realización de obras dentro de esos recintos portuarios y al mismo tiempo hace énfasis en la interpretación que hace el legislador acerca de cómo de interpretarse o entenderse las definiciones que ella contiene, siendo estas de suma importancia para efectos que conlleve esta Ley, además de establece quien es la persona encargada del recinto portuario depositando en el obligaciones y facultades pertinentes a su cargo.

La Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), es la institución designada para administrar, explotar, dirigir y ejecutar las operaciones portuarias de todas las

¹⁷⁰ Decreto Legislativo No. 455 21/10/65

instalaciones de los puertos de la República, así como manejar, custodiar y almacenar la mercadería de exportación e importación, dirigir el sistema ferroviario de propiedad nacional, planificar y ejecutar por ella o por contratistas la construcción de nuevas instalaciones y todas las obras necesarias para la ampliación y mejoramiento de las instalaciones portuarias y ferroviarias del país.

Los puertos aéreos son los que están conformados por: edificio terminal de pasajeros y de carga, las pistas de aterrizaje y rodaje, almacenes, bodegas, oficinas, hangares, talleres, patios y demás instalaciones que se encuentran en los sectores acotados por la Comisión (Art.3).

Así como también hace énfasis en lo que son los Recintos Fiscales de los Puertos Aéreos, considerados como aquellas áreas de acceso que se encuentran restringidas al público de las terminales de pasajeros y carga, bodegas, oficinas, hangares, talleres, patios y cualquier otro sitio determinado como Recinto Fiscal por el Ministerio de Hacienda. Estos Recintos del Aeropuerto Internacional El Salvador gozan de extraterritorialidad aduanera respecto a los bienes que en ellos permanezcan o ingresen, en los servicios que estos prestan, incluso los destinados a la operación del transporte aéreo o a su desarrollo, como el mantenimiento de naves y aeronaves y de equipos de apoyo terrestre, de navegación y adiestramiento; de igual forma se dará a los almacenes y patios habilitados para custodiar y almacenar de carga, que son depósitos temporales, en los cuales permanecen las mercancías en espera de ser sometidas a cualquier régimen u operación aduanera.

La autoridad en los puertos será representada por el Gerente Portuario el cual tendrá facultades y obligaciones que le son señaladas por Ley y Reglamentos y entre ellas tenemos las estipuladas por el Art. 14:

1. Controla, ordena y regula la entrada y salida de las naves en el puerto, y siempre deberá tener en cuenta los convenios y tratados internacionales que existen al respecto y en concordancia de lo dispuesto en los reglamentos de la Comisión;

2. Vela porque el equipo de seguridad portuaria se encuentre siempre en condiciones de eficientes;

3. Regula y controla la entrada y salida de personas y vehículos en el recinto portuario.

2.3.5 Reglamento para la Aplicación de la Ley de La Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma¹⁷¹

Este reglamento desarrolla normas de carácter organizativo y administrativo que permiten el más viable el cumplimiento de las atribuciones y objetivos de CEPA, dentro de estas podemos mencionar: las normas de dirección y administración de CEPA, sesiones de su cuerpo directivo, regímenes presupuestarios de la misma y su correspondiente sistema de fiscalización, entre otras.

2.3.6 Ley para la Construcción, Administración y Operación del Nuevo Aeropuerto Internacional El Salvador¹⁷²

Esta Ley desarrolla el proyecto de la construcción del Aeropuerto, las atribuciones que le son conferidas por la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, estas aparte de las señaladas o conferidas en su Ley Orgánica, así como también la forma de adquirir los inmuebles y el procedimiento especial para la expropiación de dichos inmuebles. En dicha Ley no se encuentra regulación que establezca relación con nuestro tema de investigación.

2.3.7 Reglamento del Aeropuerto Internacional El Salvador¹⁷³

Este reglamento fue creado por la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, con el fin de establecer definiciones, para los efectos de desarrollo de las diferentes

¹⁷¹ Decreto Ejecutivo No. 101 8/11/1974.

¹⁷² Decreto Legislativo No. 600 16/05/1974.

¹⁷³ Acuerdo Ejecutivo No. 825 3/10/1980.

actividades que se realizan en el Aeropuerto, así como en las diferentes dependencias de las instalaciones en donde se tiene un control de los lugares en los cuales no es permitido el ingreso de personal no autorizado así como el uso de permisos que son expedidos las clases de ellos y quien es la persona encargada de extenderlos y cuando y porque se suspenden.

El objeto de este reglamento es regular las operaciones que se realizan en el Aeropuerto Internacional El Salvador, y para que haya una mejor comprensión es necesario conocer unas de las definiciones que afecto de nuestro estudio se hacen necesarias y entre ellas tenemos las que establece el Art.1:

Aeropuerto o Aeropuerto Internacional El Salvador: Es el lugar designado en El Salvador, como de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, en donde se llevan a cabo diferentes trámites la cual comprende un área de tierra con todas sus edificaciones, instalaciones y equipos habilitados y destinados a la llegada, partida, operación y movimiento de aeronaves en superficie. Zona Aeronáutica y la Zona Pública;

Área de Maniobras: Es la parte del Aeropuerto que se usa para el despegue, aterrizaje de las aeronaves, y para el movimiento de éstas, relacionado con los despegues y aterrizajes, excluyendo las plataformas;

Áreas de Operaciones Aéreas o Parte Aeronáutica o Zona Aeronáutica: Son aquellas áreas del Aeropuerto que se usan para aterrizajes, despegues o movimientos de aeronaves; las salas de espera para abordar aviones; las áreas de equipaje; las facilidades para el almacenaje y suministro de combustible; las dependencias de control de tránsito aéreo; las facilidades de comunicaciones; los locales donde haya equipo para generar energía; radio ayudas y demás servicios de asistencia a la navegación aérea; cuartel de salvamento y extinción de incendios y cualquier área restringida o cuyo acceso esté controlado al público en general dentro de los límites territoriales del Aeropuerto o en la propiedad que pertenezca o que esté bajo la de Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA).

Áreas Públicas o Zona Pública: aquellas áreas que son accesibles al público en general las y que incluyen áreas para el estacionamiento público de automóviles; las vías públicas de acceso y salida del Aeropuerto y las porciones abiertas al público de todos los edificios bajo el dominio, dirección de CEPA;

El Gerente del Aeropuerto: Es la persona responsable de la Administración, Operación y Mantenimiento del Aeropuerto y es el que representa a la Comisión en el Aeropuerto;

Puertas de Acceso de Seguridad: son las entradas que son controladas y que dan acceso a la Zona Aeronáutica y están ubicadas dentro del Aeropuerto, en el lugar y con los números designados por el Gerente del Aeropuerto.

El Aeropuerto cuenta con una serie de documentos que regulan el funcionamiento del Aeropuerto y dentro de estas podemos mencionar las siguientes: Ley Orgánica de CEPA, Ley para la Construcción, Administración y Operación del nuevo Aeropuerto Internacional de El Salvador, Reglamentos, Circulares, Instructivos, otros instrumentos propios de CEPA y demás disposiciones legales aplicables al Aeropuerto Internacional El Salvador (Art.1).

En lo referente a la seguridad del aeropuerto, este reglamento hace mención de algunas reglas para la circulación de vehículos en las áreas restringidas del aeropuerto. El Art. 1 establece que los vehículos oficiales pertenecientes a los cuerpos de seguridad que transporten a funcionarios o empleados del aeropuerto, pueden circular, cuando éstos atiendan una llamada de emergencia, y cualquier otro vehículo perteneciente al Estado de El Salvador y a los organismos de los Poderes Ejecutivo, Legislativo y Judicial, siempre y cuando sean utilizados en misión oficial.

El aeropuerto cuenta con diferentes áreas y entre ellas encontramos las áreas de operación las cuales están restringidas al público y es necesario que los vehículos y conductores hayan obtenido un permiso obtenido previamente y por escrito, expedido por el Gerente del Aeropuerto, dicho permiso será otorgado a juicio discrecional del gerente y estos pueden ser permisos permanentes o provisionales. Los primeros son aquellos expedidos a los conductores y vehículos de empresas que operan regularmente en el Aeropuerto y para un período de validez de un año contado a partir de la fecha de

su expedición. Los permisos provisionales son aquellos que expedidos por un período de validez máximo de treinta días.

Para la expedición de Permisos Permanentes será necesario que cuenten con una póliza o certificado de seguro, expedido por una Compañía de Seguros, aceptable a CEPA la cual deberá cubrir los riesgos del vehículo, de las personas que lo ocupan, y la responsabilidad civil a terceros; y aquellos conductores que soliciten permisos para operar vehículos deberán tener licencia para el manejo de los mismos y poseer los conocimientos necesarios en lo relativo a seguridad en la parte aeronáutica. El Gerente del Aeropuerto, haya comprobado lo anterior, expedirá el permiso la cual contendrá las restricciones y condiciones que sean necesarias.

En cuanto a la obtención de permisos provisionales tanto para vehículos y conductores se requerirán las mismas exigencias que para los permisos permanentes. (Arts.21 al 24).

Para estas clases de permisos se llevara un registro de Permiso, el cual será llevado por el Gerente del Aeropuerto en el cual serán asentadas: las Características esenciales de los mismos y la cancelación, suspensión y modificaciones que fueren hechas. Estas clases de permisos serán necesarios para cuando los conductores quieran ingresar a la Zona Aeronáutica los cuales van a exhibir los permisos correspondientes a la autoridad de CEPA que lo requiera, y lo portaran mientras permanezca en dicha Zona Aeronáutica. Dichos permisos podrán ser suspendidos o revocados por el Gerente del Aeropuerto por el tiempo que el designe o por el caso en particular sean estos por: no cumplir cualquiera de las condiciones o restricciones consignadas en el permiso; cuando violen las regulaciones del Aeropuerto establecidas o de las órdenes e instrucciones del Gerente del Aeropuerto; cuando a juicio del Gerente del Aeropuerto la suspensión o revocación de los permisos sea para proteger los intereses del Aeropuerto y su seguridad. (Art.27). Los documentos de permisos expedidos les pertenecen de manera exclusiva propiedad de CEPA y en los casos de suspensión o revocación o aquellos en que el Gerente del Aeropuerto lo estime conveniente.

A continuación mencionaremos aquellos artículos que hacen en referencia a los vehículos que circulan en las diferentes áreas de operaciones y diferentes áreas de acceso restringido, se establece los límites de velocidad y para que las personas ingresen al áreas de maniobras existen requisitos para ello, así también en la parte aeronáutica del Aeropuerto para tener acceso a ella es necesario una expedición de un permiso y se establece de así:

Todo vehículo que circule por las áreas de operaciones u otras designadas como restrictas al público en el Aeropuerto, deberán ser identificadas por CEPA. Aquellos vehículos que circulen con observar lo establecido en el Artículo 21 “Para la circulación de vehículos en las Áreas de Operaciones Aéreas u otras áreas designadas como restrictas al público en el Aeropuerto será indispensable que los vehículos y conductores hayan obtenido permiso previo escrito expedido por el Gerente del Aeropuerto a su juicio discrecional”; siempre que la circulación de los vehículos esté controlada por medio de escolta proporcionada conforme al instructivo correspondiente.

Cuando un vehículo este dentro de la parte aeronáutica y infrinja las regulaciones que establece el aeropuerto será removido.

En las zonas restringidas es prohibido conducir a una velocidad imprudente en la parte Aeronáutica u otras áreas designadas como restrictas al público; dichos límites de velocidad son: 1. Quince kilómetros por hora en cualquier área de estacionamiento de aeronaves o rampa; 2. Cuarenta kilómetros por hora en cualquier otro lugar de la parte aeronáutica o áreas restrictas al público, salvo que la Torre de Control del Aeropuerto disponga lo contrario.

Los vehículos y sus ocupantes que deseen ingresar al área de maniobras tendrán que cumplir con lo establecido en el Art. 31 del reglamento también deberán obtener una autorización del gerente del aeropuerto para dicha área y estos deberán contar con un radio transmisor-receptor y mantenerse en contacto con la Torre de Control del Aeropuerto.

Si en la parte aeronáutica ocurriera un accidente, se notificarán de inmediato al Supervisor de Operaciones del Aeropuerto, y este lo hará saber al Jefe de Seguridad, a

fin de que se prepare un informe detallado del accidente. Al ocurrir daños a la propiedad del Aeropuerto, se notificara al Gerente del Aeropuerto y contendrá la información siguiente: 1.Nombre, dirección y lugar de trabajo de los involucrados en el accidente; 2.Lugar, hora, día, mes, año y circunstancias del accidente; Número de la placa de los vehículos afectados y sus números de registro; 3.Nombre, dirección y lugar de trabajo de los testigos, si los hubiere; 4. Un resumen de las versiones de los hechos; 5.Nombre y dirección de la compañía de seguros de los vehículos y su representante autorizado en el país; 6.La información que fuere considerada útil para el esclarecimiento del origen del accidente. En estas áreas se aplicara las leyes de tránsito vigentes sobre la materia, con la señalización de vías de circulación.

Las personas que pueden acceder a la parte aeronáutica son aquellas que tienen autorización de acuerdo al manual de seguridad y los pasajeros que se embarcan o desembarcan de acuerdo al control de las líneas aéreas del aeropuerto, estas personas no podrán portar armas en las zona publica salvo cuando estos tengan permisos, y en las zonas aeronáuticas los que pueden portar armas son aquellos pertenecientes a la seguridad del aeropuerto y los agentes de la policía de aduana, militares y de seguridad publica. En los puentes de abordaje esta restringida a personas que tienen autorización del gerente del aeropuerto Art.45.

2.3.8 Reglamento de Operaciones Vigente del Aeropuerto Internacional El Salvador¹⁷⁴

Aun y cuando existe el Reglamento del Aeropuerto Internacional El Salvador, demás de las Leyes y Reglamentos vigentes sobre Aviación Civil, se utiliza de manera interna un REGLAMENTO DE OPERACIONES, que no es nada mas que un proyecto de reglamento modificado por el Reglamento del Aeropuerto Internacional El Salvador, pero que es utilizado indistintamente por las autoridades del Aeropuerto, a pesar de que

¹⁷⁴ Creado por la Comisión Ejecutiva Portuaria autónoma, el cual no posee fecha de publicación en el Diario Oficial, este tópico será tratado más ampliamente en el siguiente Capítulo del presente trabajo de investigación.

este no cuenta con los requisitos indispensables para ser considerado como tal, lo cual será estudiado detenidamente en el siguiente capítulo. Este reglamento, al igual que el anterior, desarrolla una serie de definiciones, así como de infracciones, recursos y sanciones; este no ha sido promulgado por medio de acuerdo o decreto, sino este es utilizado de manera interna y lo vuelve inaplicable por no estar aprobado ni publicado en el Diario Oficial respectivo, Este no es un reglamento en estricto sentido sino un manual de operaciones con el cual el aeropuerto se rige internamente, pero creemos conveniente realizar un breve análisis debido a la importancia que representa su aplicabilidad.

Este Reglamento tiene por objeto regular las operaciones del Aeropuerto Internacional El Salvador, y aplica las siguientes definiciones:

Aeropuerto Internacional El Salvador: se establecen los puntos de referencias con los que cuenta el aeropuerto y estos son en las coordenadas geográficas 13° 26'24" latitud norte y 89° 03'21" longitud oeste destinado para las operaciones aéreas locales, domesticas e internacionales, contando con las instalaciones y servicios requeridos que para tal propósito establece la Reglamentación Internacional. Cuenta con un área pública, un área aeronáutica y sectores restringidos (Art.1).

En el Art. se establecen o identifican los Sectores Restringidos del aeropuerto a los cuales ingresan las personas previamente autorizadas que tienen alguna función que cumplir en los mismos.

Se expresa además que el Gerente del Aeropuerto la persona encargada de representar a CEPA en el Aeropuerto, y administrar y velar por su seguridad del aeropuerto.

A CEPA le son otorgados una serie de poderes de acuerdo por los Decretos Legislativos y Ejecutivos relativos a la Organización, Administración, Operación, Mantenimiento y Seguridad del Aeropuerto Internacional El Salvador, y a través de este reglamento se le otorga a los poderes para elaborar y revisar periódicamente los siguientes manuales de carácter Técnico y Administrativo de acuerdo a los manuales de Manual de Organización, de Administración, de Operación, de Mantenimiento y Manual de Seguridad.

Las Puertas de Acceso Controlado y restringidas son aquellas que dan acceso al área aeronáutica y están ubicadas dentro del Aeropuerto, con los números designados por la Administración Superior del mismo (Art.1.29).

El Aeropuerto Internacional El Salvador, estará dirigido, Administrado y mantenido por la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, quien nombrara un gerente a quien se le delegará la autoridad para que la represente. Art.2

Cuando en opinión del operador de una aeronave o de la autoridad aeroportuaria, se requiere de medidas especiales de seguridad en el aeropuerto, el operador será responsable de proveerlas y se requiera medidas de seguridad CEPA proporcionara esta y el operador reembolsara el costo incurrido para ello. Cuando se necesite permisos de circulación para ingreso de vehículos en el área de operaciones aeronáuticas y otras áreas designadas como restringidas al público el Aeropuerto, será indispensable que los vehículos y conductores hayan obtenido permiso previo escrito, expedido por las autoridades de CEPA; estas Clases de Permisos de Circulación serán permanentes o provisionales. Los permisos permanentes son aquellos expedidos a conductores y vehículos de empresas que operan regularmente en el aeropuerto y para un período de validez de un año contado a partir de la fecha de su expedición. Los permisos provisionales son aquellos que serán expedidos por un período de validez máximo de treinta días. Esta expedición de Permisos Permanentes y Provisionales se requerirá lo que requiera el Art. 23 del Reglamento y es lo siguiente:

“23.1 Una póliza o certificado de seguro expedido por una Compañía de seguros, aceptable por CEPA que cubra los riesgos del vehículos, de sus ocupantes así como la responsabilidad civil a terceros incluyendo a CEPA en sus bienes y personas, en el cual se fijará el monto del acuerdo al nivel del riesgo que presente la operación del vehículo en el cual se solicita el permiso.

23.2 Los conductores que soliciten permiso para operar el vehículo deberá tener licencia para el manejo de los mismos, y demostrar que tienen los conocimientos necesarios en cuanto a su seguridad en la parte aeronáutica. La Administración del Aeropuerto una vez

comprobado lo anterior, expedirá el permiso que deberá contener las restricciones y condiciones que estime convenientes”. Con ello guarda concordancia a lo establecido en el Art. 23 de Reglamento Del Aeropuerto Internacional El Salvador quien de igual manera expresa lo que se requiere para la expedición de los permisos. Estos permisos se exhibirán para ingresar y permanecer en la Zona Aeronáutica y todo conductor esta en obligación de presentar los permisos correspondientes a la autoridad del aeropuerto cuando lo requiera.

CAPITULO III

FUNDAMENTOS DOCTRINARIOS DE LA POTESTAD REGLAMENTARIA DE LA ADMINISTRACION PÚBLICA (CEPA)

Una vez hemos analizado la normativa nacional e internacional existente sobre la materia de Aviación, especialmente en lo que a seguridad aeroportuaria se refiere, es preciso saber si la entidad del Estado que presta el servicio de aviación civil internacional, se encuentra facultada para crear sus propios reglamentos, con el fin dar cumplimiento al compromiso adquirido por el Estado al ratificar la Convención de Aviación Civil Internacional de 1944.

3.1 DEFINICIÓN DE REGLAMENTO

Algunos autores, señalan que reglamento es: “el acto unilateral dictado en ejercicio de la función administrativas que crea normas jurídicas generales”¹⁷⁵. De la anterior definición vale la pena señalar los aspectos que la conforman:

- a) Es un acto, ya que es una manifestación de voluntad.
- b) Unilateral, debido a que nace y se perfecciona por la sola voluntad de los órganos competentes.
- c) Dictado en el ejercicio de la función administrativa, ya que el poder reglamentario radica en la naturaleza de la función administrativa¹⁷⁶. Los reglamentos devienen de la potestad reglamentaria de la administración, es decir que esta no es solamente un sujeto de derecho sometido como los demás a un

¹⁷⁵ “Instituciones de Derecho Administrativo”, José Roberto Dromi, Editorial Astrea de Rodolfo Depalma y Hnos. Buenos Aires Argentina Septiembre de 1973. Pág. 341

¹⁷⁶ *Ibíd.* Pág. 342

ordenamiento que le viene impuesto, sino que tiene la capacidad de formar en una cierta medida su propio ordenamiento¹⁷⁷.

- d) Crea normas jurídicas generales, ya que produce efectos jurídicos generales e indeterminados¹⁷⁸.

3.2 REQUISITOS DE VALIDEZ DE LOS REGLAMENTOS

Como parte del ordenamiento jurídico, los reglamentos deben cumplir con una serie de requisitos de validez, como premisa para que puedan ser aplicados. Para tal efecto, el autor Eduardo García De Enterría, en su libro “Curso de Derecho Administrativo” Tomo I, comenta que para verificar las condiciones de validez de las que depende el ejercicio de un reglamento, debe dirigirse a partir de la perspectiva de los límites; estos límites se pueden agrupar en dos categorías:

a) Límites Formales: son los relativos al aspecto externo del reglamento, son también conocidos como límites externos.

b) Límites Sustanciales: son los límites que afectan el contenido mismo de la norma reglamentaria.

Analizaremos seguidamente cada uno de esos límites haciendo un cotejo con todos los reglamentos que nos competen en este momento¹⁷⁹.

3.2.1 Límites Formales

3.2.1.1 La Competencia para emitir Reglamentos

“...Solo podrá ser válido aquel reglamento que sea dictado por el órgano competente...”¹⁸⁰. De aquí surge la pregunta ¿Qué órganos pueden dictar reglamentos?

¹⁷⁷Op.Cit.García De Enterría, Eduardo y Tomás Ramón Fernández. Pág. 168. Algunos ejemplos de esa potestad reglamentaria los encontramos en los Arts. 61, 131 n° 1, 167 n° 1, 168 n° 14, 195 n° 6 y 204 n° 5 de nuestra Constitución.

¹⁷⁸ Op.Cit. Dromi José Roberto, “Instituciones de Derecho Administrativo” Editorial Astrea de Rodolfo Depalma y Hnos. Buenos Aires Argentina Septiembre de 1973. Pág. 343

¹⁷⁹Op.Cit.García De Enterría, Eduardo y Tomás Ramón Fernández. Pág. 176.

¹⁸⁰ Ibíd. Pág. 177.

O mas bien ¿cuál es la fuente que atribuye facultades normativas a los diferentes órganos de la administración?. Siguiendo la pirámide normativa de Kelsen, es la Constitución atribuye en primer momento, facultades al órgano de gobierno, en la persona del Presidente; para emitir reglamentos de ejecución, ya que se constituye en el instrumento jurídico inherente a la función administrativa¹⁸¹, es decir que la potestad reglamentaria – en cuanto a reglamentos de ejecución se refiere - es del Presidente de la República, como se ve de forma manifiesta en el siguiente artículo:

Art. 168.- Son atribuciones y obligaciones del Presidente de la República:

14º.-Decretar los reglamentos que fueren necesarios para facilitar y asegurar la aplicación de las leyes cuya ejecución le corresponde...

Por otra parte, la Constitución también atribuye potestad reglamentaria al Consejo de Ministros y a los otros Órganos del Estado, para desarrollar actividades propias de cada ente, relacionadas con la función administrativa. En principio, el ámbito material en que actúa la potestad reglamentaria del Consejo de Ministros, es en la organización interna de los servicios de su Ministerio¹⁸², tal y como lo determina el Art. 167 de nuestra constitución, cuando establece que: “Corresponde al Consejo de Ministros: 1º.-Decretar el Reglamento Interno del Órgano Ejecutivo y su propio Reglamento; la misma facultad reglamentaria se destina a favor de otros órganos del Estado, en lo que se refiere a sus estructuras organizativas”¹⁸³.

Nuestro Código Civil atribuye facultades normativas, según los artículos 542 y 543, a las corporaciones y fundaciones de Derecho público, que se costeen con fondos de erario público.

Además de la Constitución, y la ley, puede fungir como fuente de la potestad reglamentaria, un reglamento; en nuestro ordenamiento jurídico, podemos observar claramente dicha atribución en el Reglamento Interno del Órgano Ejecutivo, cuando en su Art. 80 que literalmente dice: “Los Ministros de Estado aprobarán su respectivo

¹⁸¹ Op.Cit. José Roberto Dromi, “Instituciones de Derecho Administrativo. Pág. 342

¹⁸² Op.Cit. García De Enterría, Eduardo y Tomás Ramón Fernández .Pág. 178.

¹⁸³ Para una mejor información ver los artículos 61, 131 n° 1, 195 n° 6, 204 n° 5 Cn.

Reglamento Interno y de Funcionamiento, a más tardar 180 días, contados a partir de la vigencia de este Reglamento”¹⁸⁴.

Esta característica se ve claramente reflejada en los considerandos de los reglamentos de ejecución que nos competen; entre estos podemos mencionar: a) el Reglamento de Aeródromos, fue decretado por el Presidente de la República y refrendado por el Ministro de Obras Públicas, Transporte, de Vivienda y Desarrollo Urbano; b) el Reglamento para la Aplicación de la Ley Orgánica de CEPA fue decretado por el Poder Ejecutivo en el ramo de Economía; en cambio, el Reglamento del Aeropuerto Internacional El Salvador y el Reglamento de Operaciones Vigente del Aeropuerto Internacional El Salvador fueron credos por CEPA. Nos corresponde verificar en este momento si le corresponde facultad reglamentaria a CEPA.

3.2.1.2 La Potestad Reglamentaria como producto de la Personalidad Jurídica de la Administración Pública

Es necesario que delimitemos algunos aspectos doctrinarios que legitiman la personalidad jurídica con la que actúa la Administración Pública, calidad que justifica precisamente la potestad reglamentaria de la misma.

Para el Derecho Administrativo, la Administración Pública es una verdadera persona jurídica. El punto de arranque de esta afirmación hay que situarlo en el mundo medieval por la confusión de lo público y lo privado del *dominium* y el *imperium*, la persona del príncipe como personificación del organismo político, que luego fue necesario separar para lograr cierta transpersonalización e institucionalización del poder para garantizar la imposición del príncipe sobre los señores y hacer posible la aparición del Estado moderno¹⁸⁵. Esta premisa, marcó el paso histórico del Estado Absoluto, al Estado Limitado, en el que surge un nuevo sujeto, una nueva entidad distinta al príncipe, para el “Estado Persona”, un sujeto artificial creada jurídicamente, capaz de adquirir derechos y contraer obligaciones.

¹⁸⁴ Vid. Reglamento Interno del Órgano Ejecutivo en sus artículos 16 n° 3, 27, 32 n° 19, 40 n° 19, 43 a) n° 6.

¹⁸⁵ Op.Cit. García De Enterría, Eduardo y Tomás Ramón Fernández. Pág. 356-357

Debido a que el Estado, empezó a concebirse como una unidad conformada de población, territorio y poder, y como toda persona, fue inevitable reconocérsele una personalidad tanto política como jurídica, en 1837 un jurista alemán afirma que “el Estado es una verdadera persona jurídica”¹⁸⁶. “El Estado, en ejercicio de su poder, establece un orden jurídico coactivo, que otorga al ser político estatal el carácter de persona jurídica, que actúa y se desenvuelve en el orden existencial por medio de una estructura de órganos, cuyos actos y hechos se atribuyen al Estado”¹⁸⁷. De acuerdo a muchos autores el reconocimiento de la personalidad jurídica del Estado tiene mucha importancia en cuanto a que da lugar a las relaciones jurídico-administrativas entre la administración y los administrados.

El Estado, como una verdadera ficción jurídica, se vale de personas físicas para manifestar su voluntad y hacerla partícipe del entorno social. De ahí surge la pregunta ¿cómo se puede explicar esa delegación de funciones?. Esa pregunta ha tratado de responderse por medio de tres teorías, que mencionaremos brevemente a continuación¹⁸⁸:

- a) Teoría del Mandato: entiende que las personas físicas (funcionarios o empleados) actúan como mandatarios del Estado.
- b) Teoría de la Representación: considera que las personas físicas (funcionarios o empleados) actúan como representantes de la persona jurídica estatal.

Dichas teorías, han sido objetadas, debido a que estas necesitan como elemento principal la existencia de dos sujetos (representado/mandante y representante/mandatario) y en consecuencia la voluntad entre dichos sujetos, ya que

¹⁸⁶ Ibíd. Pág. 358

¹⁸⁷ Op.Cit. Dromi, José Roberto. “Instituciones de Derecho Administrativo”. Pág. 54. Esta premisa la encontramos claramente regulada en el Art. 159 de nuestra constitución, que literalmente establece: “Para la gestión de los negocios públicos habrá las Secretarías de Estado que fueren necesarias, entre las cuales se distribuirán los diferentes Ramos de la Administración. Cada Secretaría estará a cargo de un Ministro, quien actuará con la colaboración de uno o más Viceministros. Los Viceministros sustituirán a los Ministros en los casos determinados por la ley”.

¹⁸⁸ Ibíd. Págs. 59-69

para algunos autores, el órgano y la administración no son sujetos distintos sino una misma cosa¹⁸⁹.

- c) La Teoría del órgano: la teoría del órgano integrada por cinco elementos que tratan de explicarla en su totalidad, la cuales son: a) la idea de existencia de un órgano que actúa por el mismo; b) Los elementos objetivos conformado por el conjunto de competencias que legalmente le corresponde, y el elemento subjetivo o personal; c) la personalidad del órgano; d) la atribuibilidad de los actos que ejecuta, y e) la clasificación de los órganos¹⁹⁰.

3.2.1.3 Personalidad del Órgano Administrativo

El Estado, como ya lo hemos reiterado, “se considera una persona jurídica única que realiza distintas funciones una de las cuales es administrar”¹⁹¹. Muchos tratadistas, y como grupo creemos que es la posición más acertada, consideran que la Administración Pública “es un sujeto de derecho que emana declaraciones de voluntad, celebra contratos, es titular de un patrimonio y responsable judicialmente”¹⁹². A partir de la definición anterior es que podemos inferir que “No hay una sola administración pública, sino una pluralidad de administraciones públicas titulares todas ellas de relaciones jurídico administrativas”¹⁹³, es decir que cada una de ellas no forman parte de la personalidad jurídica con la que actúa el Estado mismo, de ahí que se les llame “Instituciones Descentralizadas”, ya que actúan en un marco de autonomía estatal, la cual actúa frente al derecho como un sujeto que emana actos, declaraciones, se vincula por contratos y que responde con su patrimonio de los daños que causa

En ese orden de ideas, podemos caracterizar la personalidad con que actúa la administración de la siguiente manera:

¹⁸⁹ *Ibíd.* Pág. 60

¹⁹⁰ *Ibíd.* Págs. 61-69

¹⁹¹ *Op.Cit.* García De Enterría, Eduardo y Tomás Ramón Fernández, Pág. 25-26

¹⁹² *Ibíd.* Pág.33

¹⁹³ *Id.*

- a) Es una personalidad jurídica originaria, no derivada, no creada por ningún otro sujeto sino que surge jurídicamente de la constitución¹⁹⁴.
- b) Es una persona jurídica superior ostenta supremacías operantes, respecto de personas jurídicas privadas y los ciudadanos, como la posibilidad jurídica de crear normas vinculantes, obligaciones y deberes, sometimientos, incluso sacrificar eventualmente de sus propios derechos¹⁹⁵.
- c) La Administración es una persona jurídica territorial, ya que el territorio es un elemento constitutivo del Estado como persona jurídica, es decir que es algo más que el espacio físico en el que puede ejercer válidamente sus competencias, es propiamente un elemento constitutivo/esencial, cuyo poder se extiende sobre la totalidad de la población existente en el territorio, incluidos los extranjeros; tiene universalidad en sus fines atendiendo a sus poderes públicos superiores con el fin de organizar la realización de las necesidades públicas previamente calificadas¹⁹⁶.

Nuestra constitución reconoce la existencia estos órganos constitucionales que tienen la facultad de crear normativa orgánica que regulan las materias que están bajo su responsabilidad. La razón de este tipo de potestad reglamentaria es defender la autonomía, constitucional, de los respectivos órganos y sus funciones¹⁹⁷. En el caso que nos compete, podemos decir que CEPA, aun y cuando su ley Orgánica, en el Art. uno establece que es "...una institución de Derecho Público con carácter autónomo y personalidad jurídica...", no se le fue otorgada la facultad reglamentaria por sí misma, ya que de acuerdo al Art. 11 lit. b) del mismo cuerpo normativo, le corresponde únicamente: "...formular y proponer, a través de la Junta directiva de la Comisión, para su aprobación al Órgano Ejecutivo en el Ramo de Obras Públicas, el reglamento general

¹⁹⁴ *Ibíd.* Pág. 360-361

¹⁹⁵ *Ibíd.* Pág. 361

¹⁹⁶ *Ibíd.* Págs. 370-371

¹⁹⁷ *Id.* Como un claro ejemplo podemos mencionar el caso del art. 61 de nuestra Cn, el cual establece que: "La Universidad de El Salvador y las demás del Estado gozarán de autonomía en los aspectos docente, administrativo y económico" facultándosele de esta manera la capacidad de reglamentar todo lo atinente a las materias que constitucionalmente le compete.

y especiales de esta ley...”, y todas las leyes que se relacionen con sus funciones administrativas.

3.2.1.4 Procedimiento para la Elaboración de los Reglamentos

No obstante que nuestra Constitución no hace una referencia clara del proceso de formación de los reglamentos, podemos afirmar, sin lugar a dudas que, y a diferencia del proceso de formación de ley, es un proceso más sencillo, ya que es formado – si es reglamento de ejecución- por el Presidente y refrendado por el Ministerio del ramo a que corresponda, o es formado por el Ministro – si es de organización administrativa -, como ya se dejó establecido en el apartado de la potestad reglamentaria. En el caso que nos atañe, la Ley Orgánica de CEPA determina el proceso a seguir para la formación de los reglamentos. En los Arts. 5, 11 lit. b) y 39 de la ley, se establece que “...las disposiciones legales y reglamentos de la Comisión, deben estar aprobados por el Órgano Ejecutivo en el ramo de Obras Públicas...”. Esta atribución se encuentra también respaldada en el Art. 43 lit. a) n° 6 y lit. c) n° 6 y 7 del Reglamento Interno del Órgano Ejecutivo, en donde establece que el Ministerio de Obras Públicas, en el área de obras públicas se encargara de los estatutos relacionados con la navegación civil; y en el área de Transporte deberá controlar y realizar las acciones necesarias para garantizar la eficiencia y seguridad en el servicio de transporte aéreo¹⁹⁸. En ese sentido podemos afirmar que tanto el Reglamento para la Aplicación de la Ley Orgánica de CEPA, y el Reglamento del Aeropuerto Internacional El Salvador, adolecen de un vicio de forma, ya que contravienen los artículos antes mencionados en el sentido de que su aprobación no esta dada por el Ministerio de Obras Públicas, sino por el Ministerio de Economía, como ya quedo establecido en la potestad reglamentaria, esta deviene de la Ley Orgánica de CEPA, decretada el 28 de octubre de 1965, anterior a la formación de estos cuerpos normativos. Por lo tanto, estos reglamentos padecen de un vicio de carácter formal, ya que no es competencia del Ministerio de Economía aprobar dichos reglamentos, y resultan jurídicamente inaplicables.

¹⁹⁸ Vid. Art. 4 lit. i) de la Ley para la Construcción, Administración y Operación del Nuevo Aeropuerto Internacional El Salvador, donde se habla del mismo requisito para la formación de los reglamentos.

En lo que concierne a los reglamentos de Aeródromos y el de Operaciones Vigente del Aeropuerto Internacional de El Salvador, cumplen con dicho requisito, sin embargo falta verificar si cumplen con el otro requisito para la formación de los reglamentos el cual consiste en deben ser publicados en el Diario Oficial, tal como lo indica el artículo 6 del Código Civil que literalmente señala:

“La ley obliga en el territorio de la República en virtud de su solemne promulgación y después de transcurrido el tiempo necesario para que se tenga noticia de ella.

Esto mismo se aplica a los reglamentos, decretos y demás disposiciones de carácter general, emanados de la autoridad legítima en el ejercicio de sus atribuciones.

La publicación deberá hacerse en el periódico oficial, y la fecha de la promulgación será, para los efectos legales de ella, la fecha de dicho periódico”.

Al respecto la Sala de lo Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, ha emitido jurisprudencia sobre la publicación de los reglamentos, como parte integrante de la Seguridad Jurídica que debe prever el Estado, ya que se considera que “...es un derecho fundamental que poseen las personas frente al poder del Estado, y para el Estado es un deber asegurarles la protección efectiva de sus derechos, y que su situación jurídica no será cambiada sino por los procedimientos que serán determinados anticipadamente...”.¹⁹⁹

La Sentencia 10-94 de fecha 14-01-2000 de la Sala de lo Constitucional, donde se interpone el Recurso de Inconstitucionalidad, alegando que una disposición contenida en una Reglamento a la Ordenanza del Control del Desarrollo Urbano y de la Construcción en el Municipio de San Salvador, art. 33 parte quinta, vulnera sus derechos consagrados en la constitución. La Sentencia versa sobre los diferentes aspectos que configuran la seguridad jurídica, principalmente la publicación de las leyes y demás disposiciones infraconstitucionales; esta obligación se encuentra prescrita en el art.140 de nuestra Constitución, como consecuencia directa de la obligación que el Estado se impone al consagrar, en el artículo 1 inciso primero del mismo cuerpo normativo, la Seguridad Jurídica como un derecho y una garantía fundamental, de manera que limite

¹⁹⁹ Constitución y Jurisprudencia Constitucional, Rodolfo Ernesto González Bonilla, Sección de Publicaciones de la Corte Suprema de Justicia, San Salvador 2003. Pág. 6 y 28.

al poder arbitrario del Estado, "...la certeza que el individuo posee de que su situación jurídica no será modificada más que por procedimientos regulares y autoridades competentes..."²⁰⁰.

La seguridad jurídica se manifiesta en dos aspectos esenciales: 1. El presupuesto del Derecho, donde nacen los derechos fundamentales del orden constitucional; y 2. La función del Derecho, aquellos que dan certeza a la realización de libertades, y la seguridad jurídica se convierte en un valor jurídico necesario para la consecución del entendido Constitucional. Al establecer normas e instituciones, surge la necesidad de divulgar el Derecho por medios idóneos de publicidad, para que de esta forma los destinatarios del ordenamiento jurídico, puedan tener la oportunidad de saber con anticipación aquello que le está mandado, permitido, o prohibido por una norma. La publicación de disposiciones infraconstitucionales, es un requisito que se establece en la Constitución para que estas sean válidas y proporcionen la certeza necesaria, a los ciudadanos, para la defensa y ejercicio de sus derechos garantizando así la validez y eficacia de dichas disposiciones²⁰¹.

La falta de publicación de las leyes no permite que se tenga un conocimiento del texto contenido en ellas, ya que a través de la publicación de las leyes, los destinatarios de ellas dan fe de las mismas, y así aseguran su posición y el ejercicio de sus derechos frente a terceros. Para esos efectos, se cuenta con un medio idóneo para dar a conocer a todas las personas las leyes que son emitidas, y es por la publicación en el Diario Oficial que se dan a conocer, por ser el un medio oficial adoptado en nuestro país, para dar publicidad a todas las normas que siguiendo el procedimiento establecido en la Constitución²⁰².

Después de haberse establecido que es necesario la publicación de las normas que se emitan existe un período donde la norma no tiene vigencia inmediatamente mente después de su publicación siendo que la Constitución prevé un término de *vacatio legis*

²⁰⁰ Sentencia de Inconstitucionalidad en el proceso 10-97 del 14-I-2001. Considerando III.

²⁰¹ *Ibíd.* Considerando IV.2

²⁰² *Id.*

(la norma es válida pero no vigente), durante el cual la norma no será aplicada, sin embargo esta siempre será válida durante este período, pero ella será eficaz hasta adquirir su vigencia. Es necesario aclarar que con publicar una norma en el Diario Oficial, no es suficiente para establecer que se dio cumplimiento a la publicación que es mandada por la Constitución, y es necesario que se examinen los aspectos que da importancia a la seguridad jurídica: 1. Que el periódico oficial en donde aparece inserto el texto de una ley, haya sido reproducido en cantidades considerables, de tal manera que posibilite su conocimiento, y 2. Que dicho medio en las cantidades apuntadas haya sido efectivamente distribuido a sus destinatarios²⁰³.

Como ya se hizo referencia la seguridad jurídica es establecida por mandato constitucional, es importante mencionar que los artículos 8 y 140 Cn., se encuentran íntimamente ligados debido a que hacen referencia, a que el procedimiento de formación del ley y demás disposiciones infraconstitucionales, comprende la publicación de las mismas, porque sin este requisito no se han producido válidamente, es decir, no existen. Las normas entran en vigencia ocho días después de su publicación en el Diario Oficial. La falta de publicación o su realización en violación a las regulaciones constitucionales que se derivan de la seguridad jurídica, conlleva a la inconstitucionalidad por vicio de forma de las disposiciones infraconstitucionales, ya que es la publicación la que les da validez positiva, es decir la que les da vigor y origen a la obligación de su observancia por sus destinatarios²⁰⁴. Es posible verificar que el Reglamento de Aeródromos, el Reglamento para la Aplicación de la Ley Orgánica de CEPA y el Reglamento del Aeropuerto Internacional El Salvador, cumplen con dicho requisito; sin embargo, el Reglamento de Operaciones Vigente del Aeropuerto Internacional El Salvador, no cuenta con el debido proceso para su formación, ya que aunque quien lo emite – CEPA – tiene facultades para su formulación, pero resulta ser inaplicable por carecer de aprobación por el ente competente, y de publicación en el Diario Oficial.

²⁰³ Id.

²⁰⁴ *Ibíd.* Considerando IV.3

3.2.1.5 La Jerarquía Normativa

La jerarquía normativa no se refiere sólo a las relaciones entre el reglamento y la ley; también, los propios reglamentos están relacionados entre si jerárquicamente, de forma correlativa a la jerarquía que une a los órganos de que proceden²⁰⁵. De acuerdo al Doctor Oliva, en su tesis “Potestad Reglamentaria”, establece distintos criterios de clasificación de los reglamentos, los cuales permiten establecer, aunque de manera doctrinaria, una escala de jerarquía. Dentro de estos criterios creemos pertinentes mencionar los siguientes²⁰⁶:

Al ámbito jurídico al que trascienden sus efectos:

- a) Reglamentos Internos: Producen efectos en la administración y no afectan la esfera jurídica de los particulares.
- b) Reglamentos externos: Son los que vinculan jurídicamente a la administración con los ciudadanos otorgándoles facultades o imponiéndoles deberes.

Según su existencia esté vinculada o no una ley secundaria

- a) Reglamentos Ejecutivos o de Ejecución: Son aquellos que se encuentran vinculados a una ley, ya que la complementan y desarrollan no pudiendo estos agregar nuevas cargas a los administrados.
- b) Reglamentos Independientes o Autónomos: Su labor no es complementar una ley sino que son producto del ejercicio de las facultades discrecionales de la administración. Esta clasificación se subdivide en dos grupos:
 - b.1) los reglamentos de organización administrativa: comprenden no solo la organización de las dependencias administrativas, sino también regula las actividades de los servidores públicos.
 - b.2) Reglamentos de acción administrativa discrecional: se encargan de reglamentar, limitar y disciplinar la actuación administrativa, es decir que cada acto administrativo relativo a la materia deberá ampararse en el reglamento creado.

²⁰⁵ *Ibíd.* Pág. 180.

²⁰⁶ Para una mejor ilustración ver “Potestad Reglamentaria”, Roberto Oliva, Tesis de graduación Universidad de El Salvador Págs. 21-38, San Salvador El Salvador 1972.

3.2.2 Límites Sustanciales

3.2.2.1 Control Judicial de la Discrecionalidad

“...potestad reglamentaria es una potestad discrecional, es un poder que en su concreto ejercicio la administración titular del mismo goza de una libertad de elección para adoptar sus determinaciones...²⁰⁷”. “Con la exigencia de una efectiva justificación de las disposiciones reglamentarias, en su preámbulo, para efectos del control judicial de la eventual arbitrariedad de la norma, deben ser motivados de manera circunstanciada”²⁰⁸.

La doctrina jurídica ha desarrollado diversos métodos para el control de la discrecionalidad, producto de la evolución de los distintos modelos de control judicial de la administración²⁰⁹. En nuestro ordenamiento jurídico se cuenta con un proceso judicial compuesto por tribunales especializados en conocer asuntos del ámbito administrativo, la llamada “Jurisdicción Contencioso Administrativa”, la cual consta de distintos órdenes de carácter jurisdiccional especializados²¹⁰.

Aun y cuando la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativa, constituye pues un verdadero procedimiento judicial que goza de todas las garantías constitucionales, en donde la administración actúa como un sujeto pasivo, y responde por todos los actos realizados por ella en la que se haya afectado a terceros, esta solo tiene competencia para conocer de los actos administrativos, tal y como lo menciona el Artículo 2 de la Ley de la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo que literalmente dice: “Corresponderá a la jurisdicción contencioso administrativa el conocimiento de las controversias que se susciten en relación con la legalidad de los actos de la Administración Pública”. Las normas jurídicas, como los reglamentos, no pueden ser atacadas sino por medios constitucionales, pero puede haber un control indirecto ya que el reglamento hace emitir

²⁰⁷ Op.Cit. García De Enterría, Eduardo y Tomás Ramón Fernández. Pág. 190

²⁰⁸ *Ibíd.* Pág. 191

²⁰⁹ Gamero Casado, Eduardo. “Derecho Administrativo” Monografías. Consejo Nacional de la Judicatura, Escuela de Capacitación Judicial, San Salvador 2001 Pág. 4

²¹⁰ *Ibíd.* Pág. 6-7. El autor menciona como ejemplo de éstos el Tribunal del Servicio Civil o el Tribunal de Apelación de los Impuestos Internos.

actos administrativos; es decir, que con el procedimiento Contencioso Administrativo solo se deja inválido el acto.

La discrecionalidad que da paso al reglamento no puede ser atacada en si. Para estos casos nuestra Constitución, prevé, la declaratoria de inaplicabilidad e inconstitucionalidad de los reglamentos que extralimiten el poder discrecional con que cuenta la administración, como lo vemos en los siguientes artículos:

Art. 149.- La facultad de declarar la inaplicabilidad de las disposiciones de cualquier tratado contrarias a los preceptos constitucionales, se ejercerá por los tribunales dentro de la potestad de administrar justicia.

La declaratoria de inconstitucionalidad de un tratado, de un modo general, y obligatorio, se hará en la misma forma prevista por esta Constitución para las leyes, decretos y reglamentos.

Art. 174.- La Corte Suprema de Justicia tendrá una Sala de lo Constitucional, a la cual corresponderá conocer y resolver las demandas de inconstitucionalidad de las leyes, decretos y reglamentos, los procesos de amparo, el habeas corpus, las controversias entre el Órgano Legislativo y el Órgano Ejecutivo a que se refiere el Art. 138 y las causas mencionadas en la atribución 7ª del Art. 182 de esta Constitución.

Art. 183.- La Corte Suprema de Justicia por medio de la Sala de lo Constitucional será el único tribunal competente para declarar la inconstitucionalidad de las leyes, decretos y reglamentos, en su forma y contenido, de un modo general y obligatorio, y podrá hacerlo a petición de cualquier ciudadano.

3.2.2.2 La Materia Reglamentaria

El reglamento tiene un ámbito limitado y estricto, ordenado al propio campo de las funciones que la administración tiene atribuidas. La administración no puede dictar reglamentos que puedan suplir leyes, menos interponerse entre la ley y su aplicación. De entre las materias reglamentarias administrativas podemos distinguir las siguientes:

- a) Aspectos organizativos: Entre estos podemos destacar las relaciones con los agentes, usuarios, colaboradores de los servicios administrativos que se

encuentran en relación con la organización de la administración. Aquí impera, de manera general la potestad reglamentaria de la administración.

- b) Imposición de obligaciones o deberes para los ciudadanos, y como consecuencia directa de esta la privación de su libertad, o de sus derechos, es decir una facultad sancionadora. Nuestra constitución en su Art. 14 dispone: “Corresponde únicamente al Órgano Judicial la facultad de imponer penas. No obstante la autoridad administrativa podrá sancionar, mediante resolución o sentencia y previo el debido proceso, las contravenciones a las leyes, reglamentos u ordenanzas. Para que esto pueda realizarse, debe existir una ley que introduzca los elementos básicos y definatorias de unas y otras por el principio de legalidad²¹¹. La ley debe describir el diseño inequívoco de las infracciones y las sanciones para ser precisadas ulteriormente por un reglamento. “Los reglamentos que exceden el ámbito interno de la organización administrativa son instrumentos de ejecución de la ley”²¹². “El reglamento solo será válido si se produce sobre la materia organizativa interna, que es su campo natural y directo no necesitando habilitaciones legales específicas, o fuera de este campo pero utilizando habilitaciones legales concretas que hayan abierto esta materia que en otro caso tendría cerrada”²¹³.

Al respecto la Sala de lo Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, manifestó en la Sentencia de Inconstitucionalidad dictada en el proceso 30-96/10-97/10-99/29-2001 donde manifiesta el peticionario que las disposiciones del Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial, Acuerdo Ejecutivo No. 61, de 1 de Julio de 1996 y fue publicado en el Diario Oficial No. 121 tomo 332, emitido por el Presidente de la República, se encontraban disposiciones que vulneraban los derechos que se establecían en la Constitución, específicamente en los artículos arts. 1y 2, 5, 8, 11 inc 1º, 102 y 103; estas disposiciones constitucionales contienen el principio de legalidad en concordancia

²¹¹ Op.Cit. García De Enterría, Eduardo y Tomás Ramón Fernández Ibíd. Pág. 192.

²¹² Ibíd. Pág. 193

²¹³ Ibíd. Pág. 194

con la seguridad jurídica, “...siendo que sólo la ley es la que debe establecer cargas, prohibiciones, obligaciones o restricciones, las cuales no pueden facultar a un decreto ejecutivo o reglamento, y no debe de ser el otro Órgano del Estado, porque esta ya se le fue encomendada al Órgano Legislativo, y que debería de ser una ley la que contemplara los delitos, los impuestos, las cargas, y así evitar prácticas de gobiernos autoritarios o dictatoriales..”²¹⁴.

En esa misma sentencia también se planteo la violación al principio de legalidad haciendo referencia a que en este Reglamento se plasma la imposición de sanciones como las multas, confiscación vehículos, decomiso de documentos de tránsito, retiro de placas, suspensión o cancelación de licencias de conducir y decomiso de vehículos, entre otros; se manifiesta que se comete una violación al principio constitucional de reserva de ley para determinar sanciones, pues sólo mediante ley formal pueden crearse sanciones, y con ello se atenta contra el derecho de propiedad siendo que solo se puede asignar una contribución por medio de ley; así como al derecho de libertad al establecer prohibiciones y restricciones que no se encuentren en una ley, y en consecuencia se atenta contra la seguridad jurídica, por poner en peligro los derechos fundamentales plasmados en la Constitución²¹⁵.

La Sala de lo Constitucional resolvió que la *Reserva de Ley* es:

“...Que es un medio para asignar la facultad de crear disposiciones jurídicas entre los órganos y entes públicos con potestad para ello, otorgándole preferencia a la Asamblea Legislativa en relación con ciertos ámbitos de especial interés para los ciudadanos; preferencia que surge precisamente de los principios que rigen al Órgano Legislativo. Preferencia hacia la ley en sentido formal por ser el instrumento normativo de ciertas materias, ello por la legitimación que posee la Asamblea Legislativa por sobre el resto de órganos estatales y entes públicos con potestad normativa, por atender y representar la voluntad general...”²¹⁶.

Pero en el ordenamiento jurídico nuestro, donde hay varios órganos del Estado con potestades normativas saber cuáles materias se entienden incluidas en el término de

²¹⁴ Sentencia de Inconstitucionalidad en el proceso 10-97 del 15-III-2002 Considerando I.3.A

²¹⁵ Sentencia de Inconstitucional del proceso 30-96/10-97/10-99/29-2001 Considerando I.3.D, E, F y G

²¹⁶ *Ibíd.* Considerando II.2.D

reserva de ley, es complicado, ya que la Constitución no es clara en sus preceptos determinando cuál es el dominio natural de la potestad normativa de la Asamblea Legislativa. Según esta Sentencia la reserva puede ser Absoluta: cuando crea una obligación al legislador de regular él mismo la totalidad de la materia y ella queda libre de la acción del Ejecutivo y los entes autónomos; y reserva Relativa: la ley se limita a lo fundamental y no lo hace profundamente y el resto, se somete a reglamentos, acuerdos o tratados, los cuales ordena o habilita a colaborar con la norma²¹⁷.

La materia reglamentaria, la cual contiene el objeto del reglamento, generalmente se encuentra plasmada en los considerandos de cada reglamento como lo veremos a continuación:

- 1) Reglamento de Aeródromos: En su considerando segundo expone que el reglamento fue creado para facilitar el cumplimiento de los objetivos de la ley Orgánica de Aviación Civil, entre los cuales menciona: regular la construcción, rehabilitación, administración, operación y mantenimiento de los aeródromos y aeropuertos civiles.
- 2) Reglamento para la aplicación de la Ley Orgánica de CEPA: Este expone en su segundo considerando que su materia reglamentaria consiste en conceptos y procedimientos que faciliten la aplicación de la Ley Orgánica de CEPA.
- 3) Reglamento del Aeropuerto Internacional El Salvador: Presenta su materia reglamentaria en los considerandos primero y tercero, que consiste en viabilizar las operaciones de operación, administración, mantenimiento y ampliación del Aeropuerto Internacional de El Salvador.
- 4) Reglamento de Operaciones Vigente del Aeropuerto Internacional El Salvador: Esta consiste en la administración del Aeropuerto, requisitos de ingreso a las diferentes áreas del aeropuerto, así como las sanciones respectivas.

²¹⁷ *Ibíd.* Considerando II.2.B, C, D y E

De acuerdo a lo anteriormente planteado, tanto el Reglamento del Aeropuerto Internacional El Salvador, como Reglamento de Operaciones Vigente del Aeropuerto Internacional El Salvador no cuentan con una ley que los ampare, es decir que como reglamentos pretenden desarrollar todas las materias que deben estar contempladas en un marco jurídico superior, la Ley.

3.2.2.3 Irretroactividad

De acuerdo a la doctrina jurídica generalmente aceptada, el reglamento no puede establecer normas que afecten a los administrados más que para el futuro. Cabe preguntarse si en nuestro ordenamiento jurídico es posible aplicar retroactivamente un reglamento de acuerdo a los lineamientos que presenta el artículo 21 de nuestra constitución, es decir cuando se refieren a materia de orden público o materia penal. Para tratar este punto es necesario destacar que nuestro ordenamiento jurídico utiliza el vocablo ley indistintamente, es decir que se entiende por ley en sentido formal aquella normativa jurídica emitida por la Asamblea legislativa por sobre todos los órganos estatales y entes públicos con potestad normativa para representar la voluntad general²¹⁸. En cuanto a ley en sentido material, no es igual de decreto legislativo; sino a disposición jurídica emanada de los órganos estatales o entes públicos investidos de potestades normativas reconocidas por la Constitución²¹⁹. De lo anterior podemos concluir que el artículo 21 de nuestra constitución se refiere a ley en sentido formal, ya que de lo contrario se estaría habilitando al Órgano Ejecutivo para

La Sala de lo Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, ha establecido al respecto en la sentencia en el proceso de inconstitucional de la Ley de Régimen de incorporación del Banco Hipotecario de El Salvador” a la “Ley de Saneamiento y Fortalecimiento de Bancos Comerciales y Asociaciones de Ahorro y Préstamo” Decreto Legislativo n° 771, de 25-IV-1991, publicado en el Diario Oficial n° 97,

²¹⁸ *Ibíd.* Considerando II.2 D

²¹⁹ *Id.*

tomo 311, se circunscribe a constatar la conformidad de la norma impugnada con la propuesta como parámetro de control y, en caso de establecerse lo contrario, declarar la infracción constitucional producida. Por tanto sus efectos en el tiempo no podrían ser otros que irretroactivos, o ex tunc. No obstante, en aras a la seguridad jurídica, dicha declaración no puede afectar las relaciones o las situaciones jurídicas que se consolidaron a raíz de la aplicación de las disposiciones impugnadas, lo cual obliga a establecer los efectos de la presente sentencia a futuro, para no afectar dichas situaciones jurídicas consolidadas²²⁰.

Este requisito es parte integrante del reglamento mismo, ya que encontramos su entrada en vigencia, generalmente en las disposiciones finales de cada reglamento; el Reglamento de Aeródromos establece su vigencia en su art.51, Reglamento para la aplicación de la Ley Orgánica de CEPA, en su art. 37, el Reglamento del Aeropuerto Internacional de El Salvador en su art. 73 y finalmente el Reglamento de Operaciones Vigente del Aeropuerto Internacional de El Salvador en su art. 74, el cual nunca ha entrado en vigencia debido a la falta de publicación.

A partir de lo que se ha determinado, podemos concluir en este capítulo, que el Reglamento del Aeropuerto Internacional El Salvador y el Reglamento de Operaciones Vigente del Aeropuerto Internacional El Salvador, tienen el mismo contenido, pero ninguno de los dos pueden ser jurídicamente aplicables, ya que ambos adolecen de vicios de forma, y de contenido. El primero de los reglamentos carece, como parte del proceso de elaboración de los reglamentos, de la aprobación por el órgano competente para ello, y que según la Ley Orgánica de CEPA, en sus Arts. 5, 11 lit. b) y 39 estos deben ser aprobados por el Órgano Ejecutivo en el ramo de Obras Públicas, y no por el ministerio de Economía; el segundo de los reglamentos no cuenta con aprobación alguna, y además de esto, carece de publicación en el Diario Oficial. Por otra parte, ambos reglamentos también sufren del vicio de contenido, que consiste en invadir materias, como las infracciones y sanciones, que son privativas de regularse por medio

²²⁰ Para una mejor ilustración ver La sentencia del proceso 23-97 del 22-X-2001.

de una ley; es decir que aun y cuando fueran formalmente válidos para su aplicación, serian inaplicables debido a que su contenido sancionatorio, no esta respaldado por una ley.

CAPITULO IV

ASPECTOS ESPECIFICOS DEL PROBLEMA DE INVESTIGACION

Al principio de nuestra investigación hemos desarrollado desde los orígenes del Estado Moderno hasta los elementos que lo componen actualmente. Dentro de estos elementos se encuentra el territorio, espacio en el cual cada Estado ejerce con soberanía las competencias que le son propias. Estas competencias no deben ser vistas como una fuente ilimitada de poder, sino más bien como la facultad de cada Estado de actuar por sus propios medios.

Los Estados, por ser considerados como sujetos de Derecho Internacional, pueden crear convenios entre ellos, con el fin de limitar sus competencias territoriales, para que exista una armonía internacional, esto se logra al adoptar o en nuestro caso ratificar convenios, tratados, etc. sometándose los Estados a las disposiciones del tratado al cual voluntariamente se han sometido, quedando el Estado parte de la convención en la obligación de crear y adaptar su legislación secundaria a los lineamientos que establecen los tratados que han sido ratificados en cada materia.

El problema que hemos desarrollado a lo largo de nuestra investigación es sobre Derecho Aeronáutico, específicamente en lo que se refiere a la Seguridad en los aeropuertos que prestan el servicio de aviación civil internacional, El Salvador ha Ratificado la Convención de Aviación Civil Internacional de 1944, siendo esta la recopilación de normas internacionales más completa, en cuanto a Aviación Civil se refiere. Al haberse ratificado dicho convenio, El Salvador sometió parte de sus competencias tanto terrestres como espaciales (ya que la seguridad en el aeropuerto son competencias de carácter terrestre) a la uniformidad con los procedimientos internacionales, y por tanto se encuentra constreñido en crear o adaptar la normativa necesaria. Para el cumplimiento a su obligación internacional, el Estado de El Salvador creó la Autoridad de Aviación Civil (AAC), a través de la Ley Orgánica de Aviación

Civil, para velar por la ejecución de los Tratados Internacionales relacionado con la materia, así como las leyes, reglamentos y otras regulaciones relacionadas a la con la misma, ya sea emitidas por la Asamblea Legislativa o por el Órgano Ejecutivo, serán desarrolladas por la AAC que es la autoridad encargada de desplegar los lineamientos y programas que CEPA debe cumplir, especialmente en lo que se refiere a Seguridad Aeroportuaria, para efectos de que se le pueda conceder el permiso de Operador Aeroportuario, ya que como parte de las atribuciones de la AAC esta la de conceder, suspender o cancelar los permisos de operación de los aeródromos y helipuertos civiles, así como regular su expansión, construcción y administración (Arts. 7 n° 5 y 17 Ley Orgánica de Aviación Civil).

4.1 Descripción del Problema de Investigación.

En nuestro tema de investigación hemos partido de la premisa siguiente:

“El Salvador no cuenta con una normativa jurídica nacional capaz de responder a los Lineamientos Internacionales del Derecho Aeronáutico, especialmente sobre Seguridad Aeroportuaria; ya que la existente no puede ser aplicada por no reunir los requisitos de fondo y de forma que la ley establece para producir efectos jurídicos, lo cual produce un estado de incertidumbre e inseguridad jurídica a los funcionarios y empleados públicos que en el ejercicio de sus funciones necesiten de la aplicación de esta normativa ”.

Con el propósito de demostrar la afirmación anterior, expondremos el caso en el que se vieron involucrados los Procuradores de Derechos Humanos cuando estos penetraron en una de las Áreas consideradas como Restringidas del Aeropuerto Internacional El Salvador, en el ejercicio de su función de velar por el respeto de los Derechos Humanos del Señor Pedro Enrique Banchón Rivera de nacionalidad ecuatoriana, en los momentos en que este último era deportado de nuestro país; siendo acusados por la Fiscalía General de la República en este caso los señores Procuradores DANIEL VIRGILIO FLORES ALFARO, WILLIAN HUMBERTO IRAHETA ARDÓN Y ARIEL DEL CARMEN HERNÁNDEZ ORELLANA, por el delito de

ACTOS ARBITRARIOS, previsto y sancionado en el Artículo 320 Pn. en perjuicio de la ADMINISTRACIÓN PÚBLICA, alegando la violación al anexo 17 de la Convención de Aviación Civil Internacional, así como del Reglamento de Operaciones Vigente de Aeropuerto Internacional El Salvador.

Para tener una idea más clara de los hechos ocurridos, retomaremos algunos pasajes que consideramos importantes del proceso penal seguido en el Juzgado de Paz de San Luis Talpa, Departamento de la Paz, en contra de los Procuradores de los Derechos Humanos por el Agente Auxiliar del Señor Fiscal General de la República Lic. DAVID EUGENIO FIGUEROA VARGAS, el pronunciamiento de la Dra. Beatricce de Carrillo, Procuradora de Derechos Humanos y el Fallo del Juez de Paz de San Luis Talpa.

4.1.1 Requerimiento Fiscal

Primeramente mostraremos la RELACIÓN CIRCUNSTANCIADA DE LOS HECHOS según La Fiscalía General de República:

La investigación da inicio a partir de acta de remisión elaborada a las veintiuna horas con cero minutos del día veintiocho de abril del año dos mil cinco, en las instalaciones de la División de Puerto y Aeropuertos de la P. N. C., mediante la cual el Sub Inspector DANIEL DE JESUS MARTÍNEZ HERNÁNDEZ, jefe de dicha División, hizo efectiva la detención de los señores DANIEL VIRGILIO FLORES ALFARO, WILLIAN HUMBERTO IRAHETA ARDÓN Y ARIEL DEL CARMEN HERNÁNDEZ ORELLANA, por el delito de ACTOS ARBITRARIOS, ya que como a eso de las dieciocho horas treinta y cinco minutos recibió una llamada telefónica del Jefe de la División de Fronteras que en las instalaciones del Aeropuerto Internacional de El Salvador se realizaría un procedimiento especial para realizar la deportación de una persona de nombre PEDRO ENRIQUE BANCHÓN RIVERA, de nacionalidad ecuatoriana para lo cual llegaría una comisión dirigida por el Sub- Director de Investigaciones de la PNC., OMAR GARCÍA FUNES, por lo que se organizó con el Jefe de Seguridad de CEPA, el ingreso de la misma , por el acceso número uno para ser llevado al puente de la sala número quince donde se encontraba la aeronave en la cual sería trasladado a San José, Costa Rica, a bordo del vuelo quinientos veintitrés de la Aerolínea TACA, por lo que se hizo presente una comisión conformada por cuatro vehículos policiales los cuales estaban ya autorizados para su ingreso a la pista del Aeropuerto, con placas número P-481614, EQUIPO LB0151, EQUIPO 01-704, Y SUBURBAN SIN PLACAS,

dándose el caso que como a eso de las diecinueve horas con veintiocho minutos, el Sub Inspector DANIEL DE JESUS MARTÍNEZ HERNÁNDEZ, se hizo presente a la pluma para permitir y agilizar el ingreso de la comisión, observándose un vehículo no identificado de la forma debida, a quien se le hicieron comandos de alto o de detener la marcha, quien hizo caso omiso y por acto reflejo el señor MARTÍNEZ HERNANDEZ, se hizo a un lado del paso, ya que estuvo a punto de ser arrollado, por lo que a eso de las diecinueve horas treinta minutos fue comunicado por el agente ERICK YURADIR IBANEZ, encargado de la Seguridad del acceso número uno, que el conductor del vehículo no identificado, también no había acatado la señal de alto de este, haciéndose presente el señor MARTÍNEZ HERNÁNDEZ a la sala número 15 y efectivamente el referido vehículo el cual era de la Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos, por lo que se ordenó el retiro del mismo de la pista o lugar no autorizado para la presencia de este, identificándose a las tres personas que se conducían a bordo como personal de la Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos, posteriormente haciéndoseles saber que serían detenidos por el delito de ACTOS ARBITRARIOS, así como sus derechos y garantías conferidos por os Arts. 12 Cn. Y 87 Pr. Pn..

Calificación Jurídica del Hecho:

Los hechos descritos según la Representación Fiscal se adecuan al tipo penal de ACTOS ARBITRARIOS, tipificado y sancionado en el Artículo 320 Pn., primeramente aclarando que la conducta es ejercida por sujetos activos que la ley requiere que tengan la calidad de funcionarios o empleados públicos encargados de una labor de servicio público o de administración que es el bien jurídico protegido por la disposición legal antes citadas, así como otra normativa que más adelante se mencionará, que está referida a un comportamiento por parte del empleado o funcionario contrario al ordenamiento administrativo, que regula su actuación, ya que el tipo penal exige que los sujetos activos delincan en el desempeño de sus funciones o con el abuso de ella, y que este abuso a los derechos de los administrados constituya una lesión a dicho bien jurídico protegido, siendo castigables los comportamientos activos así como los que sean permitidos para que otros cometan, por los que de alguna manera se da un acto ilegal contrario al ordenamiento jurídico o acto arbitrario que se sustenta por el simple capricho del sujeto activo, siendo importante mencionar que el apremio ilegítimo o innecesario se basa que el sujeto activo para el desempeño de sus funciones o servicio se introducen en el campo de lo punible mediante el uso de medio no autorizados por el ordenamiento para lograr la finalidad pública, como el usar medios de atropello a la personas, para lograr el fin. Cabe mencionar que para el control de ingreso de vehículos y personal de empresas de particulares existen procedimientos, primeramente el Reglamento de Operaciones del Aeropuerto Internacional de El Salvador, que en su artículo 21 señala que para el ingreso de vehículos y personal al área de operaciones aeronáuticas y restringidas al público, será indispensable permiso y

autorización por escrito de CEPA, así también el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, específicamente en su Art. 4.7 mediante el cual El Salvador se compromete a asegurar el establecimiento de las zonas de seguridad restringidas en los aeropuertos que prestan el servicio de aviación civil internacional y la aplicación de procedimientos y sistemas de identificación de personas y vehículos, así como de controles de seguridad; de lo anterior se deduce una acción típica ejercida por las personas antes relacionadas al ingresar a las instalaciones de forma atropellante sin atender los comandos de alto por parte del personal policial y sin estar autorizados para el ingreso a las áreas restringidas del Aeropuerto independientemente a la Institución a que pertenezcan, sea esta fiscal, policial o de defensa de los Derechos Humanos, independientemente de las circunstancias que los motiva a estar presentes en dicho lugar²²¹.

Vale la pena resaltar algunos aspectos del Requerimiento presentado por la Representación Fiscal:

Que el delito que se le atribuye por parte de la representación Fiscal a los colaboradores de la Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos es el de “Actos Arbitrarios”, basando su acusación en una lesión a la Administración Pública, específicamente en este caso contra la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), al Reglamento de Operaciones Vigentes del Aeropuerto Internacional El Salvador, emitido por la institución antes mencionada y al Anexo 17 de la Convención de Aviación Civil Internacional.

Para determinar si las argumentaciones de la representación fiscal son atinadas, es necesario determinar ¿Qué se entiende por Administración Pública? Según la Sala de lo Contencioso Administrativo, *“la Administración Pública, es el ente legitimado en el proceso contencioso administrativo, se erige en el país como una pluralidad de órganos puestos al servicio de la comunidad que realizan función administrativa, y por ende titulares de relaciones jurídico administrativas. De conformidad con la Ley de la Jurisdicción Contencioso Administrativa, para efectos, de la Ley se entiende por Administración Pública, entre otros, el Poder Ejecutivo y sus dependencias, inclusive las instituciones oficiales autónomas. Cabe señalar que estos últimos, entes*

²²¹ Fiscalía General de la República. Sub Delegación de Zacatecoluca. Requerimiento Fiscal en contra de Daniel Virgilio Flores Alfaro, William Humberto Iraheta Ardón y Ariel Del Carmen Orellana. De fecha treinta de Abril de dos mil cinco.

descentralizados por servicios, son personas jurídicas cuyo fin es precisamente la prestación de un servicio”²²².

En este caso la Administración Pública es representada por CEPA, la cual dentro de la organización de la administración, es decir, dentro de la categorías de entes centralizado, desconcentrado y descentralizado, ocupa la categoría de ente descentralizado, la cual según la Sala de los Contencioso Administrativo consiste en “*los poderes de Decisión que se atribuyen a los órganos distintos del poder central, con las características de no encontrarse sometidos a una relación jerarquizada. Los Ente descentralizados no dependen de un sujeto superior, tiene personalidad jurídica propia, diferente de la Estatal, autonomía financiera y poseen un fin público*”²²³, siempre sobre el tema de la descentralización la Sala de los Contencioso Administrativo, dice “*la descentralización es una situación de autonomía administrativa y financiera en que se encuentran algunos entes de derecho público creados por la ley en el sentido de que gozan de independencia respecto a la administración central, pero deben su existencia a un acto de autoridad del Estado y se hallan sujetos en diversos aspectos a su fiscalización y dirección*”²²⁴, dicha autonomía es otorgada a CEPA en virtud del artículo 1 de la Ley Orgánica de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, el cual dice:

Créase la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma como una institución de Derecho Público con carácter autónomo y con personalidad jurídica, con domicilio principal en la capital de la República, que tendrá a su cargo las atribuciones que han correspondido y las obligaciones que hasta ahora ha contraído la Comisión Ejecutiva del Puerto de Acajutla y las demás que por esta Ley se le conceden.

En este sentido consideramos acertada la posición de la Representación Fiscal en cuanto considera a CEPA como la Administración Pública, como el sujeto pasivo del tipo penal de Actos Arbitrarios, sin embargo no creemos necesario procesal penalmente a los delegados de la Procuraduría de Derechos Humanos, debido a que estos no le causaron ningún daño considerable a la Administración.

²²² Corte Suprema de Justicia, Líneas y Criterios Jurisprudenciales Sala de lo Contencioso Administrativo, Centro de Documentación Judicial. Primera Edición, San Salvador, El Salvador. Sentencia del 30/04/98, Ref. 26-E-97Página 25.

²²³ Ibid. Sentencia del 11/09/98, ref. 26-1-96. Págs. 77 y 78.

²²⁴ Ibid. Sentencia del 25/06/99, Ref. 14-N-99. Págs. 46-47.

4.1.2 Opinión de la Procuradora para la Defensa de los Derechos Humanos ante el proceso penal a que fueron sometidos colaboradores de esa institución, por la Fiscalía General de la República

En los que respecta a los hechos ocurridos el 28 de abril de 2005, la Dr. Beatrice de Carrillo manifiesta, en un comunicado:

“Que ese día el Señor Pedro Enrique Banchón Rivera, de nacionalidad ecuatoriana, permanecía privado de libertad en las instalaciones de la División de Fronteras en la Ciudad de San Salvador, situación que fue denunciada ante esta Procuraduría por lo cual personal del Departamento de Procuración de la PDDH se apersonó al lugar para verificar la situación del detenido. En el centro de detención, dicho personal jurídico se presentó oficialmente ante el señor Jefe de la citada División Policial. Un grupo numeroso de personas protestaban pacíficamente en contra de la detención del doctor Banchón Rivera.

Un pelotón de la Unidad de Mantenimiento del Orden de la PNC, a eso de las 18 horas de la fecha indicada, procedió a dispersar a los manifestantes; simultáneamente, el señor Banchón Rivera, esposado, fue introducido en un vehículo placas particulares color rojo y llevado con rumbo desconocido. El Subdirector de la PNC, Omar García Funes, se retiró con el mismo rumbo, en otro vehículo particular.

Los delegados jurídicos de la Procuraduría Ariel Hernández y William Iraheta, conducidos por el señor motorista Daniel Virgilio Flores, procedieron a verificar el destino hacia el cual era conducido el Doctor Banchón, en vista de las condiciones en que éste era trasladado, sin que mediase además notificación de su destino a familiares o abogados del Doctor Banchón, ni siquiera avisó a los miembros de la Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos.

De esta forma, en su labor de verificación, los mencionados delegados, acompañaron la caravana de vehículos particulares en que era conducido el detenido y a la cual se había sumado un auto patrulla policial y una camioneta del Grupo de Reacción Policial. La caravana de vehículos tomó la carretera que conduce a la población de Comalapa y al llegar al Aeropuerto de El Salvador ingresó directamente al área aeronáutica del mencionado Aeropuerto.

El ingreso de la caravana de vehículos se produjo libremente, pues los portones de acceso se encontraban abiertos y los vehículos no fueron detenidos ni identificados en los controles policiales correspondientes. Por tal razón, el automóvil de la PDDH que se conducía al final de la caravana ingresó con la libertad que los vehículos que le precedía.

Los empleados de la PDDH que allí se conducía han reportado que en ningún momento se les hizo señal de alto, ni se les pidió identificaciones o permisos, en razón de que la caravana de vehículos ingresó libremente.

Los mismos agentes policiales que se encontraban en los puestos de control han declarado ante la Fiscalía General de la República que recibieron instrucciones de abrir los portones y que ingresaría una caravana de cuatro vehículos civiles. El mismo jefe de la División de Puertos y Aeropuertos de la PNC, Inspector Daniel Martínez, declaró ante la sede fiscal que se presentó a uno de los accesos con el fin de que se abriera el portón e ingresara la caravana.

Es claro, entonces que los mismos policías responsables de la seguridad aeroportuaria incumplieron su deber de detener e identificar a los vehículos que ingresaban en ese momento a la zona aeronáutica²²⁵.

La Dra. de Carrillo defiende la actuación de estos basándose en las atribuciones que tanto la norma primaria como lo es la Constitución de la República así como la Ley de la Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos y su Reglamento Interno le confiere.

Las atribuciones que le establece la Constitución de la República a la Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos se encuentran reguladas en el Artículo 194 Romano I y entre las que se relacionan con el caso en comento podemos mencionar:

- 1°. “Velar por el respeto y la garantía de los derechos humanos”.
- 2°. “Investigar, de oficio o por denuncia que hubiere recibido, casos de violación a Derechos Humanos”.
- 5°. “Vigilar la situación de las personas privadas de libertad”.
- 6°. “Practicar inspecciones, donde lo estime necesario, en orden a asegurar el respeto a los Derechos Humanos”

En la Ley de la Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos en su Artículo 10 establece:

“EL PROCURADOR actuará en forma independiente en el ejercicio de su cargo y no podrá ser impedido ni coartado por ninguna autoridad. En el desempeño de sus funciones podrá requerir ayuda, cooperación, informes o dictámenes a los órganos del Estado, autoridad o funcionario civil, militar o de seguridad pública y a cualquier persona, quienes estarán obligados a prestar colaboración con carácter prioritario e inmediato a sus peticiones y recomendaciones”.

²²⁵ www.pddh.gob.sv. Agresión a la Institucionalidad de la Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos. Pronunciamento de la Dra. Beatrice Alamanni de Carrillo. Procuradora para la Defensa de los Derechos Humanos de El Salvador. 11 de mayo de 2005

Por lo que basándose en este artículo la Procuradora de Derechos Humanos manifiesta:

“Que toda autoridad pública, sin distinción o excepción de ningún tipo, están obligados a prestar colaboración a la PDDH en el desempeño de funciones oficiales”²²⁶.

Así también el 12 ordinal 2° de Ley de la Ley de la Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos establece como atribución de la Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos complementando las reguladas en la Constitución de la República:

“Velar por el respeto a las garantías del debido proceso y evitar la incomunicación de los detenidos”.

La Dra. de Carrillo hace mención del artículo 34 inc. 1° y el artículo 40 de la Ley de la PDDH los cual literalmente dicen:

Art. 34 inc. 1°. “En la investigación de presuntas violaciones de los derechos humanos, el Procurador o sus delegados podrán entrevistar libre y privadamente testigos, víctimas y presuntos responsables, realizar inspecciones o visitar libremente cualquier lugar público sin previo aviso, exigir la entrega o exhibición de toda clase de documentos o evidencias y practicar las diligencias necesarias para su esclarecimiento”.

Art. 40.-“El Procurador o sus delegados tendrán libre e inmediato acceso a los centros penitenciarios, cárceles o cualquier lugar público donde se presume que se encuentra una persona privada de su libertad, a fin de garantizar el respeto de sus derechos humanos”; en su inciso final también menciona: “Para llevar a cabo las visitas a los diferentes lugares de detención, no necesitará notificar a la autoridad responsable o encargada del establecimiento. Dichas autoridades estarán obligadas a proporcionar todas las facilidades para el mejor cumplimiento de su labor, so pena de incurrir en la responsabilidad penal respectiva”.

Al hacer referencia a estos artículos la Señora Procuradora para la Defensa de los Derechos Humanos trata de dar legalidad a todo lo actuado por sus delegados; ya que considera que las instalaciones del Aeropuerto Internacional de El Salvador es un lugar público, por lo que la ley los faculta para su ingreso sin previa autorización de las autoridades que los administran.

²²⁶ *Ibíd.* Pág. 4.

En el pronunciamiento de la Señora Procuradora de Derechos Humanos sobre la Agresión a la Institucionalidad de la PDDH, hace un reproche a la persecución de la PDDH por parte de ciertas autoridades públicas y al mismo tiempo manifiesta su postura en cuanto a los fundamentos en que se basa la Fiscalía General de la República para presentar el Requerimiento Fiscal ante el Señor Juez de Paz de San Luís Talpa, Departamento de La Paz, de la siguiente manera:

Obviando las normas constitucionales y legales, la Fiscalía General de la República solicitó la instrucción penal en contra de los empleados de la PDDH que ingresaron al Aeropuerto, aduciendo que los mismos cometieron el delito de Actos Arbitrarios (Art. 320 del Código Penal), por haber infringido el artículo 4.7.1 del anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y el Artículo 21 del “Reglamento de Operaciones del Aeropuerto Internacional El Salvador”.

El Ministro de Gobernación, René Mario Figueroa, invocó los mismos artículos para aducir que los empleados de la PDHH excedieron sus facultades, al dar explicaciones sobre la detención de estos a la Comisión Interamericana de Derechos Humanos de la OEA.

Al respecto, es pertinente referirse a los artículos aludidos, en razón de que los mismos son jurídicamente impertinentes en este caso, pues no eximen a las autoridades estatales salvadoreñas de dar cumplimiento a la disposiciones constitucionales y legales que facultan y obligan a la PDDH a verificar e investigar la situación de una persona privada de libertad y a realizar inspecciones en lugares públicos sin previo aviso si fuere necesario.

Es oportuno referirse, también, a otro argumento presentado por la Fiscalía General de la República y por el Ministro de Gobernación. Estos han manifestado que las instalaciones del Aeropuerto del El Salvador en donde ingresaron los empleados de la Procuraduría es un “lugar privado”; tal afirmación como es obvio, es igualmente insostenible en términos jurídicos. Pasemos a controvertir estos argumentos.

El primero de los artículos invocados por las autoridades ha sido el Artículo 4.7.1 del Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, el cual según texto agregado a las diligencias judiciales dice: “Cada Estado contratante asegurará el establecimiento de zonas de seguridad restringida en los aeropuertos que prestan servicio a la aviación civil internacional y la aplicación de procedimientos y sistemas de identificación a las personas y a los vehículos”.

Como resulta evidente, el mencionado artículo hace alusión a una obligación estatal, la cual genera deberes concretos y específicos para el sujeto que la adquirió, en este caso el Estado salvadoreño.

En tal sentido, la infracción al mencionado artículo 4.7.1 solo puede ser ocasionada por el propio Estado, en la medida que no establezca las regulaciones y los procedimientos a cuya positivación y aplicación consiguiente se comprometió.

En efecto, en tanto alude a una obligación genérica estatal, el cumplimiento o incumplimiento del citado artículo 4.7.1 no puede atribuirse a personas específicas que eventualmente ingresen a una zona restringida aeroportuaria; en un caso hipotético, estas personas podrían cometer infracciones a leyes o reglamentos debidamente formalizados que el Estado salvadoreño hubiese dictado en cumplimiento del deber genérico adquirido. Por tanto, deriva en absurdo considerar que tales personas, podrían violentar la obligación convencional cuyo sujeto de cumplimiento es la entidad jurídica denominada “Estado de El Salvador”.

Atribuir la vulneración del referido artículo a personas específicas deviene, por lo anterior, en un contrasentido jurídico, pues la naturaleza del mismo alude literalmente a un compromiso adquirido por el Estado y no a una obligación jurídica de no hacer establecida para personas individuales. Por ende, tal interpretación por parte del Gobierno y la Fiscalía ha ocasionado una negación del principio de legalidad que debe regir el *ius puniendi*.

Vale decir también que, además de los anterior, ninguna disposición convencional internacional, sea cual fuere la materia que regule, puede ser invocada para validar la vulneración de derechos humanos reconocidos por la Constitución y por el derecho internacional de los derechos humanos derivado del *ius cogens* internacional y por el cual los Estados contraen la obligación de cumplir los tratados que asumen de buena fe.

El segundo artículo presuntamente vulnerado, a juicio del señor Ministro de gobernación y la Fiscalía General, es el artículo 21 del Reglamento de Operaciones del Aeropuerto Internacional de El Salvador (en realidad se denomina “Reglamento del Aeropuerto Internacional El Salvador”), el cual literalmente dice: **PERMISOS DE CIRCULACIÓN:** “Para el ingreso de vehículos en el área de operaciones aeronáuticas u otras áreas designadas como restringidas al público en el Aeropuerto, será indispensable que los vehículos y conductores haya obtenido permiso previo escrito, expedido por las autoridades de CEPA”²²⁷.

Continúa diciendo la Señora Procuradora:

“Que del sentido literal de la disposición citada, resulta obvio que la misma se refiere a restricciones al público (entiéndase personas particulares en general). Por tanto, no puede invocarse tal norma para afirmar que la misma impone a la Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos ejercer su función de velar por la condición de una persona privada de libertad en el interior del Aeropuerto.

²²⁷ *Ibíd.* Pág. 6-7.

Es insostenible afirmar que los delegados de la Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos son “el público” en un sentido genérico que hace alusión, como se ha dicho, a los particulares en general. Tales delegados ejercían una función pública de protección a los derechos humanos, función que la Constitución otorga a la institución del Procurador para la Defensa de los Derechos Humanos.

El ejercicio de tal función protectora, como es evidente, en modo alguno se encuentra negado por el texto del artículo 21 del Reglamento del Aeropuerto, afirmar lo contrario, es tergiversar arbitrariamente el contenido de la disposición con fines ajenos al derecho.

Empero, aunque en un caso hipotético estuviésemos ante una disposición reglamentaria que negase el ejercicio de las funciones constitucionales de protección a los derechos humanos de la Procuraduría, tal disposición sería jurídicamente inaplicable. Sostener lo contrario supondría erigir a la autoridad administrativa como un poder superior a la Constitución, lo cual sería propio de una dictadura y no de un régimen constitucional y democrático de derecho.

Claro está, resulta abrumadoramente equívoco oponer una norma reglamentaria al ejercicio de las potestades legales y constitucionales de la PDDH. Tal argumentación cae en el absurdo de negar la naturaleza normativa superior de la Constitución y de la ley por sobre los reglamentos del Ejecutivo, en abierto incumplimiento del artículo 246, inciso segundo de la Constitución de la República.

Pero más grave es aun, si se piensa que la finalidad de tal argumentación es negar la protección a la dignidad de un ser humano, dignidad que debería constituir el fin último de toda actividad estatal, especialmente en el caso de tan altas autoridades estatales como son el Ministerio de Gobernación, el Fiscal General de la República o el Subdirector de la Policía.

El daño causado al Estado de Derecho con la vulneración a la Constitución que aquí nos ocupa es de una proporción alarmante.

Debe recordarse que el Estado se encuentra obligado a no violentar, por acción u omisión, derechos fundamentales. Pero también se encuentra obligado a garantizar la vigencia de los mismos a través de un funcionamiento óptimo y justo del sistema nacional de protección a los derechos humanos (artículo 2 de la Constitución; 1.1 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos; 2.1 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, entre otros).

Dentro de la arquitectura constitucional, tanto el Órgano Ejecutivo y en la Fiscalía General, persigue arbitrariamente a dichas instancias, se busca desvanecer la existencia y funcionalidad misma del sistema de protección nacional de los derechos humanos, sobre el cual apoya la verdadera garantía de tutela estatal a la dignidad humana. Si tal es el caso, la persona humana deja de ser el origen y fin de la actividad estatal (artículo 1 de la Constitución) y el poder de los hombres prevalece sobre un ficticio imperio de la justicia y del derecho.

Para finalizar este apartado, es importante rechazar el insostenible criterio que las áreas restringidas al público del Aeropuerto El Salvador son un “lugar privado”. En modo alguno estas instalaciones se encuentran bajo el dominio de particulares, sino bajo la administración de la función pública del Órgano Ejecutivo.

En efecto, el Aeropuerto Internacional El Salvador, en su totalidad, se encuentra bajo la administración de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, la cual, a pesar de su carácter autónomo, es una institución de Derecho Público (artículo 1, Ley Orgánica de CEPA). La CEPA, por tanto, es una rama de la Administración Pública y no se encuentra sustraída de la vigilancia constitucional del respeto y garantía de los derechos humanos que ejerce la PDDH.

Es importante recordar a quienes sustentan esta idea errada, que la autonomía en este tipo de instancias estatales, es una potestad para regir intereses particulares de su vida interior, mediante normas y órganos de gobierno propios, pero la misma supone la unidad de los entes autónomos dentro del “Estado único”. Se trata simplemente de una descentralización administrativa y política, que no debe confundirse con lo que en un Estado federal representan los Estados miembros, que son no autónomos, sino independientes (Manuel Osorio)²²⁸.

Nuestra finalidad al transcribir literalmente lo que manifiesta la señora Procuradora de Derechos Humanos en su Pronunciamiento sobre la Agresión a la Institucionalidad de la Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos es para hacer una comparación en la versión de los hechos ocurridos el 28 de abril de 2005 así como la legalidad de la actuación de los Delegados enviados por la PDDH.

De lo manifestado por la señora Procuradora de Derechos Humanos, debemos destacar que según ella el Aeropuerto Internacional El Salvador es un lugar público, por lo cual sus delegados no necesitaban ningún tipo de autorización de las autoridades para su ingreso, según lo regulado en la Ley y el Reglamento de la Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos, y que por estar en el cumplimiento de sus funciones en ningún momento cometieron el delito de Actos Arbitrarios, previo a determinar la clase de bien que es el Aeropuerto Internacional El Salvador, vale la pena mencionar lo que según la Sala de lo Contencioso Administrativo citando a Miguel S. Marienhoff define al Dominio Público como “*el conjunto de bienes que, de acuerdo con el ordenamiento jurídico, pertenecen a la comunidad política pueblo, hallándose*

²²⁸ *Ibíd.* Pág. 7.

destinados al uso directo o indirecto de los habitantes”. Continúa diciendo la Sala que, la afectación al dominio público viene generalmente determinada por la ley, es decir es el propio ordenamiento jurídico el que estipula qué bienes han de estar afectados a dicha calificación. Las playas, intrínsecamente por su naturaleza, y formalmente por disposición legal, constituyen bienes consagrados al uso y goce de la comunidad.

Según la Sala de lo Contencioso Administrativo “*los bienes públicos están de suyo destinados al uso general de todos los habitantes, y el individuo puede gozar de ellos dentro de la esfera del uso natural de cada bien, el cual puede desplegarse por todos indistintamente, de modo que el uso de unos no impida el de los demás interesados y el uso privativo de un bien de dominio público, constituye la ocupación de una porción del dominio público de modo que limite la utilización de los demás interesados, por tal razón, el uso privativo o extraordinario de un bien de uso público requiere de la Administración de uso particular. Para el caso la Sala concluye “por una parte, el goce de los bienes nacionales de uso público ha de realizarse dentro de la esfera de uso natural, todo uso privativo o extraordinario requiere de la intervención de la voluntad estatal; y por otra, que no será válida la donación, usufructo, comodato o arrendamiento de bienes naturales de uso público celebrado con particulares y sin autorización legislativas”*²²⁹.

Partiendo de la definición que proporciona la Sala de lo Contencioso Administrativo, podemos deducir que el Aeropuerto Internacional de El Salvador no es un bien público, porque su uso no es un uso natural como el de una calle, tampoco es público de uso privado debido a que no está determinado como tal en la Ley de Creación del Aeropuerto Internacional El Salvador, ni tampoco ha sido declarado como tal por el ente Estatal, por el contrario, afirmamos que el Aeropuerto Internacional El Salvador es un **Bien Privado**, propiedad de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, esta afirmación la hacemos, en virtud de haber confrontado la Escritura Pública de la reunión de los inmuebles adquiridos por CEPA, para la construcción del Aeropuerto

²²⁹ Op.Cit. Líneas y Criterios Jurisprudenciales Sala de lo Contencioso Administrativo. Pág. 50

Internacional El Salvador, la cual inscrita en el Centro Nacional de Registro de la Tercera Sección del Centro en el libro 516, Inscripción 22, Páginas de la 94 a la 128, por lo que si el suelo es propiedad de CEPA, los edificios que se construyan sobre este forman un solo cuerpo con ellos, de conformidad al artículo 561 del Código Civil, en consecuencia CEPA es el propietario del Aeropuerto; como hemos mencionado anteriormente, CEPA es un ente derecho público, pero es descentralizado, por lo que goza de autonomía y de personalidad jurídica propia, por cual los bienes adquiridos por esta, son bienes de independientes de los del Estado, en consecuencia el Aeropuerto no es un lugar Público, y era necesario que los Delegados de la Procuraduría de Derechos Humanos solicitaran una autorización a las autoridades del Aeropuerto para poder ingresar a las zonas consideradas como restringidas, por lo que sí fue ilegal el ingreso de los Procuradores a dicho lugar, aunque creemos que fue demasiado drástica la decisión de la Representación Fiscal, al haber sometido a un proceso penal a los Delegados de la Procuraduría, ya que no hubo consecuencias graves para la Administración del Aeropuerto.

Vale la pena destacar que la sra. Procuradora de Derechos Humanos toma como un mismo cuerpo normativo al Reglamento del Aeropuerto Internacional El Salvador y el Reglamento de Operaciones Vigente del Aeropuerto Internacional El Salvador, pero este punto ya ha sido tratado en el Capítulo III del presente de trabajo de Investigación del cual deducimos que son dos instrumentos normativos distintos, aunque su contenido es el mismo, de los cuales ninguno de los dos producen efectos jurídicos, por no cumplir con los requisitos de forma y fondo que establece la ley.

4.1.3 Resolución del Juez de Paz que conoció en el Presente Caso

A continuación retomaremos los argumentos de derecho dados durante la Audiencia Inicial por el señor Juez de Paz de San Luís Talpa, del departamento de La Paz, quien fue el juez que conoció del caso, y que el día 2 de mayo de 2005 decretó el Sobreseimiento Definitivo a favor de los Delegados Judiciales de la PDDH, detenidos en el Aeropuerto Internacional El Salvador.

“La representación Fiscal ha reiterado la petición formulada en el requerimiento presentado en cuanto a que se decrete la instrucción del proceso con medidas sustitutivas a la detención provisional en contra de los imputados ya relacionados, por considerar que su conducta se adecua a la establecida en el art. 320 Pn., y con los elementos de prueba aportados, se ha establecido la existencia del delito atribuido y la participación delincidental de los indiciados; por su parte la defensa técnica considera que el hecho por el cual se procesa a sus defendidos es atípico, por lo que se ha pronunciado porque se decrete Sobreseimiento Definitivo a su favor, de conformidad con el art. 30 N. 1 Pr. Pn.; al respecto el suscrito juez haciendo uso de las reglas de la sana crítica, que consisten en principios lógicos que hacen que el raciocinio judicial al valorar las pruebas se traduzcan en un silogismo, consistente en el análisis de las consecuencias después de evaluar la prueba, se conformidad a lo establecido en el art. 162 Pr. Pn., y habiendo analizado los elementos de prueba aportados por la representación fiscal, como son: acta de detención de los indiciados suscrita por el inspector DANIEL DE JESUS MARTINEZ HERNÁNDEZ, en el cual se expresa que se procede a la detención por haber ingresado sin autorización a la pista del Aeropuerto Internacional El Salvador, conduciéndose en el vehículo placas diecisiete mil quinientos treinta y nueve, tipo automóvil color azul, marca NISSAN, propiedad de la Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos, y no acatando la señal de alto; acta de inspección ocular policial suscrita por los agentes SANTIAGO ARITA Y MARIO ANTONIO CONTRERAS VASQUEZ en la cual expresan que restringe el ingreso un portón metálico de doble hoja color beige con un letrero que se lee Acceso a Mantenimiento, en dicho lugar se encuentra una caseta de control policial en la cual se encontraba de servicio el agente José Mauricio García Martínez, al interior a unos cuatrocientos metros se encuentra el acceso número uno siendo este un portón de metal de doble hoja color beige conteniendo un letrero que se lee CEPA Aeropuerto Internacional El Salvador Instrucciones: “favor identifiquese, si porta arma repórtela y entréguela, explique el motivo de su visita, favor permitir el registro de su vehículo, conducir a quince kilómetros por hora, su tiempo en rampa debe ser mínimo, reciba su carné y entréguelo al salir de la zona, en el lugar se encuentra una caseta de control policial en la cual se encontraba el agente Erick Yuradir Ibáñez, dicho lugar da acceso a la pista de principal y zona aeronáutica en la cual se encuentran ubicados los puentes de abordaje enumerados sucesivamente del cuatro al quince, los cuales están ubicados al costado sur de las instalaciones de dicho aeropuerto, lugar hasta el cual ingresaron los señores ahora detenidos, a bordo del vehículo placas nacionales diecisiete cinco treinta y nueve lugar de donde fueron dirigidos por el señor DANIEL DE JESUS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ, hacia la oficina de la división de puerto y aeropuertos para su identificación y posterior detención, anexando croquis de ubicación y álbum fotográfico; acta de entrevista de DANIEL DE JESUS MARTINEZ HERNANDEZ, JOSE MAURICIO GARCIA MARTINEZ, ROMAN ANTONIO ARTEAGA Y ANDRES ALEXANDER RAMIREZ MEDRANO, las tres últimas incorporadas en el desarrollo de la presente audiencia; así

también habiendo analizado el suscrito las disposiciones contenidas en el capítulo V, sección I, del Reglamento de Operaciones del Aeropuerto Internacional El Salvador, y las contenidas en el Art. 4.7 del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional, específicamente los Arts, 4.7.1, al 4.7.3, considera el suscrito Juez, que la conducta realizada por las personas procesadas no se adecua a los establecido en el Art. 320 PN., que literalmente establece: “ el funcionario o empleado público o el encargado de un servicio al público que en el desempeño de su función realizare cualquier acto ilegal o arbitrario, vejación o atropello contra las personas o daños en los bienes o usare de apremios ilegítimos o innecesarios para el desempeño de la función o servicio o permitiere que un tercero lo cometiere, será sancionado con prisión de dos a cuatro años, e inhabilitación especial para el desempeño del cargo, por el mismo tiempo” en virtud que como se ha establecido en la relación circunstanciada de los hechos, los indicados DANIEL VIRGILIO FLORES ALFARO, WILLIAN HUMBERTO IRHETA ARDÓN Y ARIEL DEL CARMEN HERNÁNDEZ ORELLANA, realizaban actos propios en el ejercicio de sus funciones como Delegados de la Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos en atención a que le daban seguimiento al proceso de deportación del señor Pedro Banchón, a fin de garantizar la no violación de sus derechos y garantía que como persona le corresponden y garantizar su integridad física y psicológica, siendo función que constitucionalmente le corresponde a dicha institución, según lo establecido en el Art. 194 Romano I numeral seis de la Constitución Nacional que establece: “Corresponde al Procurador para la Defensa de los Derechos Humanos practicar inspecciones, donde lo estimen necesario, en orden a asegurar el respeto a los Derechos Humanos”, o cual es desarrollado en la Ley de la Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos en los Arts 34 inciso primero y 40 que literalmente rezan : “En la investigación de presuntas violaciones de los derechos humanos, el Procurador o sus delegados podrán entrevistar libre y privadamente testigos, víctimas y presuntos responsables, realizar inspecciones o visitas libremente en cualquier lugar público sin previo aviso exigir la entrega o exhibición de toda clase de documentos o evidencias y practicar las diligencias necesarias para su esclarecimiento...” y “El Procurados o sus Delegados tendrán libre e inmediato acceso a los centros penitenciarios, cárceles o cualquier lugar público donde se presuma que se encuentra una persona privada de su libertad, a fin de garantizar el respeto de sus derechos humanos..” respectivamente, por lo que considera el suscrito que no obstante el Aeropuerto Internacional El Salvador es un lugar público, aun cuando existe un reglamento interno, el cual de acuerdo a la jerarquía del ordenamiento legal de nuestro país tiene menor jerarquía, teniendo supremacía la Constitución Nacional, y en caso que las personas procesadas hubiesen ingresado sin autorización previa, considera el suscrito que por ejercer actos propios de su función se encuentran exentos de solicitar dicha autorización o permiso para su ingreso; cabe mencionar que los autores FRANCISCO MORENO CARRASCO Y LUIS RUEDA GARCÍA en su libro Código Penal Comentado respecto al delito de ACTOS ARBITRARIOS establecen: “Que el delito tipificado en el Art. 320 es una figura residual que

castiga aquellas infracciones que no estén sancionadas en otros preceptos específicos del Código Penal. La descripción de la conducta adolece de tal vaguedad que roza con el principio de legalidad y con el de tipicidad y de otro lado, todos los comportamientos descritos son por si mismos, contrarios al ordenamiento administrativo, que regula la actuación de los funcionarios y de los encargados de los servicios públicos, lo que hace imprescindible deslindar cuando, por ejemplo, un apremio innecesario, constituye una infracción administrativa, o de cuando su autor incurre en la responsabilidad perseguida en este precepto, o cuando un daño en los bienes constitutivo de esta infracción. El tipo exige que el sujeto activo delinca en el desempeño de sus funciones , lo que es lo mismo que con abuso de ella, y, en los casos en los que este abuso de la función, concretado en alguno de los extremos descritos en este artículo, signifique lesión para los derechos de los administrados, nos encontramos en el ámbito de la aplicación de este precepto, lo que es igual a decir que sólo los casos racionalmente más graves caen bajo aplicación del artículo.- Se castiga tanto los comportamientos activos como aquellos en los que el sujeto activo permita que otro cometa estos hechos, ya que se encuentra en posición de garante respecto de los derechos de los administrados.- Acto ilegal es aquel en cualquier sentido al ordenamiento jurídico, mientras que el acto arbitrario es el que sólo se sustenta en el propio capricho del sujeto activo, teniendo su más significado ámbito de existencia en el marco de las potestades discrecionales, cuyo ejercicio no puede ser caprichoso, sino tendiente al logro de la finalidad propia de la potestad. Los términos de vejación o atropello contra las personas unifican los comportamientos contrarios a la dignidad de las personas, tengan significación física o moral. El daño en los bienes incluye los ataques al valor material y al valor en uso. Los apremios ilegítimos o innecesarios para el desempeño de la función o servicio incluye en el campo de lo punible tanto el uso de medios no autorizados por el ordenamiento para lograr la finalidad pública, como el usar medios, en principios conformes con el ordenamiento pero, en el caso concreto, desconectados completamente con la función o servicio afectado. Por lo que considera el suscrito que no ha existido por parte de los procesados vejación, atropello contra persona alguna ni tampoco daños, así tampoco han actuado arbitrariamente; tampoco concurre un acto ilegal dado que la actuación de los indiciados se encuentran amparada, como ya se dijo en el caso sub judice, en las disposiciones constitucionales contenidas en el art. 194 Romano I numerales del uno al sexto, en atención al cargo que ostentan; en se sentido no se han establecido los elementos objetivos ni subjetivos que requiere el Art. 320 Pn., para la consumación del ilícito penal que se les atribuye , siendo procedente decretar **SOBRESEIMIENTO DEFINITIVO** a favor de los imputados ya relacionados...»²³⁰

²³⁰ . Acta de Audiencia Inicial celebrada en contra de Daniel Virgilio Flores Alfaro, William Humberto Iraheta Ardón y Ariel Del Carmen Orellana. Juzgado de Paz de San Luis Talpa, Departamento de La Paz a las a las diez horas con diez minutos del día dos de mayo de 2005.

El señor Juez de San Luis Talpa comparte la opinión de la Procuradora de Derechos Humanos, pues en la fundamentación de su fallo, manifiesta que el Aeropuerto es un lugar público, por lo que no necesitaban ningún tipo de autorización, este punto lo hemos desarrollado anteriormente, también dice que los Delegados de la Procuraduría de Derechos Humanos se encontraban cumpliendo una función otorgada por la Constitución de la República, por lo que un reglamento no le puede restringir el cumplimiento de sus funciones, pero este argumento sería válido si se tratara al Aeropuerto como un lugar público, como lo concibe el Juez, lo cual anteriormente aclaramos, pues es un lugar privado, por lo que para el ingreso de los Delegados de la Procuraduría de Derechos Humanos a un lugar privado, la Ley de la Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos establece el procedimiento a seguir, y si bien es cierto la condición jerárquica de un reglamento es inferior a la Constitución, esta última solo le otorga la facultades, pero es necesario remitirse a la ley para su desarrollo.

En cuanto al delito de Actos Arbitrarios previsto y sancionado en el artículo 320 del Código Penal el cual dice: “ El funcionario o empleado público o el encargado de un servicio público que en el desempeño de su función realizare cualquier acto ilegal o arbitrario, vejación o atropello contra las personas o daño en los bienes, o usare de apremios ilegítimos o innecesarios para el desempeño de la función o servicio o permitiere que un tercero lo cometiere, será sancionado con prisión de dos a cuatro años e inhabilitación especial para desempeño del cargo por el mismo tiempo”.

Este delito solo puede ser cometido por quienes sean funcionarios, empleados públicos o encargado del servicio público , en este sentido para saber en cual de estas definiciones encajan lo colaboradores jurídicos de la Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos es necesario remitirnos al artículo 39 numerales 1 y 3 del Código Penal .- Para efectos penales, se consideran:

1) Funcionarios públicos todas las personas que presten servicios, retribuidos o gratuitos, permanentes o transitorios, civiles o militares en la administración pública del Estado, del municipio o de cualquier institución oficial autónoma, que se hallen investidos de la potestad legal de considerar y decidir todo lo relativo a la organización y realización de los servicios públicos;

3) Empleados públicos y municipales, todos los servidores del Estado o de sus organismos descentralizados que carecen del poder de decisión y actúan por orden o delegación del funcionario o superior jerárquico;

Consideramos que la figura del Colaborador Judicial de la PDDH, encaja en la definición de empleado público pues carecen del poder de decisión y actúan por orden o delegación del funcionario o superior jerárquico que en este caso sería la Señora Procuradora para la Defensa de los Derechos Humanos Dra. Beatrice Alamanni de Carrillo.

En cuanto al bien jurídico que se pretende proteger con el delito de Actos Arbitrarios es el correcto funcionamiento de la administración y de los servicios públicos²³¹, en este sentido no creemos que con el ingreso de los delegados de la PDDH a una zona restringida del aeropuerto se esté entorpeciendo con el servicio público que en esta institución se presta, pues únicamente se dedicaban a velar por el respeto de los derechos del Dr. Rivera Banchón al momento de su deportación y aunque si bien es cierto que en el lugar en que se encontraban es de vital importancia para el aeropuerto, ya que es la pista de aterrizaje y despegue de los aviones, y de encontrarse los Procuradores en un lugar inadecuado podrían incluso causar un accidente aéreo, creemos partiendo de lo que han manifestado las partes, en cuanto a la forma en que ocurrieron los hechos, que ese día a esa hora y en ese lugar, se encontraban suficientes personas que pudieran dirigirlos en cuanto a su ubicación en la zona, a fin de no entorpecer con los servicios que presta el aeropuerto.

El tipo penal exige que el sujeto activo delinca en el desempeño de su función, lo que es lo mismo que con abuso de ella, y, en los casos en los que este abuso de la función, concretado en alguno de los extremos signifique lesión para los derechos de los administrados, nos encontraremos en el ámbito de aplicación de este precepto, lo que es igual y que solo los casos racionalmente más graves caen bajo la aplicación del artículo

²³¹ Moreno Carrasco, Francisco y otros. "Código Penal de El Salvador Comentado". Tomo II. Consejo Nacional de la Judicatura San Salvador 2005. Pág. 1050 y 1051.

320 Pn.²³², luego de haber analizado todos los argumento de las partes en cuanto a la relación de los hechos creemos que la actuación de los Colaboradores de la PDDH no ha sido de tal gravedad para que fueran procesados e incluso detenidos por la comisión de delitos de Actos Arbitrarios, recordemos el Principio de Intervención Mínima o Mínima Intervención del Derecho Penal, pues no es posible pretender que este sea la consecuencia frente a la totalidad de las conductas infractoras de la reglas prescriptas que ordenan la actividad social, y por ello la intervención del derecho penal únicamente puede ocurrir cuando el grado de ofensa respecto de los bienes jurídicos sean más violentos y más intolerables, para el mantenimiento de la paz social²³³.

En el Código Penal de El Salvador Comentado dice:

“Que el acto arbitrario es el que solo se sustenta en el propio capricho del sujeto activo, teniendo su más significado ámbito de existencia en el marco de las potestades discrecionales, cuyo ejercicio no puede ser caprichoso, sino tendente al logro de la finalidad propia de la potestad. Los términos de vejación o atropello contra las personas unifican los comportamientos contrarios a la dignidad de las personas, tengan significación física o moral. El daño en los bienes incluye los ataques al valor material y al valor de uso. Los apremios ilegítimos o innecesarios para el desempeño de la función o servicio incluyen en el campo de lo punible tanto el uso de medios no autorizados por el ordenamiento para lograr la finalidad pública, como el usar medios conformes con el ordenamiento, pero en el caso concreto, desconectados completamente con la función o servicio afectado²³⁴.

Todos estos aspectos regulados en el tipo penal no fueron lo suficientemente acreditados por la Representación Fiscal al momento de presentar su Requerimiento ante el Juez de Paz de San Luis Talpa, aunque no podemos afirmar que los Delegados de la PDDH no realizaron ninguna de estas conductas, ya que para afirmarlo tendría que haber desfile probatorio contando con los testimonios de las personas que se encontraban en el lugar.

Por todo lo manifestado anteriormente no estamos de acuerdo con que la Fiscalía haya iniciado un proceso penal en contra de los delegados de la Procuraduría para la

²³² *Ibíd.* Pág. 1051.

²³³ Sánchez Escobar, Carlos Ernesto. “Límites Constitucionales al Derecho Penal”. Consejo Nacional de la Judicatura 2005. Págs.13-14.

²³⁴ *Op.Cit.* Moreno Carrasco, Francisco y otros. “Código Penal de El Salvador Comentado”. Pág. 1050 y 1051.

Defensa de los Derechos Humanos, pues no creemos que la conducta de estos fuera de tanta gravedad para ser procesados, ya que con la presencia de estos a lo largo del proceso en ningún momento se menciona algún incidente que se entorpeciera con el servicio que presta el aeropuerto.

En cuanto a la violación del Reglamento de Operaciones Vigente del Aeropuerto Internacional, por parte de los Delegados de la Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos, es preciso destacar que dicho reglamento no cuenta con los requisitos indispensables para su aplicación, ya no se encuentra aprobado por el órgano competente, ni publicado en el Diario Oficial, al respecto la Sala de lo Contencioso Administrativo dice: *“Publicar es hacer público ; la publicidad de las leyes es el acto de llevar al conocimiento de los ciudadanos el texto de una ley, y es a partir de ese momento que comienza a contarse el plazo para que se vuelva obligatoria. La publicación es un requisito sine qua non para la vigencia de la ley”*.

*“La publicación es el medio que debe ser empleado para hacer la ley a conocimiento de todos los ciudadanos, divulgatio promulgationis. La promulgación es una orden de ejecución y sería injusto que tal orden pudiera ser ejecutada contra aquellos a los cuales se dirige antes que estos hubieran sido colocados en situación de conocerla”*²³⁵. En consecuencia si este Reglamento, al igual que la ley, sino ha sido publicado en el Diario Oficial, no ha sido del conocimiento de la población por lo tanto no ha adquirido su carácter obligatorio, y no se le puede exigir su cumplimiento a ninguna persona, en este caso a los Procuradores de Derechos Humanos.

Por otra parte, es preciso afirmar que las disposiciones del Reglamento del Aeropuerto Internacional El Salvador, que son las mismas que las del Reglamento de operaciones, tampoco puede ser aplicado, por que al igual que el anterior padece de vicios tanto de forma como de fondo.

En cuanto a la posición en el caso de la Señora Procuradora para la Defensa de los Derechos Humanos, consideramos que sus delegados efectivamente se encontraban

²³⁵ Op. Cit.. Lineas y Criterios Jurisprudenciales Sala de lo Contencioso Administrativo, Sentencia del 08/02/00, Ref. 130/A-98. Pag. 87.

realizando sus funciones en cuanto a velar por el respeto a los derechos humanos del Doctor Banchón por encontrarse privado de su libertad; pero tanto la Ley como el Reglamento de la Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos en ningún momento habilita a sus funcionarios y empleados para ingresar a un lugar privado como lo es el Aeropuerto Internacional El Salvador. Nos encontramos de acuerdo con la Dra. de Carrillo cuando dice que la violación al anexo 17 de la Convención de Chicago es infringida por el Estado y no por los delegados de la Procuraduría, debido a que es responsabilidad del Estado crear normas internas que regulen lo estipulado en dicho anexo, lo cual podemos decir que no ha sido cumplido en virtud de la poca normativa interna que existe, pues solo se cuenta con un Reglamento Interno del Aeropuerto Internacional El Salvador, y un Reglamento de Operaciones Vigentes del Aeropuerto Internacional El Salvador, en donde se regulan las infracciones y las sanciones, cuando se infringen normas de seguridad, haciendo grave la situación ya que ninguno de los dos puede ser aplicados por las razones que hemos expuesto anteriormente, por lo tanto no puede ser oponible a terceros, por razones de seguridad jurídica.

Por otra parte nos encontramos totalmente de acuerdo en la resolución del Juez de Paz de San Luis Talpa en relación con este caso, por haber decretado el Sobreseimiento Definitivo a favor de las tres personas empleados de la PDDH; pero diferimos en algunos puntos de la fundamentación que dio el señor Juez para decretarlo, pues si bien es cierto se encontraban realizando las funciones que tanto la Constitución de la República, como la Ley de la Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos y su Reglamento le confieren, el Señor Juez considera que el Aeropuerto Internacional El Salvador en un lugar público, opinión que comparte la Señora Procuradora de Derechos Humanos y que por lo tanto no necesitaban ningún tipo de autorización o permiso para su ingreso, sobre este último punto es que no estamos de acuerdo, pues el Aeropuerto Internacional El Salvador es propiedad de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma según como hemos constatado en el Registro de la Propiedad Raíz e Hipoteca de la Tercera Sección del Centro, si bien es cierto la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, es una institución de derecho público por el

hecho de ser autónoma y con personalidad jurídica propia según la Ley Orgánica de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma cuenta con bienes muebles e inmuebles propios, por lo que a pesar de prestar un servicio público las instalaciones del Aeropuerto Internacional El Salvador es un lugar privado, por lo era necesario para los Colaboradores de la PDDH pedir las autorizaciones de ingreso pertinentes a las autoridades del Aeropuerto, esto debido a que en la misma Ley de la Procuraduría para la Defensa de los Derecho Humanos en su artículo 40 limita el libre acceso a sus delegados en cualquier lugar público donde se presume que se encuentra una persona privada de su libertad, a fin de garantizar el respeto de sus derechos humanos; además en el inciso segundo de este mismo artículo establece la forma de actuar de los delegados de la PDDH cuando se trate de lugares privados, remitiéndonos al artículo 34 inciso 2º del mismo cuerpo de ley el cual dice:

“En el caso de lugares privados, lo hará con autorización judicial, la cual le será extendida por cualquier juez de primera instancia con jurisdicción en lo penal, con la sola, presentación de la solicitud escrita por el Procurador o sus Delegados. La autorización correspondiente será extendida por el juez en cualquier día y hora, aunque no fuere de audiencia”.

Por lo que efectivamente era necesario para los delegados de la PDDH tener una autorización para su ingreso a las instalaciones del Aeropuerto Internacional El Salvador.

A nuestro parecer los Delegados de la PDDH efectivamente violentaron el Reglamento de Operaciones del Aeropuerto Internacional El Salvador en su art. 21, por lo que efectivamente se podrían haber hecho acreedores de una sanción administrativa por parte de la autoridades de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, haciendo uso de la Potestad Sancionadora que posee la Administración Pública, pero en ningún momento un reglamento puede determinar infracciones, mucho menos las sanciones administrativo, la Sala de lo Contencioso Administrativo define a la potestad sancionadora de la Administración Pública como *“aquella que le compete para imponer correcciones a los ciudadanos o administrados, por actos de éstos contrarios al ordenamiento jurídico. Los autores coinciden en afirmar que al Derecho Sancionador*

Administrativo son extensibles, en principio, las técnicas del Derecho Penal, en otras palabras, el acto sancionador administrativo debe regirse en lo fundamental por los principios penales. Al respecto, Pérez Royo sostiene “actualmente constituye opinión absolutamente mayoritaria que las diferencias entre las sanciones administrativas y las jurídico-penales propiamente dichas no son sustanciales, sino parámetros formales. Por ello se solicita unánimemente la aplicación de los principios fundamentales del Derecho Penal, sobre todo la de aquellos que suponen una limitación del poder punitivo del Estado, a la sanción administrativa”.

Atendiendo a estos principios, debe de analizarse lo que constituye la causa de la sanción: la infracción, y al parecer que sus elementos esenciales son: 1- Una acción u omisión: el comportamiento positivo u omisivo del administrado vulnera un mandato o una prohibición contenida en la norma administrativa; 2- La sanción: para que este comportamiento sea constitutivo de infracción es necesario, que el ordenamiento legal reserve para el mismo una reacción de carácter represivo, una sanción; 3- La tipicidad: El comportamiento del infractor, así como la sanción prevista para el mismo, deben aparecer descrito con suficiente precisión en una norma con rango de ley, 4- La culpabilidad: En todo ordenamiento sancionador rige el criterio de que la responsabilidad puede ser exigida sólo si en el comportamiento del agente se aprecia la existencia de dolo o de culpa.

En consecuencia, si la Administración ni identifica con precisión y certeza la conducta ilícita, por lo que “infracción” carece de uno de los elementos esenciales: la acción u omisión²³⁶.

De los elementos dados por la Sala para imponer una sanción administrativa, es evidente que en el caso de los Procuradores de Derechos Humanos, no se le pudo ni tan siquiera imponer una sanción de este tipo, ya que ni la conducta típica, ni la sanción se encuentran regulados en una ley, sino que en un Reglamento carente de todo efecto jurídico.

²³⁶ Op. Cit. Líneas y Criterios Jurisprudenciales Sala de lo Contencioso Administrativo. Sentencia del 29-08-97, Ref. 39-D-96, Pags. 82-83.

Debería ser preocupante para la administración pública, específicamente para CEPA, no contar con ninguna ley que contenga las infracciones que puedan cometer los administrados, en materia de Seguridad del Aeroportuaria, pues la Sala *determina la exigencia de la conducta típica ilícita en materia sancionatoria, es una consecuencia de los principios de legalidad y seguridad jurídica, contenidos en nuestra Constitución. Implica esta exigencia que para la imposición de toda sanción requiere una norma en la que describa de manera clara, precisa e inequívoca la conducta objeto de sanción, con todo sus elementos configurativos*²³⁷, partiendo de nuestra investigación, podemos afirmar que CEPA no cuenta con ninguna norma con carácter de ley para poder establecer las infracciones, ni tampoco imponer sanciones a los administrados que cometan una conducta ilícita, por lo que la materia de seguridad en el Aeropuerto Internacional El Salvador, se encuentra totalmente desprotegida por parte de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma.

En cuanto a la Convención de Aviación Civil Internacional específicamente en su anexo 17 sobre Seguridad (Protección de la Aviación Civil Internacional contra los Actos de Interferencia Ilícita) específicamente el Capítulo 4.7 Artículos 4.7.1, 4.7.2, 4.7.3, el responsable incumplimiento a estas normas de Derecho Internacional no han sido los Delegados de la PDDH, sino que es el Estado de El Salvador el que ha incumplido, decimos esto debido a que no ha incluido en su ordenamiento jurídico interno normas que regulen las medidas de seguridad recomendadas en este instrumento internacional, pues aunque la normas materialmente existan, como es el caso del Reglamento de Operaciones del Aeropuerto Internacional El Salvador, al no cumplir con los requisitos legales para aplicarlas jurídicamente a terceros, es como que si no existieran por carecer de todo valor jurídico.

De todo lo anterior podemos concluir que el Estado de El Salvador, como ya lo hemos establecido, ejerce sus competencias a través de órganos, que forman parte del gobierno, los cuales son los encargados de brindar los servicios públicos. CEPA forma

²³⁷ *Ibíd.* Sentencia del 23/04/99, Ref. 42/D/97. Pág. 140.

parte de ese conjunto de órganos, por lo tanto se encuentra sometido a los principios generales que rigen a la Administración Pública, como lo es el principio de Legalidad, al desarrollar este principio la Sala de lo Contencioso Administrativo, parte del *artículo 86 inciso final de la Constitución de la República*, el cual dice: *la Administración Pública en El Salvador, se encuentra sometida al principio de legalidad en un sentido o versión positiva, esta sujeción significa que los entes que la articulan, en el ejercicio de la función administrativa no poseen más potestades que las que la ley expresamente les reconoce.*

*La Administración pública encuentra su accionar circunscrito a los parámetros que establece la ley. El hecho de que la administración tenga estrictamente delimitados, su forma y campo de acción, idealmente implicaría que ésta se ajustare siempre a dichas limitaciones, y por tanto sus actuaciones deberían ser siempre legales. Sin embargo, en la práctica la Administración se aleja de tales parámetros, por consiguiente, el mismo legislador plantea como consecuencias ante este supuesto, las nulidades, la inexistencia de los actos dictados, etc.*²³⁸

Por lo que cada institución que presta un servicio público, debe guiarse por las normas que le brindan todas sus atribuciones, así como también cada ente tiene que velar por el respeto al ordenamiento jurídico, para no extralimitarse de las funciones que la ley le confiere.

Otro principio rector Administración Pública que se relaciona con nuestro tema es el ***principio de Tipicidad***, la Sala de lo Contencioso Administrativo dice: *“Que como una consecuencia del principio de Legalidad, se encuentra la exigencia de tipicidad del hecho, según la cual a la imposición de toda sanción debe procederle una previsión normativa en la que se describa de manera clara, precisa e inequívoca, la conducta objeto de prohibición con todos sus elementos configurativos.*

Es en la tipicidad de la conducta típica donde la Sala de lo Contencioso Administrativo advierte que las conductas sancionables deben encontrarse delimitadas.

²³⁸ *Ibíd.* Pág. 101

El principio de tipicidad representa una derivación del principio de la exigencia de seguridad Jurídica, y constituye un límite fundamental para la potestad sancionatoria.

La Administración debe proceder a la calificación de las infracciones teniendo en cuenta que al hacerlo no desarrolla una facultad discrecional, sino una actividad jurídica de aplicación de normas que exige como presupuesto objetivo, el encuadre o subsunción de la conducta en el tipo predeterminado legalmente.²³⁹

Por el criterio anteriormente mencionado emitido por la Sala, es que no se le puede aplicar ninguna sanción de carácter administrativo a los Procuradores de Derechos Humanos, pues CEPA no ha creado ninguna ley que regule detalladamente las conductas que se consideran ilícitas dentro de las instalaciones del Aeropuerto Internacional El Salvador, solamente existe el Reglamento de Operaciones Vigentes del Aeropuerto, el cual como ya explicamos anteriormente carece de todo efecto jurídico, por tanto en virtud de este principio no se le puede aplicar ninguna sanción a ninguna persona que infrinja los lineamiento dados por la administración del Aeropuerto.

Es preciso mencionar otro principio rector de la Administración Pública que es el ***principio o poder genérico de libertad***, la Sala de lo Contencioso Administrativo dice “*El principio o poder genérico de libertad con que actúan los particulares, en ciertos casos, se requiere para su concreción de una autorización por parte del poder público. La obtención de dicha autorización se convierte en requisito sine qua non para el ejercicio de la actividad que se pretende*”²⁴⁰. Partiendo de este principio es que podemos afirmar que los Procuradores de Derechos Humanos necesitaban la autorización de las autoridades administrativas del Aeropuerto para poder ingresar a las áreas consideradas restringidas del Aeropuerto Internacional El Salvador, además de no estar facultados por la Ley de la Procuraduría de Derechos Humanos, para el ingreso a los lugares privados sin autorización de las autoridades que los Administran.

²³⁹ *Ibíd.* Sentencia del 24/02/98. ref. 36-G-95., Sentencia del 24//02/98, Ref. 29-G-91, Sentencia del 27/02/98, Ref. 8-GH-92. Pág. 106.

²⁴⁰ *Ibíd.* Sentencia del 24/03/98. Ref. 106-M-95. Pág. 108.

Es de extrema importancia que la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, cumpla con los principios anteriormente desarrollados, pues tiene que crear una ley que cumpla con todos los requisitos formales y que contenga cada una de las infracciones que se podrían cometer dentro de las instalaciones dentro del Aeropuerto, que podrían atentar contra la Seguridad de dicho lugar, así como también es preciso determinar las sanciones que se podrían aplicar por el incumplimiento a las normas dictadas por CEPA, ello para dar cumplimiento a la Convención de Aviación Civil Internacional, específicamente a su anexo 17 sobre Seguridad que ha cobrado más importancia luego de los actos terroristas como los ocurridos el 11 de septiembre del dos mil uno, en Los Estados Unidos de Norte América, ya que a raíz de estos hechos la comunidad internacional se ha preocupado mucho más por incrementar la seguridad no solamente dentro de los aviones sino también en la instalaciones de los Aeropuerto Internacionales para tal efecto obliga al Estado que han ratificado la Convención de Aviación Civil Internacional, a través de su anexo 17 a proveer seguridad en los aeropuertos.

4.2 RESULTADOS DE LA INVESTIGACION

Al iniciar este capítulo partimos de la premisa siguiente:

“El Salvador no cuenta con una normativa jurídica nacional capaz de responder a los Lineamientos Internacionales del Derecho Aeronáutico, especialmente sobre Seguridad Aeroportuaria; ya que la existente no puede ser aplicada por no reunir los requisitos de fondo y de forma que la ley establece para producir efectos jurídicos, lo cual produce un estado de incertidumbre e inseguridad jurídica a los funcionarios y empleados públicos que en el ejercicio de sus funciones necesiten de la aplicación de esta normativa ”.

Nos corresponde verificar la certeza de dicha afirmación a través de determinar sus posibles causas, así como sus efectos.

4.2.1 Causa

Debido al escaso desarrollo de la normativa interna de la República en cuanto a la materia de Aviación Civil, especialmente en lo que se refiere a la seguridad

aeroportuaria, por parte de la Asamblea Legislativa y el Órgano Ejecutivo, instituciones encargadas de crearlas, trae como consecuencia el lento y desconocido desarrollo de los Convenios internacionales que el Estado de El Salvador ha ratificado con respecto al Derecho Aeronáutico.

Además el grave descuido de la Autoridad de Aviación Civil como ente obligado, de conformidad a al artículo 5 de la Ley Orgánica de Aviación Civil, a velar por el efectivo cumplimiento de esta ley, reglamentos, regulaciones y Tratados Internacionales vigentes sobre aviación civil en El Salvador, ha generado un vacío legal, ya que si verdaderamente hubiera cumplido con su obligación, habría detectado que el marco legal existente sobre seguridad, es jurídicamente inaplicable, por no cumplir con los requisitos de forma y fondo que establece la ley. Por lo tanto podemos afirmar que la AAC no se ha preocupado por verificar si el ente encargado de administrar el Aeropuerto, CEPA, cuenta con la normativa suficiente para darle cumplimiento a la Convención de Aviación Civil Internacional, especialmente el anexo 17 que se refiere a la seguridad aeroportuaria.

4.2.2 Efectos

El desinterés por parte de los Órganos del Estado y la Administración Pública, conlleva a una situación de incertidumbre e inseguridad sobre las normas jurídicas interna que desarrolla el derecho internacional aeronáutico, con respecto a la seguridad aeroportuaria, aplicables a casos específicos. Por otra parte, debido a los vicios de forma y fondo, el Reglamento de Aeropuerto Internacional El Salvador, puede ser atacado por medio del recurso de inconstitucionalidad, de acuerdo al Art. 86 Inc. 3 de nuestra Constitución, ya que según establece “Los funcionarios de Gobierno son delegados del pueblo y no tienen mas facultad que las que expresamente les da la ley...”, en este sentido, es posible atacarlo debido a que su aprobación no fue dada por el Órgano competente, que según la Ley Orgánica de CEPA es el Órgano Ejecutivo en el Ramo de Obras Publicas, y no el Ministerio de Economía como ha ocurrido en este caso, ya que CEPA carece de potestad reglamentaria, por lo que no puede crear ella misma sus Reglamentos.

En cuanto al Reglamento de Operaciones Vigente del Aeropuerto Internacional El Salvador, no ha nacido a la vida jurídica, por no haber seguido el trámite para su elaboración, siendo únicamente un proyecto de Reglamento elaborado por CEPA, siendo incapaz de producir efectos jurídicos.

Además cabe destacar las falencias que el mismo Índice Legislativo de la Honorable Asamblea Legislativa tiene en su registro de convenciones en lo referente al derecho internacional aeronáutico, al desconocer aspectos como si han sido o no ratificados los convenios internacionales o sus Anexos, así como las fechas en que han sido ratificados en su caso, tal como se comprueba por el informe que ellos mismos han facilitado para esta investigación.

Al no cumplir con los requisitos de seguridad establecidos en el Anexo 17 de la Convención de Aviación Civil Internacional, la OACI puede en un primer momento emitir una advertencia para que los cumpla y si éste hace caso omiso, la OACI, emite un boletín a todos los Estado miembros de la Convención informando que nuestro país no cumple con los requisitos mínimos de seguridad, pudiendo producir esto el permiso de operación en cualquiera de estos Estados.

CAPITULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 CONCLUSIONES.

5.1.1 Conclusiones Generales

El tema de las competencias del Estado es muy discutido por la doctrina jurídica en general, al grado que a nivel internacional se han hecho esfuerzos para unificar los parámetros espaciales dentro de los cuales cada país ejerce su jurisdicción, como ha sucedido en la delimitación del espacio marítimo, en cuanto a la cantidad de millas marinas que le corresponde al territorio de un Estado; pero en lo que respecta al espacio aéreo, si bien es cierto se ha establecido a través de convenios internacionales, que cada Estado ejerce soberanía sobre el espacio aéreo que se encuentra sobre su territorio, aún no existe un criterio universalmente aceptada para determinar hasta que altura puede un Estado ejercer sus competencias.

Es importante destacar el desarrollo que el derecho aeronáutico ha logrado por medio de la celebración de convenciones internacionales, en donde se han regulado aspectos como: la navegación sobre el espacio aéreo tanto sobre los países que forman parte de la convención como los que no, la nacionalidad de las aeronaves, el registro de los aviones, los requisitos que deben llenar los aeropuertos y los aviones, etcétera.

La última convención que reguló la materia de aviación es la Convención de Aviación Civil Internacional, celebrada en Chicago en el año de mil novecientos cuarenta y cuatro, y ratificada por nuestro país, en donde además de regular los aspectos anteriormente mencionados, se crea la Organización de Aviación Civil, ente encargado de velar por el cumplimiento por parte de los Estados miembros de la Convención, de todos los acuerdos alcanzados en esta, así como también es el encargado de velar por la actualización de la Convención, por medio de la creación de Anexos de la Convención de Aviación Civil, que a la fecha son un total de dieciocho anexos, siendo el anexo diecisiete sobre Seguridad, el que ha utilizado a lo largo de nuestra investigación, sobre

este anexo, surge la controversia, en cuanto si es o no jurídicamente aplicable en nuestro país. Al respecto se maneja la posición que al ratificarse la Convención, los anexos o enmiendas a cada uno de ellos entrarán en vigor tres mes después de ser transmitidos a los Estados contratantes de conformidad al Artículo 90 literal a de la Convención de Aviación Civil Internacional, la otra posición que se maneja es que los anexos a la Convención deben ser ratificado individualmente por la posibilidad que en su contenido se encuentre una disposición que contradiga la Constitución

Luego de haber hecho una amplia investigación al respecto nos inclinamos por la primera posición respaldada por el Memorandum de Ratificación de Convenios de Navegación Aérea página cuatro número cuatro, incluido dentro de los anexos del presente trabajo de investigación, que nos fue proporcionado en la Asamblea Legislativa, así también por las entrevistas realizadas a las autoridades de la AAC; en lo que respecta a la segunda posición, en el preámbulo del Anexo 17, se resuelve tal situación, primeramente inaplicando la norma que contradiga la Constitución e informando de tal inaplicabilidad a la OACI, lo cual no traería ninguna consecuencia de carácter internacional a nuestro país. Por lo tanto podemos afirmar que el Anexo 17 de la Convención es una norma jurídicamente aplicable en nuestro país, es decir que debe considerarse dicho anexo como parte integrante de la Convención de Aviación Civil y como esta ya ha sido ratificada por nuestro país debe también ser aplicada:

NOTIFICACIÓN DE DIFERENCIAS el cual dice *“Notificación de diferencias. Se señala a la atención de los Estados contratantes la obligación que les impone al artículo 38 del convenio, en virtud del cual se pide a los Estados contratantes que notifiquen a la Organización cualquier diferencia entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas internacionales contenidas en este anexo y en las enmiendas del mismo. Se pide a los Estados contratantes que mantenga a la Organización debidamente informada de todas las diferencias subsiguientes, o de la eliminación de cualquiera de ellas notificada previamente. Inmediatamente después de la adopción de cada enmienda de este Anexo, se enviara a los Estados contratantes una solicitud concreta a efectos de que notifiquen sus diferencias. También se pide a los Estados*

contratantes que en sus notificaciones se incluya las diferencias respecto a los métodos recomendados contenidos en este Anexo y en las enmiendas del mismo, cuando la notificación de dicha diferencia se de importancia para la seguridad de la navegación aérea.

También se pide a los Estados contratantes que tengan presente además de la obligación que les impone el artículo 38 del convenio, las disposiciones del anexo 15 relativas a la publicación , mediante el servicio de información aeronáutica, de la diferencias que existen entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas y métodos recomendados conexos de la OACI”,

La Convención que ha sido incumplida por el Estado de El Salvador, en el aspecto de no haber adoptado normas internas que desarrollen lo planteado por la Convención, específicamente en lo relacionado con Seguridad, pues en toda nuestra legislación únicamente se cuenta con el Reglamento del Aeropuerto Internacional El Salvador y con el Reglamento de Operaciones Vigentes del Aeropuerto Internacional El Salvador, en donde se regulan ciertos aspectos de seguridad como el acceso a las Áreas consideradas Restringidas del Aeropuerto. Dichos Reglamentos como ya repetidamente lo hemos planteado carecen de todo valor jurídico, por tener tanto vicios de fondo como de forma, de ahí en adelante el Aeropuerto cuenta con “Manuales de Seguridad”, a los cuales no tuvimos acceso, por manifestar la Gerencia de Seguridad del Aeropuerto, que es información confidencial.

Nuestro país como parte contratante del Convenio de Aviación Civil, que atienden al tema de nuestro trabajo de investigación, esta constreñido a efectuar un esfuerzo de unificación normativa y subsanar los defectos formales que impiden aplicar la normativa internacional, con el fin de cumplir en un primer momento con sus obligaciones de carácter internacional, de desarrollar a corde a nuestro ámbito social, una normativa capaz de resolver los problemas que se susciten en ocasión de su aplicación especialmente en lo que se refiere a lo relacionado con Seguridad tanto en las Instalaciones del Aeropuerto como dentro de la aeronaves.

En cuanto al proceso penal mostrado en nuestra investigación, en el que fueron procesados tres empleados de la Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos al momento de velar por el respeto de los derechos humanos en la persona del Doctor Banchón, al ser expulsado de nuestro país, siendo acusados por el delito de Actos Arbitrarios en perjuicio de la Administración Pública, argumentando la Fiscalía que se habían infringido los procedimientos regulados en el Reglamento de Operaciones Vigente del Aeropuerto Internacional El Salvador para ingresar a las áreas restringidas de esta Institución, manifestando los Procuradores de la PDDH, que el Aeropuerto es una institución de carácter público y a la cual pueden ingresar sin previa autorización, basando su actuar en las facultades que tanto la Ley como el Reglamento de la Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos les confiere, al respecto luego de haber investigado nuestra legislación, la jurisprudencia y la doctrina, llegamos a la conclusión que la actuación de los Delegados de la PDDH no se ajustaba al tipo penal del delito de Actos Arbitrarios, por el que fueron procesados, principalmente porque no se le había causado ningún daño a la Administración Pública, en este caso CEPA, por lo que se les podría aplicar únicamente una sanción de carácter administrativo; sanción que no pudo aplicarse debido a que se carece de normativa jurídicamente aplicable al respecto, ya que si bien existe un Reglamento de Operaciones del Aeropuerto Internacional de El Salvador, este no cuenta con los requisitos formales para su legal aplicación, es decir la falta de aprobación por el Ministerio de Obras Públicas y su publicación en el Diario Oficial, pues a pesar de ser este un reglamento de instrucción y que según la doctrina no necesitan de la Publicación en el Diario Oficial, en el presente caso si es necesaria su publicación porque regula aspectos que el público debe conocer para no ingresar a un área a la cual se encuentra restringido el acceso al público, además de no cumplir con los requisitos formales, ya que un reglamento por ningún motivo puede aplicar una sanción, siendo este aspecto reserva de Ley, es decir solo se puede aplicar una sanción que se encuentre prevista en la ley y bajo los procedimientos que en esta se regulen.

5.1.2 Conclusiones Particulares:

- La inactividad casi total de la AAC, ya que como ente obligado, de conformidad a al artículo 5 de la Ley Orgánica de Aviación Civil, de velar por el efectivo cumplimiento de esta ley, reglamentos, regulaciones y Tratados Internacionales vigentes sobre aviación civil en El Salvador, ha generado un vacío legal, ya que si verdaderamente hubiera cumplido con su obligación, habría detectado que el marco legal existente sobre seguridad, es jurídicamente inaplicable, por no cumplir con los requisitos de forma y fondo que establece la ley. Por lo tanto podemos afirmar que la AAC no se ha preocupado por verificar si el ente encargado de administrar el Aeropuerto, CEPA, cuenta con la normativa suficiente para darle cumplimiento a la Convención de Aviación Civil Internacional, especialmente el anexo 17 que se refiere a la seguridad aeroportuaria, ya que ni siquiera tienen en claro cual es el reglamento que se utiliza en las operaciones aeroportuarias.
- Esa misma inactividad por parte del Estado, a través de la AAC provoca que los Anexos de la Convención de Chicago entren en vigencia y no por el proceso establecido dentro de la Constitución.
- La AAC, además de incumplir con el mandato que le da la Ley Orgánica de Aviación Civil, incumple lo establecido en los Arts. 3.4.1 y 3.4.7 del Anexo 17 de la Convención, ya que hasta la fecha no se cuenta con un Programa Nacional de Control de Calidad sobre los Controles de Seguridad en el Aeropuerto.
- Aun y cuando la AAC tiene la atribución, de acuerdo al 7 n° 20 de la Ley Orgánica de Aviación Civil, de sancionar por el incumplimiento de las leyes, reglamentos, regulaciones y tratados internacionales vigentes en El Salvador, no

se pronuncio acerca del caso de los Procuradores de Derechos Humanos por haber ingresado a las Áreas Restringidas del Aeropuerto Internacional.

- El Aeropuerto Internacional de El Salvador es un Bien Privado de Utilidad Pública, de conformidad con los artículos 6 inc. 5°. de la Ley Orgánica de CEPA y 9 inc. 1°. de la Ley para la Construcción, Administración y Operación del Nuevo Aeropuerto Internacional de El Salvador, perteneciente a CEPA, que en repetidas ocasiones hemos reiterado es una persona jurídica diferente al Estado, es decir es una institución descentralizada con personalidad jurídica propia, y como consecuencia directa de su calidad posee un patrimonio propio, dentro del cual se encuentra el Aeropuerto; y es de Utilidad Pública por que presta un servicio en beneficio de las personas, el cual consiste en el “Servicio de Terminales de Abordaje, Carga y Descarga en Aeronaves”; por lo tanto los Delegados de la Procuraduría para la Defensa de Derechos Humanos, la Policía Nacional Civil y los Jueces de la República, aun en el ejercicio de las funciones constitucionales que les son propias, deben someterse a los procesos determinados por la normativa interna de la administración del Aeropuerto, para el ingreso a las instalaciones del mismo.

- El Reglamento para la Aplicación de la Ley Orgánica de CEPA, y el Reglamento del Aeropuerto Internacional El Salvador, adolecen de un vicio de forma, ya que contravienen los Arts. 5, 11 lit. b) y 39 de la Ley Orgánica de CEPA, se establece que “...las disposiciones legales y reglamentos de la Comisión, deben estar aprobados por el Órgano Ejecutivo en el ramo de Obras Públicas...”. Esta atribución se encuentra también respaldada en el Art. 43 lit. a) n° 6 y lit. c) n° 6 y 7 del Reglamento Interno del Órgano Ejecutivo, en donde establece que el Ministerio de Obras Públicas, en el área de obras públicas se encargara de los estatutos relacionados con la navegación civil; y en el área de Transporte deberá controlar y realizar las acciones necesarias para garantizar la eficiencia y

seguridad en el servicio de transporte aéreos. Por lo tanto podemos afirmar por artículos antes mencionados, estos reglamentos padecen de un vicio de carácter formal, ya que no es competencia del Ministerio de Economía aprobar dichos reglamentos, y resultan jurídicamente inaplicables.

- El Reglamento de Operaciones del Aeropuerto Internacional de El Salvador , carece de elementos formales que le permita nacer a la vida jurídica, pues no ha sido aprobado por el ente competente para hacerlo, en el caso de este Reglamento el Órgano Ejecutivo en el Ramo de Obras Públicas, así como tampoco ha sido publicado en el Diario Oficial.
- El Reglamento de Operaciones del Aeropuerto Internacional de El Salvador sufre del vicio de contenido, que consiste en invadir materias, como las infracciones y sanciones, que son privativas de regularse por medio de una ley; es decir que aun y cuando fuera formalmente válido para su aplicación, serian objeto de un recurso de inconstitucionalidad, debido a que su contenido sancionatorio, no esta respaldado por una ley.
- El Reglamento del Aeropuerto Internacional El Salvador y el Reglamento de Operaciones Vigente del Aeropuerto Internacional El Salvador, tienen el mismo contenido, ninguno de los dos pueden ser jurídicamente aplicables, ya que ambos adolecen de vicios de forma, y de contenido.
- En cuanto al Derecho Aeronáutico, existe un desconocimiento casi total de la materia, agravando a esta situación que cuando se trata de aspectos sobre seguridad, las autoridades de CEPA se niegan a brindar toda la Información Existente incluyendo la normativa, alegando que es información confidencial impidiendo así el conocimiento de la legislación nacional como internacional sobre esta materia, bloqueando las investigaciones que podrías aportar beneficios

a esta; así como también se evitaría el cometimiento de infracciones y procedimientos erróneos por parte de los Jueces, Procuradores de Derechos Humanos y otros funcionarios públicos que en que el cumplimiento de sus atribuciones, en detrimento de la seguridad dentro del Aeropuerto.

- Al no contar nuestro país con la normativa y requisitos mínimos de seguridad, según el acuerdo de transporte aéreo entre los Estados Unidos y nuestro país, en sus artículos 6 n° 2 y 7 n° 6, se podría retener, suspender o limitar la autorización de operación o el permiso técnico de las aerolíneas nacionales para operar en el territorio de los Estados Unidos

5.2 RECOMENDACIONES

5.2.1 Recomendaciones a la Autoridad de Aviación Civil (AAC)

- Debe tener una participación más activa en el control del efectivo cumplimiento de la ley, reglamentos, regulaciones y tratados internacionales vigentes sobre aviación civil en El Salvador, especialmente en lo que se refiere a la seguridad aeroportuaria.
- Tener una mayor coordinación con la CEPA, proporcionándole todos los lineamientos de seguridad que debe tener el Aeropuerto Internacional El Salvador.
- Aprobar a la mayor brevedad posible el Programa Nacional de Control de Calidad sobre los Controles de Seguridad en el Aeropuerto, y determinar cual es la normativa vigente y aplicable para cada caso.

5.2.2 Recomendaciones Dirigidas a la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA)

- Someter en la mayor brevedad posible el Reglamento de Operaciones Vigentes del Aeropuerto Internacional El Salvador a la aprobación del Órgano Ejecutivo en el ramo de obras Públicas, y Publicarlo en el Diario Oficial, a fin de que produzca efectos jurídicos a terceros.
- Incrementar los mecanismos de seguridad existentes en las Instalaciones del Aeropuerto Internacional El Salvador, especialmente en aquellas áreas que son consideradas de acceso restringido, con el fin de darle un mejor cumplimiento a la normativa internacional que sobre esta materia existe.

- Facilitar la información en cuanto a la normativa que posee el Aeropuerto, con el fin de dar a conocer al público el contenido de las mismas, pues no es posible crear normas que permanezcan ocultas para la población, por ello existe el requisito formal de publicación de la ley, en consecuencia CEPA no puede alegar que por tratarse de Seguridad, una norma jurídica es de carácter confidencial.
- Solicitar al Órgano Ejecutivo para que a través de los Ministros propongan a la Asamblea Legislativa, la creación de nuevas leyes que desarrollen las conductas típicas, que se consideran como infracciones a las normas administrativas creadas por CEPA, así como también las sanciones a imponer a quienes infrinjan estas, especialmente en lo relacionado con seguridad, para darle cumplimiento al compromiso adquirido por el Estado al ratificar la Convención de Aviación Civil Internacional.

5.2.3 Recomendaciones a los Procuradores, Jueces, y otros Funcionarios y Empleados Públicos.

- Desarrollar sus funciones conforme a derecho, es decir sin extralimitarse de las facultades que tanto la Constitución como las leyes secundarias expresamente les confieren, siguiendo los procedimientos allí establecido para su ejercicio, evitando así posibles nulidades en sus actuaciones.
- Capacitar a sus colaboradores a fin de que estos tengan conocimiento de las facultades que la ley les otorga, así como también los procedimientos a seguir en un caso concreto que necesite de su intervención, para evitar posibles arbitrariedades en su actuación.

5.2.4 Recomendaciones a la Asamblea Legislativa

- Dotar Aeropuerto Internacional El Salvador, de un cuerpo normativo que regule detalladamente su funcionamiento administrativo, con el fin de proporcionar un buen servicio a sus usuarios y para que estos gocen de seguridad jurídica frente a posibles actos arbitrarios proveniente de la Administración .
- Actualizar la base de datos que contengan la legislación, tanto nacional como internacional, relacionadas con Derecho Aéreo, pues se dificulta el conocimiento de los Convenio Internacionales que han sido ratificados por El Salvador, lo que trae como consecuencia la duda al momento de su aplicación, ya que no se sabe si es una norma adoptada y por lo tanto vigente en nuestro país.

5.2.5 Recomendaciones al Órgano Ejecutivo.

- Coordinar con la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, a fin de solicitar a la Asamblea Legislativa la creación de normas de carácter de ley, que regule aspectos sobre Seguridad Aeroportuaria, así como sus infracciones y las sanciones correspondientes y poder aplicar sanciones de carácter administrativo.
- Crear un método para procurar la actualización permanente de la normativa internacional relacionada con el Derecho Aéreo, para que esta pueda ser adaptada a nuestra legislación interna y así evitar un desfase de la misma.
- Emitir reglamentos que cumplan con los requisitos establecidos en la ley, para que al momento de su aplicación estos puedan producir efectos jurídicos, especialmente cuando desarrollen la prestación de un Servicio Público.

5.2.6 Recomendaciones a la Fiscalía General de la República

- Examinar detalladamente si la conducta realizadas por las personas amerita ser sometidas a un proceso penal, seleccionando los casos que lesionen gravemente bienes jurídico, dándole cumplimiento al principio de mínima intervención del Derecho Penal.
- Mantener su imparcialidad en cuestiones meramente de carácter político, sometiendo al proceso penal, únicamente a las personas que a su criterio son posibles responsables de hechos delictivos y no porque determinado sector político se lo exija.

BIBLIOGRAFÍA.

LIBROS:

ACCIOLY, HILDEBRANDO. **“Tratado de Derecho Internacional Público”**
Tomo I. Instituto de Estudios Políticos. Madrid, España 1958.

ALDUNATE VIDELA, SERGIO. **"El Derecho Aéreo Internacional Evolución y Fuentes"**. Colección de Estudios de Derecho Internacional, Vol. 1 Sección Derecho Aéreo, Universidad de Chile, Santiago de Chile 1947.

BARRIERE, JORGE ALBERTO. **“Guía para el Estudio de Derecho Civil II”**,
2003

BERTRAND GALINDO, FRANCISCO Y OTROS. **Manual de Derecho Constitucional. Tomo I**, Tercera Edición. Centro de Información Jurídica, Ministerio de Justicia El Salvador 1999

BERTRAND GALINDO, FRANCISCO Y OTROS. **Manual de Derecho Constitucional. Tomo II**, Tercera Edición. Centro de Información Jurídica, Ministerio de Justicia El Salvador 1999.

CABANELLAS, GUILLERMO. **Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual**. 28 Edición, revisada y actualizada por Luis Alcalá- Zamora y Castillo. Editorial Heliasta. S. R. L. Argentina. Tomo I. Letras A-B, 2003.

CABANELLAS, GUILLERMO. **Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual**. 28 Edición, revisada y actualizada por Luis Alcalá- Zamora y Castillo. Editorial Heliasta. S. R. L. Argentina. Tomo VII, 2003.

CABANELLAS, GUILLERMO. **Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual**. 28 Edición, revisada y actualizada por Luis Alcalá- Zamora y Castillo. Editorial Heliasta. S. R. L. Argentina. Tomo IV Letras F-I, 2003.

CABANELLAS, GUILLERMO. **Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual**. 28 Edición, revisada y actualizada por Luis Alcalá- Zamora y Castillo. Editorial Heliasta. S. R. L. Argentina. Tomo VIII, 2003.

CENTRO DE DOCUMENTACIÓN JUDICIAL, **Líneas y Criterios Jurisprudenciales Sala de lo Contencioso Administrativo**, Corte Suprema De Justicia. Primera Edición, San Salvador, El Salvador, 2001.

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DE EL SALVADOR 1824-1962 Primera Parte. Publicación de la Unidad Técnica Ejecutora U. T. E., Tomo II-A, Primera Edición, 1993.

DIEZ DE VELASCO VALLEJO, MANUEL. **“Instituciones de Derecho Internacional Público”** Undécima Edición, Editorial Tecnos S.A. Madrid España 1997.

DIEZ DE VELASCO VALLEJO, MANUEL. **“Curso de Derecho Internacional Público”**. Tomo Primero. Editorial Tecnos S.A. Madrid, España 1963.

DROMI, JOSÉ ROBERTO **“Instituciones de Derecho Administrativo”** Editorial Astrea de Rodolfo Depalma y Hnos. Buenos Aires Argentina Septiembre de 1973.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS del Título I, artículo 7, constitución de 1950.

EXTRACTOS ADJUNTOS AL ANEXO 17: Seguridad **“Normas y Métodos Recomendados Internacionales – Seguridad – Protección de la Aviación Civil Internacional contra los Actos de Interferencia Ilícita”**, Séptima Edición, Abril 2002.

FONSECA, ELIZABETH. El Liberalismo en Centro América. Centro América: Su Historia. Costa Rica. Flasco-Educa, 1996.

GALLARDO, RICARDO. **Las constituciones de El Salvador**. Tomo I. Historia de la Integración Racial, Territorial e Institucional del Pueblo Salvadoreño. Edición Cultura Hispánica, Madrid 1961.

GAMERO CASADO, EDUARDO. **“Derecho Administrativo”** Monografías. Consejo Nacional de la Judicatura, Escuela de Capacitación Judicial, San Salvador 2001.

GARCÍA DE ENTERRÍA, EDUARDO Y TOMÁS RAMÓN FERNÁNDEZ. **“Curso de Derecho Administrativo”** Tomo I. Editorial Civitas, Reimpresión de la Octava Edición 1998, Madrid España.

GONZÁLEZ BONILLA, RODOLFO ERNESTO. **Constitución y Jurisprudencia Constitucional**. Sección de Publicaciones de la Corte Suprema de Justicia, San Salvador 2003.

LÓPEZ JIMÉNEZ, RAMÓN. **“Tratado de Derecho Internacional Público”** Tomo II. Talleres de la Dirección de Publicaciones del Ministerio de Educación, San Salvador 27 de noviembre de 1970.

MORENO CARRASCO, FRANCISCO Y OTROS. **“Código Penal de El Salvador Comentado”**. Tomo II. Consejo Nacional de la Judicatura San Salvador 2005.

NÚÑEZ RIVERO, CAYETANO Y OTROS, **“El Estado y la Constitución Salvadoreña”** 1º Edición San Salvador, enero 2000.

PREÁMBULO DEL ANEXO 17: Seguridad **“Normas y Métodos Recomendados Internacionales – Seguridad – Protección de la Aviación Civil Internacional contra los Actos de Interferencia Ilícita”**, Séptima Edición, Abril 2002.

RODRÍGUEZ, ARTURO ALESSANDRI Y MANUEL SOMARRIVA UNDURRAGA, **Curso de Derecho Civil “Los Bienes y los Derechos Reales”**. Tercera Edición Editorial Nascimento Santiago de Chile 1974.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, ALEJANDRO J. **“Lecciones de Derecho Internacional Público”**. Tercera Edición. Editorial Tecnos S.A. Madrid, España 1994.

ROUSSEAU, CHARLES. **“Derecho Internacional Público”**. Tercera Edición. Ediciones Ariel. Barcelona España 1996.

SÁNCHEZ DE BUSTAMANTE, ANTONIO Y SIRVEN **“Derecho Internacional Público”** Tomo III, CARASA Y CIA, La Habana 1936.

SÁNCHEZ ESCOBAR, CARLOS ERNESTO. **“Límites Constitucionales al Derecho Penal”**. Consejo Nacional de la Judicatura 2005.

SEARA VÁSQUEZ, MODESTO. **“Derecho Internacional Público”**. Décimo sexta Edición, Editorial Porrúa, México 1997.

VIDALES, ROBERTO. “**Índice de la Legislación Salvadoreña vigente a partir del 15 de Septiembre de 1821 a enero de 1991**”, Primera Edición 1991.

VILLALTA BALDOVINOS, DARÍO. “**Teoría del Estado**” y una Introducción al Derecho Constitucional. Tercera Edición. Editorial e Imprenta Universitaria. San Salvador 2003.

TESIS:

LOVO CASTELAR, JOSÉ LUIS, “**Prolegómenos del Derecho del mar**”, Tesis Doctoral, Universidad de El Salvador Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales. San Salvador, El Salvador 1988.

OLIVA, ROBERTO. “**Potestad Reglamentaria**”, Tesis de graduación Universidad de El Salvador Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales. San Salvador, El Salvador 1972.

LEGISLACIÓN:

Constitución

Constitución de La República Federal de Centro América del 22 de Noviembre 1824.

Constitución del 18 de Febrero de 1841.

Constitución de La Republica del Salvador 19 de Marzo De 1864.

Constitución Política de El Salvador del 16 de Octubre de 1871.

Constitución de La República del Salvador del 9 de Noviembre del Año de 1872, reformando la Constitución emitida el dieciséis de Octubre de 1871.

Constitución Política de la República de El Salvador del 16 de Febrero de 1880

Constitución Política de La República del Salvador del cuatro de Diciembre de 1883.

Constitución Política de La República de El Salvador del trece de agosto de 1886.

Constitución Política para los Estados Unidos de Centro América del Veintisiete de agosto de 1898.

Constitución Política de La República Federal de Centro América del 9 de Septiembre de 1921.

Constitución Política de La República de El Salvador del 20 de Enero de 1939.

Reformas a La Constitución Política Vigente (1939), emitidas El 24 de Febrero de 1944.

Constitución Política de El Salvador del 7 de Septiembre de 1950

Constitución Política de El Salvador del Ocho de Enero de 1962.

Constitución de La República de El Salvador del Quince de Diciembre de 1983.

CONVENIOS:

Acuerdo de Transporte Aéreo entre El Gobierno de La República de El Salvador y El Gobierno de Los Estados Unidos de América Diario Oficial n° 226, Tomo 337 de fecha 3 de diciembre de 1997.

ANEXOS TECNICOS:

Anexo 17: Seguridad Normas y Métodos Recomendados Internacionales. Protección de la Aviación Civil Internacional contra los Actos de Interferencia Ilícita.

Extractos de:

Anexo 6: Operación de aeronaves, Capítulo 13

Anexo 9: Facilitación, Capítulo 1 y 6 sección A.

Anexo 14: Aeródromos. Volumen 1 Capítulo 3.

Convenio Internacional para La Reglamentación de La Navegación Aérea (Paris 1919).

Convenio Provisional Sobre Aviación Civil Internacional 1944.

Convenio Relativo al Tránsito de Los Servicios Aéreos Internacionales

Convenio Sobre Transporte Aéreo Internacional

Convenio Sobre Las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos A Bordo De Las Aeronaves, Firmado en Tokio El 14 De Septiembre De 1963.

El Convenio Para Las Represión del Apoderamiento Ilícito De Aeronaves, firmado en La Haya El 16 de Diciembre de 1970.

Convenio Para La Represión de Actos Ilícitos Contra La Seguridad de La Aviación Civil (Hecho En Montreal El 23 De Septiembre De 1971.

Convención Iberoamericana de 1926.

Convención Panamericana de La Habana De 1928.

Convención de Aviación Civil Internacional (Chicago 1944).

Convención Sobre el Estatuto de los Apátridas, Adoptada el 28 de septiembre de 1954 por una Conferencia de Plenipotenciarios convocada por el Consejo Económico y Social en su resolución 526 A (XVII), de 26 abril de 1954 Entrada en vigor: 6 de junio de 1960.

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar, Naciones Unidas, Nueva York,1984.

Convención de Varsovia de 1929.

Convención para la Unificación de Reglas Relativas al Embargo de Aeronaves Roma 1933.

Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que prestan Servicio a la Aviación Civil Internacional.

LEGISLACIÓN SECUNDARIA

Código Civil Decreto Ejecutivo No.7 13/2/1858.

Código Penal Decreto Legislativo 1030 Do105 Tomo: 335 Publicación Do: 10/06/1997(28) D.L. N° 625, Del 03 De Marzo Del 2005, Publicado En El D.O. N° 71, Tomo 367, Del 18 De Abril Del 2005.

Ley De La Jurisdicción De Lo Contencioso Administrativo Dl 81.

Ley De La Procuraduría Para La Defensa De Los Derechos Humanos.

Ley Orgánica de Aviación Civil Decreto Legislativo No. 582, 18/10/2001.

Ley Orgánica de La Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma Decreto Legislativo No. 455 21/10/65.

Ley Para La Construcción, Administración Y Operación Del Nuevo Aeropuerto Internacional De El Salvador Decreto Legislativo No. 600 16/05/1974.

Reglamento de Aeródromos Decreto Ejecutivo No. 59 24/7/2003.

Reglamento Del Aeropuerto Internacional El Salvador Acuerdo Ejecutivo No. 825 3/10/1980.

Reglamento De Operaciones Vigente Del Aeropuerto Internacional El Salvador Creado Por La Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, El Cual No Posee Fecha De Publicación En El Diario Oficial.

Reglamento Para La Aplicación de la Ley de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma Decreto Ejecutivo No. 101 8/11/1974.

Reglamento De La Procuraduría Para La Defensa De Los Derechos Humanos.

OTRAS FUENTES DE INFORMACIÓN:

BIBLIOTECA DE CONSULTA MICROSOFT ENCARTA 2004 Microsoft Corporation. 1993-2003

Diccionario Jurídico Elemental CSJ www.salnet.net/sistemasadministrativo.htm 24/05/2005.

EDGAR. HERNÁN VARELA, artículo sobre el Derecho del Mar, Boletín de Divulgación Jurídica, año 7, no.1 Febrero de 2000

<http://www.aerovía.com/derecho/oaci.asp##>. 29/agosto/2005.

<http://www.pddh.gob.sv> 18/01/06.

www.omega.ilce.edu.mx 01/02/06.

MEMORANDUM RATIFICACIÓN DE CONVENIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA. Asamblea Legislativa, Unidad Índice Legislativo. 20 de febrero de 2006.

FISCALÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA. SUB DELEGACIÓN DE ZACATECOLUCA. Requerimiento Fiscal en contra de Daniel Virgilio Flores Alfaro, William Humberto Iraheta Ardón y Ariel Del Carmen Orellana. De fecha treinta de Abril de dos mil cinco.

ACTA DE AUDIENCIA INICIAL CELEBRADA EN CONTRA DE DANIEL VIRGILIO FLORES ALFARO, WILLIAM HUMBERTO IRAHETA ARDÓN Y ARIEL DEL CARMEN ORELLANA. Juzgado de Paz de San Luis Talpa,. Departamento de La Paz a las a las diez horas con diez minutos del día dos de mayo de 2005.

ANEXOS

1. DEFINICIONES
2. ABREVIATURAS
3. ENTREVISTAS
4. ANEXO 17 AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
SEGURIDAD
5. ESCRITURA PUBLICA DE REUNION DE INMUEBLES
6. ARTICULOS DE LOS PERIODICOS DE CIRCULACION NACIONAL
RELACIONADOS AL PROBLEMA DE INVESTIGACION
7. MEMORANDUM DE LA UNIDAD DE INDICE LEGISLATIVO
8. PROCESO QUE SE LLEVO EN EL JUZGADO DE PAZ SAN LUIS TALPA

DEFINICIONES

Actuación humana. Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad, la protección y la eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

Aeródromo: área definida de tierra o agua, que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos, destinada total o parcialmente a la llegada, salida o movimiento en superficie de aeronaves.

Aeródromo Certificado: Aeródromo a cuyo explotador se le ha otorgado un Certificado de Operador de Aeródromo.

Aeronave. Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra y que sea apto para transportar personas o cosas.

Aeronáutica Civil: Es el conjunto de actividades vinculadas con el empleo de aeronaves civiles. Las aeronaves del Estado estarán incluidas cuando expresamente así se establezca, a excepción de las de la Fuerza Armada en actividades militares.

Aeropuerto internacional. Todo aeropuerto designado por el Estado contratante en cuyo territorio está situado, como puerto de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se llevan a cabo los trámites de aduanas, inmigración, sanidad pública, reglamentación veterinaria y fitosanitaria, y procedimientos similares.

Aeropuerto Internacional El Salvador: Es el lugar designado en El Salvador, como de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, en donde se llevan a cabo los trámites de aduana, migración, sanidad pública, reglamentación, veterinaria, fitosanitaria y procedimientos similares; comprendiendo un área definitiva de tierra con todas sus edificaciones, instalaciones y equipos habilitados y destinados total o parcialmente a la llegada, partida, operación y movimiento de aeronaves en superficie. El término comprende la Zona Aeronáutica y la Zona Pública.

Agente acreditado. Agente, expedidor de carga o cualquier otra entidad que mantiene relaciones comerciales con un explotador y proporciona controles de seguridad, que están aceptados o son exigidos por la autoridad competente con respecto a la carga, las encomiendas de mensajerías y por expreso o el correo.

Área Aeronáutica O Recinto Fiscal: Es la parte del Aeropuerto destinada para la operación y servicio de las aeronaves así como para comodidad, servicio, atención y control de pasajeros, equipaje y carga, cuyo acceso está restringido y controlado a las personas y vehículos.

Área de clasificación de equipajes. Espacio en el que se separan los equipajes de salida para agruparlos con arreglo a los vuelos.

Área de Maniobras: La parte del Aeropuerto destinada para el aterrizaje y despegue de las aeronaves y para el movimiento de éstas relacionados con los despegues y aterrizajes sin incluir las plataformas.

Área de Movimiento. Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y las plataformas.

Áreas Públicas: Todas las áreas del Aeropuerto accesibles al público en general y que incluyen las áreas para el estacionamiento público de automóviles; las vías públicas de acceso y salida del Aeropuerto y las porciones abiertas al público de todos los edificios bajo el dominio, dirección y/o control de CEPA.

Áreas de Operaciones Aéreas, Parte Aeronáutica o Zona Aeronáutica: Las áreas del Aeropuerto que se usan o cuyo fin sea el utilizarlas para aterrizajes, despegues o movimientos de aeronaves; las salas de espera para abordar aviones; las áreas de equipaje; las facilidades para el almacenaje y suministro de combustible; las dependencias de control de tránsito aéreo; las facilidades de comunicaciones; los locales donde haya equipo para generar energía; radioayudas y demás servicios de asistencia a la navegación aérea; cuartel de salvamento y extinción de incendios y cualquier área restricta o cuyo acceso esté controlado al público en general dentro de los límites territoriales del Aeropuerto o en la propiedad que pertenezca o que esté bajo la custodia y/o control de CEPA.

Área de Trabajos: parte de un aeródromo en que se están realizando trabajos de mantenimiento o construcción.

Artículos para servicios en vuelo. Todos los artículos que no sean de aprovisionamiento asociados a los servicios en vuelo para los pasajeros, p. ej., periódicos, revistas, auriculares, cintas audio y vídeo, almohadas y mantas, diversiones, etc.

Autoridad de Aviación Civil: Ente de la Administración Pública, a la que le compete directamente la regulación de todos los aspectos de la aviación civil, tanto los de índole técnico, como los de índole económica.

Autoridad de seguridad de la aviación competente. La autoridad que cada Estado designe para que dentro de su administración sea responsable de la preparación, aplicación y cumplimiento del programa de seguridad de la aviación civil.

Aviación general. Todas las operaciones de aviación civil que no sean servicios aéreos regulares ni operaciones no regulares de transporte aéreo por remuneración o arrendamiento.

Carga. Todos los bienes que se transporten en una aeronave, excepto el correo, los suministros y el equipaje acompañado o extraviado.

Control de seguridad. Medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos u otros dispositivos peligrosos que pudieran utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

Certificado de Operación: Documento otorgado por la Autoridad de Aviación Civil, mediante el cual se autoriza la operación de las organizaciones de mantenimiento aeronáutico de las escuelas aeronáuticas y de los aeropuertos, de conformidad con las condiciones, términos y limitaciones en él establecidas.

Certificado de operador de aeródromo: certificado para explotar un aeródromo civil expedido por la Autoridad de Aviación Civil, requisito previo al otorgamiento de un Permiso de Operación de aeródromo civil.

Convalidación: Aceptación de una acción de la Autoridad de Aviación Civil de otro Estado, como si se tratara de una acción que Ley le asigna a la Autoridad de Aviación Civil del Estado Salvadoreño.

Empresas Operadoras de Transporte Aéreo: Organizaciones económicas que constituidas de conformidad con las Leyes pertinentes, se dedican a la explotación del servicio de transporte aéreo comercial.

Espacio Aéreo Salvadoreño: Es aquel en el cual la República de El Salvador ejerce su soberanía, dominio, protección y mandato, y que de acuerdo con las normas jurídicas nacionales e internacionales aplicables, se encuentra sobre sus áreas terrestres y aguas jurisdiccionales adyacentes.

Especificaciones Técnicas Operacionales: Documento otorgado por la Autoridad de Aviación Civil, en donde se establecen las autorizaciones, limitaciones y procedimientos

bajo los cuales cada tipo de operación debe ser realizada, así como el tipo y tamaño de aeronaves que deben de ser operadas, el cual autoriza al poseedor de las mismas a realizar operaciones de conformidad con las condiciones y limitaciones allí especificadas.

Equipo de seguridad. Dispositivos de carácter especializado que se utilizan, individualmente o como parte de un sistema, en la prevención o detección de actos de interferencia ilícita en la aviación civil y sus instalaciones y servicios.

Explotador de aeródromo: en relación con un aeródromo certificado, el titular del Certificado de Operación de Aeródromo.

Explotador. Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.

Franja de calle de rodaje: zona que incluye una calle de rodaje destinada a proteger a una aeronave que esté operando en ella y a reducir el riesgo de daño en caso de que accidentalmente se salga de ésta.

Franja de pista: superficie definida que comprende la pista y la zona de parada,

si la hubiese, destinada a:

a) reducir el riesgo de daños a las aeronaves que se salgan de la pista; y

b) proteger a las aeronaves que la sobrevuelan durante las operaciones de despegue o aterrizaje.

Gerente del Aeropuerto: Es la persona y representa a la Comisión en el Aeropuerto, y es responsable de la administración, operación y mantenimiento y seguridad del aeropuerto

Gerente General: Es el Gerente General de la Comisión.

Helipuerto: Aeródromo o área definida sobre una estructura destinada a ser utilizada, total o parcialmente para la llegada, la salida o el movimiento de superficie de los helicópteros.

Helipuerto de superficie: helipuerto emplazado en tierra o en el agua.

Helipuerto elevado: helipuerto emplazado sobre una estructura terrestre elevada.

Instalaciones y Equipo de Aeródromo: instalaciones y equipo, dentro o fuera de los límites de un aeródromo, construidos o instalados y mantenidos para la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

Inspección. La aplicación de medios técnicos o de otro tipo destinados a identificar o detectar armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que puedan ser utilizados para cometer un acto de interferencia ilícita.

Manual de Aeródromo: el manual que comprende todos los procedimientos de operación y forma parte de la solicitud de un certificado de operador de aeródromo con arreglo a éste, incluyendo toda enmienda del mismo aceptada o aprobada por la AAC.

Obstáculo: todo objeto fijo, tanto de carácter temporal como permanente; o móvil o parte del mismo, que esté situado en un área destinada al movimiento de las aeronaves en tierra o que sobresalga de una superficie definida destinada a proteger a las aeronaves en vuelo.

Parte aeronáutica. Área de movimiento de un aeropuerto y de los terrenos y edificios adyacentes o partes de los mismos, cuyo acceso está controlado.

Parte pública. Área de un aeropuerto y los edificios a los que tienen acceso ilimitado los pasajeros que viajan y el público no viajero.

Plataforma. Área definida, en un aeródromo terrestre, destinada a dar cabida a las aeronaves para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.

Permisos. Un sistema de permisos está constituido por tarjetas o por otra documentación expedida a personas particulares empleadas en los aeropuertos o quienes de cualquier otro modo tienen necesidad de acceso autorizado al aeropuerto, a la parte aeronáutica o a la zona de seguridad restringida. Su objetivo es identificar a las personas y facilitar el acceso. Se expiden también y se utilizan permisos para vehículos para fines similares a fin de permitir el acceso de vehículos. Los permisos se denominan a veces tarjetas de identidad pases de aeropuerto.

Permiso de Operación: Es la autorización otorgada por la Autoridad de Aviación Civil a una persona natural o jurídica, para realizar servicios aéreos comerciales.

Permiso de Operación de aeródromos civiles: Permiso concedido por la AAC a personas naturales o jurídicas para la administración, operación y explotación de los mismos.

Persona no admisible. Persona a quien le es o le será rehusada la admisión a un Estado por las autoridades correspondientes.

Principios relativos a factores humanos. Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento aeronáuticos para lograr establecer una interfaz segura entre el componente humano y los otros componentes del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.

Programa de seguridad. Medidas adoptadas para proteger a la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita.

Poderes de CEPA: Los otorgados por los Decretos Legislativos y Ejecutivos relativos a la Organización, Administración, Seguridad, Operación y Mantenimiento del Aeropuerto Internacional El Salvador y específicamente en lo que a este Reglamento se refiere, a los poderes otorgados para elaborar y revisar periódicamente los siguientes manuales de carácter Técnico y Administrativo:

- a) Manual de Organización.
- b) Manual de Administración.
- c) Manual de Operaciones.

d) Manual de Mantenimiento.

e) Manual de Seguridad.

Plan de Emergencia del Aeropuerto: El instructivo elaborado por CEPA que contiene los procedimientos a seguir para atender toda situación de emergencia relacionada con las operaciones aéreas en el Aeropuerto.

Puertas de Acceso de Seguridad: Aquellas entradas controladas que dan acceso a la Zona Aeronáutica y están ubicadas dentro del Aeropuerto, en el lugar y con los números designados por el Gerente del Aeropuerto.

Puesto de estacionamiento de aeronave. Área designada en una plataforma, destinada al estacionamiento de una aeronave.

Punto vulnerable. Toda instalación en un aeropuerto o conectada con el mismo que, en caso de ser dañada o destruida, perjudicaría seriamente el funcionamiento normal de un aeropuerto.

Regulaciones del Aeropuerto: Comprende los documentos siguientes: Ley Orgánica de CEPA, Ley para la Construcción, Administración y Operación del nuevo Aeropuerto Internacional de El Salvador, Reglamentos, Circulares, Instructivos, otros instrumentos propios de CEPA y demás disposiciones legales aplicables al Aeropuerto Internacional El Salvador.

Ruta: Espacio aéreo establecido por la autoridad de aviación civil para canalizar el tráfico aéreo.

Sabotaje. Todo acto u omisión deliberada destinada a destruir maliciosa o injustificadamente un bien, que ponga en peligro la aviación civil internacional y sus

instalaciones y servicios o que resulte en un acto de interferencia ilícita.

Sala de espera a la salida. El espacio comprendido entre los puestos de presentación y la sala de espera en la parte aeronáutica.

Sala de espera en la parte aeronáutica. El espacio comprendido entre la sala de espera a la salida y las salidas en la parte aeronáutica del edificio de pasajeros.

Seguridad. Combinación de medidas y recursos humanos y materiales destinados a salvaguardar a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.

Sectores Restringidos: Sectores del Aeropuerto a los cuales ingresan las personas previamente autorizadas que tienen alguna función que cumplir en los mismos.

Servicio Público de Transporte Aéreo: Es el servicio que se ofrece de manera general y que en términos de la presente ley, incluye el servicio público sujeto a concesión, así como otros servicios sujetos a permiso.

Señal: Símbolo o grupo de símbolos expuestos en la superficie del área de movimiento a fin de transmitir información aeronáutica.

Sistema de gestión de seguridad: sistema para la gestión de la seguridad en los aeródromos que incluye la estructura orgánica, las responsabilidades, los procedimientos, los procesos y las disposiciones para que un explotador ponga

en práctica los criterios de seguridad de aeródromos y que permite controlar la seguridad y utilizar los aeródromos en forma segura.

Superficies limitadoras de obstáculos: una serie de superficies que definen el espacio aéreo que debe mantenerse libre de obstáculos alrededor de los aeródromos para que puedan llevarse a cabo con seguridad las operaciones de aviones previstas y evitar que los aeródromos queden inutilizados por la multiplicidad de obstáculos en los alrededores.

Vehículos: Todo aparato que se usa o se podrá usar para el transporte terrestre, sin importar su clase o naturaleza.

Vehículos Abastecedores de Combustible: Cualquier vehículo debidamente autorizado por CEPA que se utilice para transportar o distribuir combustible, lubricantes y aceites de aviación a las aeronaves dentro de las áreas de operaciones aéreas del Aeropuerto.

Vehículos Oficiales: Los vehículos pertenecientes a los cuerpos de seguridad nacional, así como cualquier vehículo que lleve a un funcionario o empleado del Aeropuerto atendiendo una llamada de emergencia, y cualquier otro vehículo perteneciente al Estado de El Salvador y a los organismos de los Poderes Ejecutivo, Legislativo y Judicial, siempre y cuando sean utilizados en misión oficial.

Vehículo de transferencia de pasajeros a la plataforma. Todo vehículo utilizado para transporte pasajeros entre las aeronaves y los edificios de pasajeros.

Verificación de antecedentes. Verificación de la identidad, y la experiencia de una persona, incluyen cualquier antecedente penal, si corresponde, como parte de la evaluación de la idoneidad de individuo para tener acceso sin escolta a una zona de seguridad restringida.

Verificación de Seguridad de la Aeronave. Inspección del interior de una aeronave a la que los pasajeros puedan haber tenido acceso, así como de la bodega con objeto de descubrir objetos sospechosos armas, explosivos u otros artefactos peligrosos.

Zona de Seguridad Restringida. Zonas de la parte aeronáutica de un aeropuerto cuyo acceso está controlado para garantizar la seguridad de la aviación civil. Dichas zonas normalmente incluirán, entre otras cosas, todas las zonas de salida de pasajeros entre el punto de inspección y la aeronave, la plataforma, los locales de preparación de embarque de equipaje, los depósitos de carga, los centros de correo y los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de las aeronaves.

Zona de Mantenimiento de Aeronaves. Todo el espacio y las instalaciones en tierra proporcionados el mantenimiento de aeronaves. Incluye las plataformas, hangares, edificios y tallen estacionamientos de vehículos y caminos relacionados con estos fines.

Zona de Mercancías. Todo el espacio y las instalaciones en tierra proporcionados para la manipulación mercancías. Incluye las plataformas, los edificios y almacenes

de mercancías, los estacionamientos de vehículos y los caminos relacionados con estos fines.

Zona de Pasajeros. *Todo* el espacio y las instalaciones en tierra proporcionados para el despacho pasajeros. Incluye plataformas, edificios de pasajeros, estacionamiento de vehículos y caminos.

Zona de Seguridad Restringida. Zonas de la parte aeronáutica de un aeropuerto cuyo acceso controlado para garantizar la seguridad de la aviación civil. Dichas zonas normalmente incluirán, en otras cosas, todas las zonas de salida de pasajeros entre el punto de inspección y la aeronave, plataforma, los locales de preparación de embarque de equipaje, los depósitos de carga, los cenos de correo y los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y de limpieza las aeronaves.

Zona Estéril. Espacio que media entre un puesto de inspección y las aeronaves, y cuyo acceso es estrictamente controlado. (También se conoce como Zona de seguridad restringida).

Zona sin Restricciones. Zona de un aeropuerto a la que tiene acceso el público o a la cual el acceso no está restringido.

Zona Despejada de Obstáculos: espacio aéreo por encima de la superficie de aproximación interna, de la superficie de transición interna, de las superficies de aterrizaje interrumpido y de la parte de la franja limitada por esas superficies, no

penetradas por ningún obstáculo fijo salvo una masa ligera montado sobre soportes frangibles necesarios para fines de navegación aérea.

ABREVIATURAS

AAC: Autoridad de Aviación Civil

AIS: Servicios de Información Aeronáutica.

ATS: Servicios de Tránsito Aéreo.

A.G.N.U: Asamblea General de las Naciones Unidas

CEPA o la Comisión: La Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma

COCESNA: Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea.

DGAC: Dirección General de Aeronáutica Civil.

DGTA: Dirección General de Transporte Aéreo. Organismo Regulador de la Aviación Civil en El Salvador.

D.O: Diario Oficial.

D.L: Decreto Legislativo

OACI: Organismo de Aviación Civil Internacional.

CINA: Comisión Internacional de Navegación Aérea

OPACI: Organismo Provisional De Aviación Civil Internacional.

C.I.J: Corte Internacional de Justicia

Entrevista al Lic. Álvaro Mejía Guevara Gerente Legal de la Autoridad de Aviación Civil (AAC)

¿Con que propósito fue creada la Autoridad de Aviación Civil (AAC)?

Tal y como lo establece la Ley Orgánica de Aviación Civil, la Autoridad de Aviación fue creada con el propósito de vigilar por el cumplimiento de la ley Orgánica de Aviación Civil, sus reglamentos, tratados internacionales, y toda la legislación que se encuentre en vigencia sobre la materia aeronáutica; y, en caso de controversia, cuyas características no estén contemplada en estos, deberán resolver o mas bien pronunciarse de conformidad con los principios del derecho común, y a falta de éstos por los usos y costumbres de la actividad de la aviación civil y por la doctrina legal.

¿Cómo se encuentra conformada la AAC en cuanto a organización administrativa?

La AAC está conformada por un conjunto de gerencias especializadas en cada área que conforman las materias de aviación civil, por ejemplo, la sub-dirección de Aviación Civil, o la Gerencia Legal. Administrativamente esta a cargo de un Director Ejecutivo, quien responderá ante dicha instancia por todos sus actos. El Director Ejecutivo.

¿Cuál es la relación que existe entre CEPA y la AAC?

De acuerdo a la Ley Orgánica de CEPA, esta solo es una entidad que tiene a su cargo la administración del Aeropuerto Internacional de El Salvador, es decir que esta únicamente como administradora de una Terminal aérea, no es una autoridad portuaria como lo es la AAC, que se encarga de emitir los lineamientos generales de seguridad que deben seguirse en el Aeropuerto y que CEPA tiene la responsabilidad de velar por que estos se cumplan.

De acuerdo a lo que acaba de expresar, ¿se encuentra sometido CEPA a las disposiciones de la AAC?, mencione un ejemplo:

Si se encuentra sometido, ya que es la AAC el ente que diseña el programa nacional de seguridad, revisan y evalúan si se cumple con los requisitos del plan

nacional de seguridad y el anexo 17 de la Convención de Chicago de 1944, dicho programa se revisa anualmente a través de la Sub-dirección de Navegación Aérea. Actualmente, la AAC se encuentra desarrollando una serie de procesos para la Certificación Internacional del Aeropuerto, los cuales no han sido aprobados pero se espera tenerlos finalizados en el mes de junio del año en curso.

En ese orden de Ideas, si la AAC funciona como ente contralor de la seguridad del Aeropuerto, ¿Por qué no se pronunciaron ante el hecho de -----

No creímos pertinente hacerlo, debido al escándalo que se hubiera formado al respecto.

Según su criterio, ¿podría afectar de alguna manera el hecho ocurrido al funcionamiento del Aeropuerto?

No, ya que la única consecuencia negativa que podría haberse dado ante tal hecho es que la OACI nos hubiera hacer una advertencia al Estado para que nos pusiéramos al tanto de los requisitos mínimos de seguridad, y de no acatar dicha advertencia lo que se hace es emitir un boletín en el que se nos señalaría como Estado que no cumple con los requisitos mínimos de seguridad.

Es decir, que ¿ningún otro Estado hubiera restringido la entrada de las aerolíneas nacionales a su territorio por esa causa?

No, lo único que hubiera ocurrido es que en Estados Unidos no permitiría aumentar los itinerarios de las aerolíneas nacionales.

Entrevista al Sr. Jerónimo Guerrero Pérez Inspector de Seguridad de la Autoridad de Aviación Civil; y al Sr. Mauricio Eduardo Rivas Rodas Sub-director de Navegación Aérea de la Autoridad de Aviación Civil.

Se ha hablado que la AAC diseña el Programa Nacional de Navegación Aérea, ¿que respaldo jurídico poseen?

Las regulaciones sobre seguridad aeroportuaria se encuentran basadas en el Anexo 17 de Convención de Chicago de 1944, pero cada Estado se encuentra en la obligación de adoptar o crear su propio programa de seguridad. (Sr. Mauricio Eduardo Rivas)

¿Cómo esta conformado el Programa de seguridad con que cuenta el Aeropuerto?

Procede de lo general a lo particular, ya que se basa como ya lo dije en el Anexo 17 de Convención de Chicago de 1944, luego le sigue el Programa de Seguridad Nacional de Aviación Civil, conformado por normas y principios generales, el cual no puede ser divulgado públicamente, ya que se maneja como información confidencial del Estado. El siguiente es el Programa de Seguridad de Aeropuertos, el cual ya esta conformado por procedimientos más específicos para la seguridad; finalmente se cuenta con el Programa de Seguridad de Explotador Aéreo, es decir los requisitos que deben cumplir las empresas de aprovisionamiento, de comida, combustible, etc. (Sr. Jerónimo Guerrero Pérez)

¿Cómo se encuentra configurado el Programa de Seguridad de Aeropuertos?

Este se encuentra configurado de la siguiente manera:

- ❖ *Inspección de pasajeros y equipaje de mano.*
- ❖ *Controles de Acceso.*
- ❖ *Sistema de Identificación*
- ❖ *Designación de Áreas Restringidas*
- ❖ *Seguridad de Equipaje facturado (equipaje de bodega).*
- ❖ *Sistema de Iluminación*
- ❖ *Planes de Contingencia (cuando existen amenazas de apoderamiento físico de las aeronaves, ataque armado ya sea en tierra o en vuelo, o en las instalaciones aeroportuarias).*
- ❖ *Selección y contratación de servicios y personal*
- ❖ *Capacitación en Seguridad.*

(Sr. Jerónimo Guerrero Pérez)

Siguiendo el esquema del Programa de Seguridad de Aeropuertos, ¿Cuál es la razón de establecer Áreas Restringidas dentro del Aeropuerto?

Las áreas restringidas son zonas donde se ejerce un control de personas y vehículos que ingresan, debido a que las actividades que se realizan dentro de esas zonas son vitales para el buen funcionamiento del aeropuerto y cualquier interrupción podría causar un grave daño, a los usuarios o a los empleados del lugar. (Sr. Jerónimo Guerrero Pérez)

¿Cómo puede ingresar una persona a un área restringida del Aeropuerto?

Existe un procedimiento determinado en el Reglamento del Aeropuerto Internacional de El Salvador para las personas particulares, en el que se requiere una Carta de Solicitud de Permiso dirigida al Gerente del Aeropuerto, donde se expresan las causas del ingreso el tiempo y el área al que se desea acceder, quedando sometida a aprobación y a investigación de antecedentes policiales del solicitante. Por otra parte, es necesario contar con un sistema permanente de identificación para los empleados del aeropuerto, el cual se realiza a través de un código de colores que les permite acceder únicamente a las áreas que indican el color de su carné. (Sr. Jerónimo Guerrero Pérez)

¿Cómo puede ingresar un vehículo a esas áreas?

Al igual que para el ingreso de personas particulares, en el Reglamento del Aeropuerto Internacional de El Salvador se señala un procedimiento para el ingreso de vehículos particulares; eso se hace a través de unas Tarjetas para Vehículos, las cuales se renuevan cada año, estas contienen, por ejemplo, el número de placa del vehículo, número carné de permiso de las personas que van a ingresar, etc. Los carné eventuales son clasificados también por colores. (Sr. Jerónimo Guerrero Pérez)

Al ocurrir una emergencia dentro de estas áreas, ¿se puede ingresar inmediatamente sin necesidad de pasar por los procesos de acceso?

Para estos casos existe un plan llamado Sistema de Emergencia, en el cual solamente se hace una lista de los involucrados en el hecho dentro del aeropuerto, y luego se llama a las autoridades correspondientes para que ingresen al lugar donde se ha producido, un accidente por ejemplo, ya que se considera que estos organismos van a prestar la ayuda necesaria para solventar dicha situación, aunque siempre son guiados por el personal del Aeropuerto. (Sr. Mauricio Eduardo Rivas)

Norma y métodos recomendados internacionales

Anexo 17
al convenio sobre
Aviación Civil Internacional

Seguridad

**Protección de la aviación civil internacional contra los actos
de interferencia ilícita**

Esta edición incorpora todas las enmiendas adoptadas por el consejo antes del 8 de diciembre del 2001 todas las ediciones anteriores del Anexo 17.

Véase en el preámbulo la información relativa a la aplicación de las normas y métodos recomendados

Sétima edición

Abril del 2002

Organización de la aviación civil internacional

Índice

Página

Preámbulo

Capítulo 1. Definiciones

Capítulo 2 . Principios generales

- 2.1 Objetivos.
- 2.2 Seguridad y facilitación
- 2.3 Cooperación internacional
- 2.4 Equipo, investigación y desarrollo

Capítulo 3. Organización

- 3.1 Organización nacional y autoridad competente
- 3.2 Operaciones aeroportuarias
- 3.3 Explotadores de aeronaves
- 3.4 Control de calidad

Capítulo 4. Medidas preventivas de seguridad

- 4.1 Objetivos
- 4.2 Medidas relativas a las aeronaves
- 4.3 Medidas relativas a los pasajeros
- 4.4 Medidas relativas al equipaje de bodega

4.5 Medidas relativas a la carga, el correo y otros artículos

4.6 Medidas relativas a categorías especiales de pasajeros

4.7 Medidas relativas al control de accesos

Capítulo 5. Métodos para hacer frente a actos de interferencia ilícita

5.1 Prevención

5.2 Respuesta

5.3 Intercambio de información y notificación

ADJUNTO AL ANEXO 17

Extractos del anexo 2 _ Reglamento del aire

Extracto del anexo 6 _ operaciones de aeronaves

Parte I _ transporte aéreo comercial

Extracto del anexo 9_ facilitación

Extracto del anexo 10_ telecomunicaciones aeronáuticas volumen IV (sistema de radar de vigilancia y sistema anticolidión)

Extracto del anexo 11_ Servicios de tránsito aéreo

Extracto de anexo 13_ Investigación de accidentes y incidentes de aviación

Extracto del anexo 14_ Aeródromos, volumen I – diseños de operaciones de aeródromos

Extractos del anexo 18_ Transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea

Extracto del Doc. 9284_ Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea

Extractos de los procedimientos para los servicios de navegación aérea __ gestión del tránsito aéreo (Doc. 4444)

Extractos de los procedimientos para los servicios de navegación aérea _ Operaciones de aeronaves (Doc,. 8168) ,Volumen I
Procedimientos de vuelo

PREÁMBULO

Antecedentes

Los textos del presente Anexo fueron elaborados por el Consejo , en cumplimiento de las siguientes resoluciones de la Asamblea:

Resolución A 17 –10 Aplicación por los Estados de las especificaciones y métodos de seguridad adoptados por esta Asamblea y labor ulterior de la OACI en relación con tales especificaciones y métodos

LA ASAMBLEA

3) **SOLICITA** , al Consejo que, con la ayuda de los demás órganos constituyentes de la Organización , prepare e incorpore, según proceda , los textos contenidos en el apéndice o apéndices a esta resolución ,con carácter de normas , métodos recomendaciones y procedimientos , en los anexos existentes o nuevos, o en otros documentos regulativos o textos de orientación de la Organización.

Resolución A18-10 Medidas Técnicas complementarias propuesta para la protección de la seguridad del transporte aéreo civil internacional

LA ASAMBLEA:

1) PIDE al Consejo , con respecto a los aspectos técnicos de la seguridad del transporte aéreo , se cerciore de que:

- a) El Secretario General de la OACI siga prestando la debida atención al problema de la seguridad del transporte aéreo y le asigne la prioridad que justifique la amenaza a que esta expuesto en la actualidad el transporte aéreo.

Como consecuencia a la labor realizada por la Comisión de Aeronavegación , el Comité del transporte aéreo y el Comité sobre interferencia ilícita y habiéndose tenido en cuenta las observaciones recibidas de los Estados contratantes y de los organismos internacionales interesados, a los que se había enviado un proyecto de texto, el Consejo adoptó, el 22 de marzo de 1974, las normas y métodos recomendados internacionales sobre seguridad, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 37 del

Convenio sobre la aviación civil internacional. Dichas normas y métodos recomendados pasaran a ser el Anexo 17 del Convenio y llevarán por título “Normas y métodos recomendados internacionales _ seguridad_ protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita”

La Tabla A indican el origen de las enmiendas subsiguientes, junto con una lista de los temas principales a que se refieren y las fechas en que el Consejo adoptó el Anexo y las enmiendas , las fechas en que surtieron efecto y las de aplicación.

Introducción

A fin de que los Estados, al llevar a la práctica las medidas de seguridad establecidas en el presente Anexo, tengan a mano en un solo volumen todas las disposiciones aplicables, en el Adjunto se reproducen extractos de otros Anexos, de las Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea (Doc. 9284), de los PANS- ATM y de los PANS –OPS relativos a las medidas que deben tomar los Estados para evitar los actos de interferencia ilícita en la aviación civil o cuando se haya cometido tales actos.

Textos de orientación

El Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita (Doc. 8973_ distribución limitada) comprende procedimientos y textos de orientación detallados sobre los aspectos de la seguridad aeronáutica y su finalidad es ayudar a los Estados a llevar a la práctica los programas nacionales de protección de la aviación civil

estipulados en las disposiciones de los Anexos al Convenio sobre Aviación civil Internacional.

Medidas que han de tomar los Estados contratantes

Aplicación. Las disposiciones de las normas y métodos recomendados contenidos en el presente documento han de ser aplicados por los Estados contratantes.

Notificación de diferencias. Se señala a la atención de los Estados contratantes la obligación que les impone el artículo 38 del convenio, en virtud del cual se pide a los Estados contratantes que notifiquen a la Organización cualquier diferencia entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas internacionales contenidas en este anexo y en las enmiendas del mismo. Se pide a los Estados contratantes que mantenga a la Organización debidamente informada de todas las diferencias subsiguientes, o de la eliminación de cualquiera de ellas notificada previamente. Inmediatamente después de la adopción de cada enmienda de este Anexo, se enviara a los estados contratantes una solicitud concreta a efectos de que notifiquen sus diferencias. También se pide a los Estados contratantes que en sus notificaciones se

incluya las diferencias respecto a los métodos recomendados contenidos en este Anexo y en las enmiendas del mismo, cuando la notificación de dicha diferencia se de importancia para la seguridad de la navegación aérea.

También se pide a los Estados contratantes que tengan presente además de la obligación que les impone el artículo 38 del convenio, las disposiciones del anexo 15 relativas a la publicación , mediante el servicio de información aeronáutica, de la diferencias que existen entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas y métodos recomendados conexos de la OACI .

Promulgación de información. La información relativa a la implantación y a la supresión de instalaciones, servicios procedimientos que afecten las operaciones de aeronaves y los cambios que se introduzcan en tales instalaciones , servicios y procedimientos , suministrada en cumplimiento de normas y métodos recomendados del presente Anexo, debería notificarse y surtir efectos según lo dispuesto por el Anexo 15.

Uso del texto del Anexo en los reglamentos nacionales. En resolución del 13 de Abril de 1948 , el Consejo hizo patente los Estados contratantes la conveniencia de que a medida de lo

posible ,emplearan en sus propios reglamentos nacionales la misma redacción de las normas de la OACI, que son de carácter preceptivo y , además que indicaran las diferencias respecto a las normas , así como también las demás disposiciones nacionales que tuvieran importancia para la seguridad y la regularidad de la navegación aérea. Siempre que ha sido posible , las disposiciones de este Anexo sean redactado de manera que puedan incluirse en las legislaciones nacionales, sin variaciones importantes.

Información general

Los Anexos constan de las siguientes partes, a un que no obligatoriamente, y cada una de ellas tiene el carácter que se indica:

1._ Texto que constituye el Anexo propiamente dicho:

a) Normas y métodos recomendados que el Consejo ha adoptado de conformidad con las disposiciones del Convenio. Su definición es la siguiente:

Norma : Toda especificación de características físicas , configuración , material, performance , personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera

necesaria para la seguridad o regularidad de la navegación aérea internacional y a la que de acuerdo con el Convenio, ajustaran los Estados contratantes. En el caso que sea imposible su cumplimiento, el artículo 38 del Convenio estipula que es obligatorio hacer la correspondiente notificación al Consejo.

Método recomendado. Toda especificación de características físicas , configuración material, performance, personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera conveniente por razones de seguridad, regularidad o eficiencia de la navegación aérea internacional, y a la cual de acuerdo con el Convenio, trataran de ajustarse los Estados contratantes.

- b) **Apéndice.** Con texto que por conveniencia se asegura por separado, pero que forma parte de las normas y métodos recomendados adoptados por el Consejo.
- c) **Definiciones.** De la terminología empleada en las normas y métodos recomendados , que no explícitamente por que no tienen el significado corriente. Las definiciones no tienen carácter independiente pero son parte esencial de cada una de las normas y métodos recomendados en que se usa el termino,

ya que cualquier cambio en el significado de esté afectaría la disposición.

2. _ **Texto**. Aprobado por el concejo para su publicación en relación con las normas y métodos recomendados (SARPS)

a) **Preámbulos**. Que comprenden históricos y textos explicativos basados en las medidas del Consejo, y que incluye una explicación de las obligaciones de los Estados dimanates, del Convenio y de las resoluciones de adopción, en cuanto a la aplicación de las normas y métodos recomendados.

b) **Introducción**. Que contiene texto aplicativo al principio de las partes, capítulos y secciones de los anexos a fin de facilitar la comprensión de la aplicación del texto.

c) **Notas**. Intercaladas en el texto, cuando corresponde , que proporcionen datos o referencia acerca de las normas o métodos recomendados de que se trate, sin formar parte de tales normas o métodos recomendados

d) **Adjuntos**. Que contiene texto suplementario a las normas y métodos recomendados o que sirven de guía para su aplicación.

Este Anexo sea adoptado en seis idiomas _ Español , Árabe, Chino, Ingles, Ruso, Francés. Se pide a cada uno de los Estados

contratante que elija uno de los textos para los fines de aplicación nacional y demás efectos previstos en el Convenio , ya sea para utilizarlo directamente o mediante traducción a su propio idioma, y que notifique su preferencia a la Organización.

Para facilitar la lectura e indicar su condición respectiva. Las Normas aparecen en tipo corrientes y los métodos recomendados y la notas en letra bastardillas, precedidas de la palabra ***Recomendación*** y Nota respectivamente.

Toda referencia hecha a cualquier parte de este documento, identificada por un número , comprende todas las subdivisiones de dicha parte.

Enmienda	Origen	Temas	Adoptado surtió efecto Aplicable
1º.edición	Decisión del consejo de conformidad con las resoluciones A17-10 y A18-10 de la Asamblea		22 de marzo de 1974 22 de agosto de 1974 27 de febrero de 1975
1	Decisión del Consejo de conformidad con la resolución A21-23 de la Asamblea	Cambio de categoría de 3.1.2 y 5.1.2 a norma recopilación y divulgación de información relativa a la aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita	31 de marzo de 1976 31 de junio de 1976 30 de diciembre de 1976
2	Propuesta de algunos Estados adoptada por el Concejo en cumplimiento de la Resolución A22-17 de la Asamblea	Transferencia de especificaciones que figuran en el Anexo 9 , Capítulo 9_ Facilitación (séptima edición) al Anexo 17 : medidas que han de adoptarse para controlar a los pasajeros que se transfieren a otro vuelo o que estén en tránsito, así como el equipaje de los mismos y aplicación de la nota de 5.2.4(Anexo 17,Capítulo 5), sobre medidas y procedimientos destinados a evitar el acceso no autorizado a zonas específicas de un aeródromo.	15 de diciembre 1977 15 de abril de 1978 10 de agosto de 1979
3	Propuesta de algunos Estados y de la		

<p>4 2ª edición</p>	<p>Secretaria y decisión adoptada por el Consejo en cumplimiento de la Resolución A22-17 de la Asamblea</p> <p>Propuesta de algunos Estados y de un organismo internacional, así como decisiones tomadas por el Consejo en cumplimiento de la Resolución A22-17 de la Asamblea</p>	<p>Se agregaron especificaciones sobre el grado de amenaza por parte de los Estados, la elaboración del programa de instrucción , el control de los pasajeros y de sus movimientos, la inspección de las aeronaves para descubrir armas u otros instrumentos peligrosos ocultos y la adopción de medidas de seguridad de los pasajeros y tripulantes de la aeronave ilícitamente desviada. Se ampliaron varias especificaciones y se convirtió en norma una que se refiere a la segregación y vigilancia especial de las aeronaves susceptibles de ser atacadas durante la escalas.</p> <p>Se agregó una especificación relativa al transporte de personas bajo custodia y se revisaron dos especificaciones para que incluyeran las aeronaves arrendadas, fletadas o intercambiadas. Se elevó a la categoría de norma una disposición relativa a la seguridad de los pasajeros y miembros de la tripulación de una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita ;se aplicaron las</p>	<p>13 de diciembre 1978</p> <p>13 de abril de 1979</p> <p>29 de noviembre 1979</p> <p>15 de junio de 1981</p> <p>15 de octubre de 1981</p> <p>26 de noviembre 1981</p>
-------------------------	--	---	--

5	<p>Propuesta del comité sobre interferencia ilícita y decisión del consejo en cumplimiento de la Resolución A22-17 de la Asamblea</p>	<p>disposiciones de una especificación que trataba de la prevención de actos de sabotaje y se suprimió el Capítulo 1_Aplicación</p> <p>Se suprimió la nota del capítulo 1 _Definiciones. Se modificó una especificación relativa a las medidas requeridas para la tenencia de armas a bordo de las aeronaves por los agentes del mantenimiento del orden público u otras personas autorizadas. Se señaló una</p>	<p>30 de noviembre 1984</p> <p>14 de abril de 1985</p>
6 3ª edición	<p>Propuesta elaboradas por el Comité sobre interferencia ilícita con ayuda del grupo especial de expertos sobre interferencia ilícita, y decisión adoptada por el Consejo en cumplimiento de la</p>	<p>especificación sobre la tenencia de armas en todos los demás casos y se aclaró la nota de una especificación concerniente a las precauciones relativas a las aeronaves que no estén entendidas.</p> <p>Por instrucciones por el Consejo, el comité sobre Interferencia ilícita inicio urgentemente la preparación de esta enmienda con ayuda del grupo especial de expertos sobre seguridad aeronáutica que se creó por decisión del Consejo. En virtud de esta enmienda se incorporaron 11 nuevas</p>	<p>21 de noviembre 1985</p> <p>19 de diciembre 1985</p> <p>19 de marzo de</p>

<p>7 4ª edición</p>	<p>Resolución A22-17 de la Asamblea</p> <p>Propuestas elaboradas por el Comité sobre Interferencia ilícita con ayuda del grupo de expertos sobre seguridad de la aviación y decisión adoptada por el Consejo en cumplimiento de la Resolución A26-7 de la Asamblea</p>	<p>disposiciones al Anexo y otras 19 se elevaron a la categoría de normas.</p> <p>En la columna de la derecha figuran las fechas especiales en las que 5.1.4 surtirá efecto y será aplicable.</p> <p>El Consejo recomendó que aquellos Estados que puedan cumplir con lo esencialmente prescrito en 5.1.4 lo hagan tan pronto como sea viable y practicable antes da la fecha de aplicación.</p> <p>Esta enmienda comprende: a) una reorganización de los capítulos del anexo para racionalizar el orden de los objetivos , obligaciones y actividades necesarias en la relación con la organización, con la medidas preventivas de seguridad y con los métodos para hacer frente a los actos de interferencia</p> <p>b) incorporación al anexo de nuevas disposiciones importantes para tener en cuenta los acontecimientos y ayudar a los Estados a enfrentarse a nuevas situaciones como consecuencias de actos graves de interferencia ilícita en la aviación civil,</p>	<p>12986</p> <p>19 de mayo de 1986</p> <p>19 de octubre de 1987</p> <p>19 de diciembre 1987</p> <p>22de junio de 1989</p> <p>30 de octubre de 1989</p> <p>16 de noviembre 1989</p>
<p>8 5ª edición</p>			

<p>9 6ª edición</p>	<p>Propuesta del comité sobre Interferencia ilícita</p> <p>Con ayuda del grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP), y decisión adoptada por el Consejo en cumplimiento de la Resolución A27-7 de la Asamblea</p> <p>Propuesta del Comité sobre Interferencia</p>	<p>después de la última revisión del Anexo 17 en 1985, y c) la enmienda personalamiento de detalles de las disposiciones actuales como consecuencia de lo indicado en la a) y b), así como de la experiencia adquirida en la planificación de tales medidas</p> <p>Esta enmienda comprende la introducción de nuevas disposiciones importantes con respecto a la completa inspección de seguridad del equipaje facturado, al control de seguridad con respecto a la carga, las encomiendas de mensajerías y por expreso y el correo, a cambios en los procedimientos relativos a los programas de seguridad a las inspecciones previas a los vuelos de aeronaves internacionales y a las medidas relativas a la incorporación de consideraciones de seguridad en el diseño del aeropuerto, a fin de ayudar a los estados a aplicar de forma consecuente y uniforme dichas medidas.</p>	<p>11 septiembre 1992 16 de diciembre 1992 1 de abril de 1993</p>
-------------------------	--	--	---

<p>10 7ª edición</p>	<p>ilícita con ayuda del grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP), y decisión adoptada por el Consejo en cumplimiento de la Resolución A31-4 de la Asamblea</p> <p>Propuesta del grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP) y medidas del Consejo con arreglos a la resolución A33-1 de la Asamblea</p>	<p>Esta enmienda comprende la introducción de nuevas disposiciones con respecto a la verificación y competencia de las personas contratadas para los controles de seguridad, responsabilidad y autorización con respecto al equipaje, las medidas que han de aplicarse al aprovisionamiento de a bordo y a los suministros y piezas de repuesto de los explotadores, las pruebas para determinar la eficacia del programa, y la necesidad de notificar al Estado de destino conocido o presunto acerca de la aeronave que sea objeto de apoderamiento ilícito</p> <p>Esta enmienda incluye la introducción de diversas definiciones y nuevas disposiciones relacionadas con la aplicabilidad de este Anexo a las operaciones en el interior, la cooperación internacional relacionada con la información sobre amenaza, la autoridad competente, el Comité nacional de seguridad de la aviación, el control nacional de la</p>	<p>12 de noviembre 1996</p> <p>31 de marzo de 1997</p> <p>1 de agosto de 1997</p> <p>7 de diciembre 2001</p> <p>16 de abril del 2002</p> <p>1 de julio de 2002</p>
--------------------------	---	--	--

		calidad , el control de acceso , los pasajeros y sus equipajes de mano y de bodega, el personal de seguridad en vuelo y la protección de la cabina de pilotaje , los acuerdos sobre compartición / colaboración en materia de códigos , los factores humanos y la administración de la respuesta a los actos de interferencia ilícita. Varias especificaciones se promovieron a la categoría de normas	
--	--	--	--

NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS

INTERNACIONALES

CAPITULO 1. DEFINICIONES

Actuación Humana. Aptitudes y limitaciones humanas que inciden en la seguridad operacional, la protección y la eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

Agente acreditado. Expedidor de carga o cualquier otra entidad que mantiene relaciones comerciales con un explotador y proporciona controles de seguridad, que están aceptados o son exigidos por las autoridades competentes con respecto a la carga, las encomiendas de mensajerías y por expreso o el correo.

Carga. Todos los bienes que transporten en aeronave, excepto el correo, los suministros y el equipaje acompañado extraviado.

Control de seguridad. Medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos u otros dispositivos peligrosos que pudieran utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

Equipaje no identificado. El equipaje que se encuentra en un aeropuerto, con o sin etiqueta, que ningún pasajero recoja en el aeropuerto o cuyo propietario no puede ser identificado.

Inspección. La aplicación de medios técnicos o de otros tipo destinados a identificar o a detectar armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita .

Parte aeronáutica. El área de movimiento de un aeropuerto y de los terrenos y edificios adyacentes o las partes de los mismo, cuyo acceso esta controlado.

Principios relativos a factores humanos. Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento para lograr establecer una

interfaz segura entre el componente humano y los otros componentes del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.

Seguridad. En este Anexo 17 se entiende como la combinación de medidas y recursos humanos y materiales destinados a salvaguardar a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita.

Verificación de antecedentes. Verificación de la identidad y la experiencia de una persona, incluyendo cualquier antecedente penal, si corresponde, como parte de la evaluación de la idoneidad de un individuo para tener acceso sin escolta a una zona de seguridad restringida.

Zona de seguridad restringida. Zona de la parte aeronáutica de un aeropuerto cuyo acceso está controlado para garantizar la seguridad de la aviación civil. Dichas zonas normalmente incluirán, entre otras cosas, todas las zonas de salida de pasajeros entre el punto de inspección y la aeronave, la plataforma, los locales de preparación de embarque de equipaje, los dispositivos de carga, los centros de correo y los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de las aeronaves.

CAPÍTULO 2 PRINCIPIOS GENERALES.

2.1 Objetivos.

- 2.1.1 Todo Estado contratante tendrá como objetivo primordial la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra y el público en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguardia contra actos de interferencia ilícita en la aviación civil.
- 2.1.2 Cada Estado contratante creará un organismo y elaborará y aplicará normas, métodos y procedimientos para salvaguardar a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, teniendo presente la seguridad, la regularidad y la eficacia de los vuelos.
- 2.1.3 Cada Estado contratante se asegurará de que en la medida de lo posible, los principios que rigen las medidas de protección contra actos de interferencia ilícita se apliquen a las operaciones del interior.

2.1.4 **Recomendación** .- Cada Estado contratante deberá asegurarse que otorga protección adecuada a la información de seguridad de la aviación.

Nota 1- Los textos de orientación para alcanzar los objetivos de seguridad de la aviación civil mediante la aplicación de las normas y métodos recomendados de los capítulos que siguen figuran en el manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita (Doc. 8973)

Nota 2 – Los materiales didácticos completos sobre la seguridad de la aviación destinados para ayudar a los Estados a alcanzar los objetivos de la seguridad de la aviación civil se incluye en el programa de instrucción en seguridad de la aviación de la OACI, que comprende una serie de conjuntos de material didáctico sobre seguridad de la aviación (ASTP)

2.2 Seguridad y facilitación

Recomendación .- Cada Estado contratante debería disponer que, en la medida de lo posible, los controles y los procedimientos de seguridad causen un mínimo de interferencia o demoras en las actividades de la aviación civil, siempre que no se comprometa la eficacia de esos controles y procedimientos.

2.3 Cooperación internacional

2.3.1 Cada Estado contratante asegurará que se cumplan, en la medida de lo posible, las demandas de controles especiales de seguridad formulados por los otros Estados con explotadores de esos otros Estados.

2.3.2 Cada Estado contratante cooperará con otros Estados para armonizar sus respectivos programas nacionales de seguridad de la aviación civil, cuando sea necesario.

2.3.3 Cada Estado contratante cooperará con otros Estados en la preparación e intercambio de información relativa a sus programas de instrucción cuando sea necesario.

- 2.3.4 Cada Estado contratante compartirá, en la medida de lo posible, con otros Estados contratantes la información sobre amenazas que se relacione con los intereses de seguridad de la aviación de dichos Estados.
- 2.3.5 Cada Estado contratante proporcionará protección y procedimientos apropiados a la información confidencial sobre seguridad facilitada por otros Estados contratantes, o que pueda afectar los intereses de seguridad de otros Estados , a fin de asegurarse de que se evite el uso inapropiado o la divulgación de dicha información .
- 2.3.6 **Recomendación** . _ Cada Estado contratante debería cooperar con los demás Estados en el campo de la investigación y elaboración de nuevo equipo de seguridad que cumpla mejor los objetivos de seguridad de la aviación civil.
- 2.3.7 **Recomendación.**_ Cada Estado contratante debería incluir en sus acuerdos bilaterales de transporte aéreo una cláusula relativa a la seguridad de la aviación.
- 2.3.8 **Recomendación.**_ Cada Estado contratante debería poner a disposición de otros Estados, previa solicitud, una versión por escrito de las partes pertinentes de su programa nacional de seguridad de la aviación civil.

2.4 Equipo, investigación y desarrollo

- 2.4.1 **Recomendación.**_ Cada Estado contratante debería fomentar la investigación y la elaboración de nuevo equipo de seguridad que cumpla mejor los objetivos de seguridad de la aviación civil.
- 2.4.2 **Recomendación.**_ Cada Estado contratante debería garantizar que, el desarrollo de nuevos equipos de seguridad, se tomen en cuenta los principios relativos a factores humanos.

Nota._ Los textos de orientación sobre los principios relativos a los factores humanos figuran en el compendio de factores humanos _ factores humanos en las operaciones de seguridad de la aviación civil * y en la parte 1, Capítulo 4 del manual de instrucción sobre factores humanos (Doc:9683)

CAPITULO 3. ORGANIZACIÓN

3.1 *Organización nacional y autoridad competente*

- 3.1.1 Cada Estado contratante establecerá y aplicará un programa nacional escrito de seguridad de la aviación civil para salvaguardar las operaciones de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, mediante normas, métodos y procedimientos que tomen en cuenta la seguridad, regularidad y eficiencia de los vuelos.
- 3.1.2 Cada Estado contratante designará, notificando a la OACI, la autoridad competente dentro de su administración que será responsable de la preparación, ejecución y cumplimiento del programa nacional de seguridad de la aviación civil.
- 3.1.3 Cada Estado contratante creará un organismo y elaborará y aplicará las normas, métodos y procedimientos que proporcionen la seguridad necesaria para la operación de aeronaves en condiciones normales de operación y que tengan capacidad de respuesta rápida en caso de aumentar las amenazas contra la seguridad.
- 3.1.4 Cada Estado contratante evaluará constantemente el grado de amenaza para las operaciones de la aviación civil en su territorio y ajustara en consecuencia los aspectos pertinentes de su programa nacional de seguridad de la aviación civil.
- 3.1.5 Cada Estado contratante requerirá que la autoridad competente definida y asigne tareas y coordine las actividades entre los departamentos, las agencias y otras organizaciones del Estado, explotadores de aeropuertos y de aeronaves y otras entidades involucradas o responsables de la implantación de los diversos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.
- 3.1.6 Cada Estado contratante establecerá un comité nacional de seguridad de la aviación o arreglos similares, para coordinar las actividades en materia de seguridad entre los departamentos, agencias y otros órganos del Estado, los explotadores de aeropuertos y de aeronaves y otras entidades involucradas o

responsables de la implementación de los diversos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

- 3.1.7 Cada Estado contratante exigirá a la autoridad apropiada que asegure la preparación y puesta en práctica de programas de instrucción para reforzar la eficacia de su programa nacional de seguridad de la aviación civil. Estos programas de instrucción incluirán la capacitación del personal de seguridad de la aviación civil en actuación humana.
- 3.1.8 Cada Estado contratante asegurará que la autoridad competente se ocupe de que estén disponibles los recursos e instalaciones auxiliares necesarias para los servicios de seguridad en cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil internacional.
- 3.1.9 **Recomendación.** _ Cada Estado contratante debería poner a disposición de sus explotadores de aeropuertos y aeronaves que operan en su territorio y de otras entidades interesadas, una versión por escrito de las partes pertinentes de su programa nacional de seguridad de la aviación civil.

3.2 Operaciones aeroportuarias

- 3.2.1 Cada Estado contratante requerirá que cada aeropuerto que preste servicio a la aviación civil internacional establezca y aplique un programa escrito de seguridad aeroportuaria apropiado para cumplir con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación.
- 3.2.2 Cada Estado contratante dispondrá que en cada aeropuerto que presta servicios a la aviación civil internacional haya una autoridad responsable de coordinar la aplicación de los controles de seguridad .
- 3.2.3 Cada Estado contratante dispondrá la creación de un comité de seguridad de aeropuerto en cada aeropuerto que presta servicios a la aviación civil internacional, para asistir a la autoridad mencionada en el 3.2.2 en su función de coordinación de la aplicación de controles y procedimientos de seguridad, tal como se estipule en el programa de seguridad aeroportuaria.

- 3.2.4 Cada Estado contratante asegurará que se preparen planes de emergencia y se asignen recursos para salvaguardar a la aviación civil, contra actos de interferencia ilícita, los planes de contingencia deberán ser objetos de prácticas y ejercicios realizados con regularidad.
- 3.2.5 Cada Estado contratante asegurará que haya personal debidamente autorizado y apropiadamente capacitado, disponible para desplazarse rápidamente a los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil internacional para ayudar cuando se sospeche que pueda ocurrir u ocurra un acto de interferencia ilícita en al aviación civil.
- 3.2.6 Cada Estado contratante asegurará que los requisitos arquitectónicos y relacionados con infraestructura que son necesarios para óptima aplicación de las medidas de seguridad de la aviación civil se integran en el diseño y en la construcción de nuevas instalaciones , así como de las reformas de las instalaciones existentes en los aeropuertos

3.3 *Explotadores de aeronaves*

- 3.3.1 Cada Estado contratante exigirá que los explotadores que proporcionan servicios desde dicho Estado establezcan y apliquen un programa de seguridad escrito para explotadores que sea apropiado para cumplir con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil en este Estado.
- 3.3.2 **Recomendación.**_ Cada Estado contratante debería tener presente el modelo de la OACI, como fundamento del modelo de sus programas de seguridad de los explotadores.
- 3.3.3 **Recomendación.** _ Cada Estado contratante debería exigir a los explotadores que prestan servicio desde ese Estado y que participen en compartición de código u otros a cuerdos de colaboración con otros explotadores internacionales, que notifiquen a la autoridad competente del carácter de estos acuerdos, incluyendo la identidad de los explotadores.

3.4 *Control de calidad*

- 3.4.1 Cada Estado contratante asegurará que las personas que aplican los controles de seguridad han sido objetos de certificaciones de antecedentes y procedimientos de selección .
- 3.4.2 Cada Estado contratante asegurará que las personas que aplican los controles de seguridad hayan recibido instrucción apropiadas y posean todas las competencias necesarias para desempeñar sus funciones y que se mantengan registros apropiados. Se establecerán normas apropiadas de actuación y se introducirán evaluaciones iniciales y periódicas para tener dichas normas.
- 3.4.3 Cada Estado contratante se asegurará que las personas que llevan a cabo las operaciones hayan sido objeto de certificación de conformidad con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.
- 3.4.4 Cada estado contratante exigirá que la autoridad competente asegure la elaboración, aplicación y actualización de un programa nacional de control de calidad de la aviación civil para garantizar la eficacia de su programa nacional de seguridad de la aviación civil.
- 3.4.5 Cada Estado contratante dispondrá que se realicen evaluaciones para determinar las necesidades en materia de seguridad, inspecciones en la forma que se aplican los controles de seguridad y pruebas de estos últimos para determinar su eficacia.
- 3.4.6 Cada Estado contratante al que afecte un acto de interferencia ilícita exigirá a la autoridad adecuada que evalúe de nuevos los controles y procedimientos de seguridad a raíz de un acto de interferencia ilícita y que adopte las medidas necesarias para subsanar los puntos débiles, con objeto de evitar la repetición de los hechos. Estas medidas se notificarán a la OACI.
- 3.4.7 ***Recomendaciones.***_ Cada Estado contratante debería exigir que la eficacia de cada uno de los controles de seguridad de la aviación sea evaluada considerando su función en la actuación general de los sistemas de seguridad de la aviación.

CAPITULO 4 MEDIAS PREVENTIVAS DE SEGURIDAD

4.1 Objetivos

Cada Estado contratante adoptara medidas para evitar que se introduzcan a bordo de las aeronaves al servicio de la aviación civil internacional armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita y cuyo transporte o tenencia no esta autorizado

4.2 *Medidas relativas a las aeronaves*

4.2.1 Cada Estado contratante asegurará que se lleven a cabo las verificaciones de seguridad

de las aeronaves que originan el vuelo y están asignadas a servicios internacionales

4.2.2 Cada Estado contratante exigirá que se adopten medidas con respecto a los vuelos que sean objetos de una mayor amenaza para asegurarse que los pasajeros que desembarcan no dejen objetos a bordo de la aeronave en las escalas de transito realizadas en sus aeropuertos.

4.2.3 Cada Estado contratante exigirá de sus explotadores que adopten medidas adecuadas para asegurar que durante el vuelo se evite que personas no autorizadas ingresen al compartimiento de la tripulación de vuelo.

4.3 *Medidas relativas a los pasajeros y a su equipaje de mano.*

4.3.1 Cada Estado contratante establecerá medidas para garantizar que se inspeccione a los pasajeros de origen y su equipaje de mano antes de que se embarquen en una aeronave que realiza operaciones de aviación civil internacional.

4.3.2 Cada Estado contratante se asegurará de que los pasajeros que se transborden a otro vuelo o estén en tránsito, así como sus equipajes de mano, se sometan a controles de seguridad adecuados para evitar que se introduzcan artículos no

autorizados a bordo de una aeronave destinada a operaciones de la aviación civil internacional.

- 4.3.3 Cada Estado contratante se asegurará que no exista posibilidad que los pasajeros sometidos a control, una vez franqueado los puestos de control de los aeropuertos que prestan servicio a la aviación civil internacional. Si se produce esa mezcla o contacto, se inspeccionará nuevamente a los pasajeros en cuestión y su equipaje de mano, antes de embarcar en la aeronave.

4.4 Medidas Relativas al equipaje de bodega.

- 4.4.1 Cada Estado contratante adoptará medidas para asegurar que el equipaje de bodega se someta a controles de seguridad apropiados antes de embarcarlos a bordo de una aeronave que realiza operaciones para de la aviación civil internacional.
- 4.4.2 Cada Estado contratante adoptará medidas para asegurar que el equipaje de bodega que haya que transportarse en vuelos de pasajeros se proteja contra interferencia no autorizadas desde el punto de presentación, tanto si es en el aeropuerto como en otro lugar, hasta que se carga a bordo de la aeronave.
- 4.4.3 Cada Estado contratante adoptará medidas para asegurar que los exploradores que proporcionan servicios desde dicho estado no transporte el equipaje de pasajeros que no estén a bordo de la aeronave, salvo que ese equipaje se someta a controles de seguridad apropiados que podrían incluir a la inspección.
- 4.4.4 Cada Estado contratante exigirá establecimiento de zonas de almacenamiento seguras en los aeropuertos que prestan servicios a la aviación civil internacional, donde pueda guardarse el equipaje extraviado hasta que se reexpida, sea reclamado o se disponga del mismo conforme a la legislación local.
- 4.4.5 Cada Estado contratante adoptará medidas para asegurar que los envíos presentados como equipaje por servicios de mensajería para transporte en aeronaves de pasajeros que realicen operaciones para la aviación civil internacional se sometan a controles de seguridad apropiados.

- 4.4.6 Cada Estado contratante asegurará que la transferencia del equipaje de bodega se someta a controles de seguridad adecuados a fin de impedir que se introduzcan artículos no autorizados a bordo de las aeronaves que realizan operaciones para la aviación civil internacional.
- 4.4.7 Cada Estado contratante establecerá medidas para asegurar que los explotadores de aeronaves que proporcionan servicios de pasajeros desde dicho Estado transporte únicamente el equipaje de bodega cuyo transporte haya sido autorizado de conformidad con los requisitos prescritos en el programa nacional de seguridad de la aviación.
- 4.4.8 A partir del 1 de enero de 2006, cada Estado contratante adoptará medidas para asegurar que el equipaje de origen, destinado a ser transportado en la bodega de una aeronave que realiza operaciones de aviación civil internacional se someta a inspección antes de cargarlo a bordo de la aeronave.
- 4.4.9 **Recomendación.** Cada Estado contratante debería adoptar medidas para asegurarse que el equipaje de bodega de origen destinado para ser transportar en la bodega de una aeronave que realiza operaciones de la aviación civil internacional se somete a inspección antes de cargarlo a bordo de la aeronave.
- 4.4.10 **Recomendación.** Cada estado contratante debería adoptarlas medidas necesarias para asegurar que el equipaje no identificado quede en depósito en una zona protegida y aislada hasta el momento en que se verifique que no contiene ningún explosivo ni otros artefactos peligrosos.
- 4.5 Medidas relativas a la carga , correo y otros artículos**
- 4.5.1 Cada Estado contratante se asegurará que los aeropuertos que prestan servicios a la aviación civil internacional se aplique medidas para custodiar la carga, equipaje, correo, suministros y piezas de repuesto que sean trasladados al aeropuerto para ser transportados en aeronaves , a fin de proteger a las mismas contra actos de interferencia ilícitas.

- 4.5.2 Cada Estado contratante adoptará medidas para asegurar que se someten a controles de seguridad apropiados la carga, las encomiendas de mensajería y por expreso y el correo que haya de transportarse en vuelos de pasajeros.
- 4.5.3 Cada Estado contratante adoptará medidas para asegurar que los explotadores no acepten envíos de carga, encomiendas, de mensajería o de expreso ni correo para su transporte en vuelos de pasajeros a menos que un agente acreditado responda de la seguridad de dichos envíos tales envíos se sometan a otros controles de seguridad para cumplir con los requisitos 4.5.2
- 4.5.4 Cada Estado contratante adoptará medidas para asegurarse que el aprovisionamiento a bordo y los suministros y piezas de repuesto que deban ser transportadas en los vuelos de pasajeros se sometan a controles de seguridad apropiados

4.6 *Medidas relativas a categorías especiales de pasajeros*

- 4.6.1 Cada Estado contratante adoptará medidas para asegurar que los explotadores y pilotos al mando de aeronaves estén informados en los casos en que viajen pasajeros bajo coacción, por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos, a fin de que puedan aplicarse los controles de seguridad apropiados.
- 4.6.2 Cada Estado contratante se asegurará que el piloto al mando sea notificado sobre el número de personas armadas y el emplazamiento de sus asientos.
- 4.6.3 Cada Estado contratante exigirá a los explotadores que proporcionen servicios desde dicho Estado, que incluyan en sus programas de seguridad medidas y procedimientos para mantener la seguridad a bordo de sus aeronaves en las que viajen pasajeros bajo coacción, por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos.
- 4.6.4 Cada Estado contratante asegurará que para la tenencia de armas a bordo de las aeronaves por los agentes del mantenimiento del arden público u otras personas autorizadas, actuando en cumplimiento de su deber, se exige autorización especial de conformidad con la legislación de los Estados interesados.

- 4.6.5 Cada Estado contratante considerará las solicitudes formuladas por cualquier otro Estado para permitir que personal armado pueda viajar a bordo de aeronaves de los explotadores del Estado solicitante. Este tipo de viaje sólo se permitirá después de que ambos Estados hayan llegado a un mutuo acuerdo.
- 4.6.6 Cada Estado contratante se asegurará de que el transporte de armas en otros casos esté permitido solamente cuando una persona autorizada y debidamente calificada haya determinado que no están cargadas, en su caso y a un así solamente si se colocan en un lugar inaccesible a cualquier persona durante el tiempo de vuelo.

4.7 *Medidas relativas al control de accesos*

- 4.7.1 Cada Estado contratante asegurará el establecimiento de zonas de seguridad restringida en los aeropuertos que prestan servicio a la aviación civil internacional y la aplicación de procedimientos y sistemas de identificación a las personas y los vehículos.
- 4.7.2 Cada Estado contratante asegurará la aplicación de los controles de seguridad correspondientes, incluyendo la verificación de antecedentes personales, salvo a los pasajeros a quienes se otorgado acceso sin escolta a las áreas de seguridad restringida del aeropuerto.
- 4.7.3 Cada Estado contratante exigirá que se apliquen medidas para que haya una supervisión adecuada de la circulación de personas hacia y desde las aeronaves para impedir el acceso no autorizado a las aeronaves.
- 4.7.4 **Recomendación** _ Cada Estado contratante debería asegurarse que los documentos de identidad emitidos a los miembros de la tripulación correspondan a las especificaciones pertinentes que figuran en el Doc. 9303 _ Documento de viaje de lectura mecánica .
- 4.7.5 **Recomendación** _ Cada Estado contratante debería asegurar que las personas a las que se otorga acceso a zonas de seguridad restringida y que no sean pasajeros, así como los artículos que transporten sean objeto de inspección al

azar de conformidad con la evaluación del riesgo llevada a cabo por las autoridades nacionales competentes.

- 4.7.6 **Recomendación** _ Cada Estado contratante debería asegurar que se vuelvan a efectuar, en forma periódica, las verificaciones estipuladas en 4.7.2 a todas las personas a las que se otorga un acceso sin escolta a las áreas de seguridad restringida.

CAPITULO 5 MÉTODOS PARA HACER FRENTE A LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

- 5.1 *Prevención*
- 5.1.1 **Cada Estado contratante adoptará medidas para salvaguardar a las aeronaves cuando existan sospechas justificadas de que puedan ser objeto de un acto de interferencia ilícita mientras estén en tierra y para notificar a las autoridades aeroportuarias, lo antes posible, la llegada de dichas aeronaves.**
- 5.1.2 **Cada Estado contratante establecerá procedimientos, entre los que esté comprendida la notificación al explotador , para inspeccionar las aeronaves , cuando exista sospecha justificadas de que puedan ser objeto de actos de interferencia ilícita, en busca de armas ocultas, explosivos u otros artefactos peligrosos.**
- 5.1.3 **Cada Estado contratante asegurará que se adopten disposiciones para investigar y eliminar, si es necesario los objetos que se sospeche sean artefactos de sabotaje o que representen riesgos en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional.**
- 5.2 Respuesta

- 5.2.1 Cada Estado contratante adoptará medidas apropiadas para garantizar la seguridad de los pasajeros y tripulantes de una aeronave objeto de acto de interferencia ilícita, hasta que puedan continuar su viaje.**
- 5.2.2 Cada Estado contratante encargado de prestar servicios de transito aéreo a una aeronave que sea objeto de un acto de interferencia ilícita recabará toda la información pertinente relativa al vuelo de dicha aeronave y la transmitirá a todos los demás Estados responsables de la dependencias de transito aéreos interesados, incluso a los aeropuertos de destino conocidos o supuesto, de modo que se tome las medidas apropiadas y oportunas en ruta y en los puntos de destino probables o posibles de la aeronave.**
- 5.2.3 Cada Estado contratante proporcionará asistencia a una aeronave que sea objeto de un acto de apoderamiento ilícito, tal como ayuda para navegación, servicios de transito aéreo y permiso para aterrizar, en la medida en que lo exijan la circunstancias.**
- 5.2.4 Cada Estado contratante adoptará medidas que considere factibles para asegurar que la aeronave sometida a un acto de apoderamiento ilícito que haya aterrizado en su territorio se retenga en tierra , a menos que su partida esté justificada por la necesidad imperiosa de proteger las vidas humanas. Sin embargo, es necesario que estas medidas tengan presente el grave peligro que supondría continuar el vuelo. Los Estados también reconocerán la importancia de las consultas, cuando sean posibles, entre el Estado donde haya aterrizado la aeronave y el Estado del explotador de dicha aeronave y de la notificación del Estado donde haya aterrizado la aeronave a los Estados de destino supuesto o declarado.**
- 5.2.5 Cada Estado contratante en cuyo territorio haya aterrizado una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita notificará dicho aterrizaje por medio más rápido al Estado de matrícula y al Estado del explotador y**

notificará igualmente por el medio más rápido toda otra información pertinente de que disponga a:

- a) ambos Estados**
- b) cada Estado cuyos ciudadanos hayan muerto o sufrido lesiones**
- c) cada Estado cuyos ciudadanos hayan sido tomados como rehenes**
- d) cada Estado contratante de cuyos ciudadanos tengan noticias que se encuentran en la aeronave; y**
- e) la Organización de la Aviación Civil Internacional.**

5.2.6 Recomendación _ Cada Estado contratante debería asegurar que la información recibida como consecuencia de las medidas tomadas de conformidad con 5.2.2 se distribuya localmente a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo interesadas, a las administraciones aeroportuarias apropiadas al explotador y a otras entidades pertinentes ,tan pronto como sea posible.

5.2.7 Recomendación _ Cada Estado contratante debería cooperar con otros Estados a fin de proporcionar una respuesta común en relación con un acto de interferencia ilícita. Al tomar medidas en su territorio para liberar a pasajeros y miembros de la tripulación de una aeronave objeto de acto de interferencia ilícita, cada Estado contratante debería utilizar, según corresponda, la experiencia y capacidad del Estado del explotador, del Estado del fabricante y del Estado de matrícula de dicha aeronave.

5.3 Intercambio de información y notificación

5.3.1 Cada Estado contratante afectado por un acto de interferencia ilícita proporcionará a la OACI toda la información pertinente relativa a los aspectos de seguridad del acto de interferencia ilícita, lo antes posible una vez resuelto el caso.

5.3.2 *Recomendaciones.*_ Cada Estado contratante debería intercambiar con otros Estados la información que considere conveniente, facilitando al mismo tiempo a la OACI dicha información, relativa a planes, diseños, equipo, métodos o procedimientos para salvaguardar a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita.

ADJUNTO AL ANEXO 17

EXTRACTO DEL ANEXO 2-

Capítulo 3. reglas generales

3.7 Interferencia ilícita

Toda aeronave que este siendo objeto de actos de interferencia ilícita hará lo posible de notificar a la dependencia ATM pertinente este hecho, toda circunstancia significativa relacionada con el mismo y cualquier desviación del plan de vuelos actualizado en las circunstancias hagan necesarias, a fin de permitir a la dependencia ATM dar prioridad a la aeronave y reducir al mínimo ,los conflictos de transito que puedan surgir con otras aeronaves

Nota 1.- La responsabilidad de la dependencia ATS en caso de interferencia ilícita figura en el Anexo11

Nota 2.- En el Adjunto B al presente Anexo figura un texto de orientación aplicable cuando una aeronave es objeto de una interferencia ilícita y no puede notificar el hecho a una dependencia ATS.

Nota 3.- En el Anexo 11, PANS –RAC (Doc. 4444) se indican las medidas que deben tomar la aeronaves que están siendo objeto de actos de interferencia ilícita y que cuentan con un equipo CPDLC; en el Manual de aplicaciones de enlace de datos de servicios de tránsito aéreo (Doc. 9694) figuran textos de orientación al respecto.

ADJUTO B. INTERFERENCIA ILÍCITA

1. Generales

Se desea que los siguientes procedimientos sirvan de orientación para las aeronaves que sean objeto de interferencia ilícita y que no puede notificar el hecho a una dependencia ATS

2. Procedimientos

2.1 A menos que la situación a bordo de la aeronave dicte otro modo de proceder, el piloto al mando debería de tratar de continuar el vuelo a lo largo de la ruta asignada y al nivel crucero asignado, por lo menos hasta que pueda comunicarse con una dependencia ATS o esté dentro de su cobertura radar.

2.2 Cuando una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita deba apartarse de la derrota asignada o del nivel de crucero asignado sin poder establecer contacto radiotelefónico con el ATS, el piloto al mando debería, de ser posible:

- a) Tratar de radiodifundir advertencias en la frecuencia VHF de urgencia y en otras frecuencias apropiadas a menos que la situación a bordo de la aeronave le dicte otro modo de proceder. De ser conveniente y si las circunstancias lo**

permiten, también deberá de recurrir para ello otro equipo como, por ejemplo , respondedores de a bordo, enlaces de datos etc.; y

- b) continuar el vuelo de conformidad a los procedimientos especiales para las contingencias en vuelo cuando dichos procedimientos hayan sido establecidos y promulgados en el Doc. 7030 - procedimientos suplementarios regionales.
- c) Si no se hubiese establecidos procedimientos regionales aplicables al caso, continuar el vuelo a nivel que difiera 300 m(1000ft) de los niveles de crucero utilizados normalmente por los vuelos IFR en la región, si la aeronave se encuentra por encima del nivel de vuelo 290 ó 150m (500ft) si se encuentra por debajo del nivel de vuelo 290.

Nota : en 3.8 del presente anexo se indican las medidas que debe tomar la aeronave que sea interceptada mientras es objeto de un acto de interferencia ilícita

.

<p>EXTRACTO DEL ANEXO 6 – OPERACIONES DE AERONAVES PARTE 1 – TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL</p>

CAPÍTULO 13. SEGURIDAD

13.1 Seguridad del compartimiento de la tripulación de vuelo.

E n todas la aeronaves previstas de una puerta en el compartimiento de la tripulación de vuelo, esta puerta deberá poder cerrarse con llave. La puerta solo deberá poder cerrarse desde el interior del compartimiento.

13.2 Lista de verificación para los procedimientos de búsqueda en el avión

Todo explotador se asegurará que se disponga a bordo de la lista de verificación los procedimientos de búsqueda de bombas que deben de emplearse en caso de sospecha de sabotaje. La lista de verificación estará acompañada de orientaciones sobre las medidas que deben adoptarse en caso de encontrarse una bomba o un objeto sospechoso de información sobre el lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba, en caso concreto de cada aeronave.

13.3 Programas de instrucción

13.3.1 Todo explotador establecerá y mantendrá un programa de instrucción que permita a los miembros de la tripulación actúen de la manera mas adecuada para reducir al mínimo las consecuencia de los actos de interferencia ilícita.

13.3.2 El explotador también establecerá y mantendrá un programa de instrucción para familiarizar a los empleados apropiados con las medidas técnicas preventivas atinentes a los pasajeros , carga, correos, equipos, repuestos y suministros que se hayan de transportar , de manera que dichos empleados contribuyan a la prevención de actos de sabotaje u otras formas de interferencia ilícita.

13.4 Notificación de actos de interferencia ilícita

Después de ocurrido un acto de interferencia ilícita, el piloto al mando presentará, sin demora , un informe sobre dicho acto a la autoridad local designada.

13.5 Varios

13.5.1 *Recomendación.*_ **Deberían preverse medios especializados para atenuar el efecto de explosiones a fin de utilizarlos en un lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba.**

13.5.2 *Recomendación* _ **Cuando un explotador acepte transportar armas que se la han retirado a los pasajeros, en la aeronave debería haber un lugar previsto**

para colocar dichas armas a fin de que sean inaccesible a cualquier persona durante el tiempo de vuelo.

- En el termino de este contexto de este capítulo , el termino seguridad se emplea en el sentido de prevención de actos ilícitos en contra de la aviación civil.

EXTRACTO DEL ANEXO

CAPITULO 1 DEFINICIONES Y APLICACIÓN

A Definiciones

Equipo de seguridad. Dispositivo de carácter especializado que se utiliza individualmente o como parte de un sistema , en la prevención o detección de actos de interferencia ilícita en la aviación civil y sus instalaciones y servicios

CAPITULO 2 ENTRADA Y SALIDAS DE AERONAVES

A Generalidades .

2.2 Los Estados contratantes dispondrán de los procedimientos para el despacho de aeronaves , incluso los que se aplican normalmente con fines de seguridad de la

aviación y los apropiados para el control de estupefacientes , se apliquen y se lleven acabo de tal manera que se preserven la ventaja de ofrece la velocidad inherente al transporte aéreo.

Nota: Con respeto a la aplicación de medidas de seguridad de la aviación véanse el Anexo 17 y el Manual de seguridad de la OACI

CAPITULO 3 ENTRADA Y SALIDAS DE PERSONAS Y SU EQUIPAJE

A Generalidades

3.2 Cada Estado contratante dispondrá de los procedimientos para el despacho de personas que viajen por vía aérea , incluso los que se aplican normalmente a los fines de seguridad de la aviación y los apropiados para el control de estupefacientes , se apliquen y se lleven acabo de tal manera que se preserve la ventaja que ofrece la velocidad inherente al transporte aéreo.

C Requisitos y procedimientos de salida

3.33 Los Estados contratantes, de conformidad con sus respectivos reglamentos , trataran de reducir los documentos exigidos a los pasajeros que salgan de su

territorio , pidiéndoles únicamente su pasaporte válido o algún otro documento de identidad aceptable.

Nota – se entiende que ese documento debería incluir un visado válido , si así se exige.

3.34 Los Estados contratantes no exigirán la presentación o inspección del equipaje de los pasajeros que salgan de su territorio salvo para aplicar las medidas de seguridad de la aviación , o en circunstancias especiales.

Nota : Esta disposición no tiene por objeto impedir la aplicación de medidas apropiadas para el control de estupefacientes ni de controles específicos de aduana cuando sea necesario.

CAPITULO 4 ENTRADA Y SALIDA DE CARGA

A Generalidades

4.3 Los Estados contratantes dispondrán de los procedimientos para el despacho de mercadería transportada por vía aérea y para el trasbordo de la carga del transporte aéreo al de superficie y viceversa , incluso los que aplican normalmente con fines de seguridad de la aviación y los apropiados para el control de estupefacientes , se apliquen y se lleven acabo de tal manera que se preserve la ventaja que ofrece la velocidad inherente al transporte aéreo y se eviten demoras .

Nota: Con respecto a la aplicación de medidas de seguridad de la aviación , véanse el Anexo 17 y el Manual de seguridad de la OACI

C Despacho de carga que haya de exportarse

4.13 Los Estados contratantes harán arreglos , compatibles con la seguridad de la aviación y los apropiados para el control de estupefacientes , a fin de que los explotadores puedan seleccionar y llevar a bordo de las aeronaves salgan , hasta la hora de salida la carga comprendido el equipaje no acompañado y los suministros.

4.14 Salvo por razones de seguridad de la aviación , los Estados contratantes no exigirá normalmente que se examine la carga , comprendido el equipaje no acompañado, que haya de exportarse por vía aérea.

Nota: Esta disposición no tiene por objeto que las autoridades examinen las mercancías exportadas en ciertos casos, cómo por ejemplo, expediciones en deposito , bajo licencia o en régimen de reintegro de derechos , ni tampoco excluir otras inspecciones indispensables, comprendida toda medida apropiada para el control de estupefacientes.

4.17 Los Estados contratantes permitirán que la carga , incluso el equipaje no acompañado, que haya de exportarse por vía aérea se presente para fines de despacho , en cualquier oficina habilitada de aduana. El traslado de la primera oficina hasta la de aduana del aeropuerto en que la carga, incluso el equipaje no acompañado hayan de cargarse en las aeronaves se hará de conformidad con el procedimiento establecido en la leyes y reglamentos del Estado de que se trate.

Dicho procedimiento será lo más sencillo posible, teniéndose debidamente en cuenta los requisitos sobre seguridad de la aviación y toda medida apropiada para el control de estupefacientes.

G. Equipo, suministros y piezas de repuestos de aeronaves

4.48 ***Método recomendado.***- El equipo terrestre y el equipo de seguridad importados en el territorio de un Estado contratante por una empresa de transporte aéreo de otro Estado contratante, para utilizarse dentro de los límites de un aeropuerto internacional con relación con el establecimiento o mantenimiento de un servicio internacional explotado por dicha empresa, debería de admitirse libre derecho de aduana y, en la medida de lo posible, de otros impuestos y derechos de conformidad con las disposiciones reglamentarias del Estado contratante en cuestión. Esta reglamentación no debería poner trabas excesivas a la empresa de transporte aéreo interesada en utilizar los referidos equipos terrestres y de seguridad.

Nota .- El objetivo de esta recomendación es admitir los artículos que se citan a continuación no se trata de desalentar a ningún Estado contratante que permita que una vez admitidos los artículos, se usen estos por otra empresa de transporte aéreo extranjera o fuera del aeropuerto internacional en cuestión.

E) Equipo de seguridad :

- dispositivos detectores de armas
- dispositivos detectores de explosivos
- dispositivos de entradas no autorizadas
- f) Partes componentes para incorporarlas en el equipo de seguridad.

4.51 Los Estados contratantes establecerán procedimientos para que las líneas aéreas y/o los explotadores de otros Estados contratantes puedan entrar y sacar sin demora

de sus territorios equipos de aeronaves , piezas de repuestos , equipo terrestre de instrucción y de seguridad , estén o no libres de derechos de aduana y de otras tasas y derechos , según las disposiciones, según las disposiciones de este Anexo o de cualquier otro acuerdo. Los Estados contratantes permitirán que se despache rápidamente la importación y exportación de tales mercaderías tan pronto concluyan las líneas aéreas o los explotadores en cuestión de tramites simplificados. Estas condiciones no cubrirán los artículos a la venta general , ni comida , bebida o tabaco

4.52 Los Estados contratantes permitirán el préstamo de equipo de aeronaves y piezas de repuestos y equipo de seguridad y sus correspondientes piezas de repuestos entre empresas de transporte aéreo , cuando se usan en relación con el establecimiento o mantenimiento de servicios aéreos internacionales regulares , sin pago de derechos de aduana, u otras tasas y derechos, a reserva solamente de las medidas de control que puedan disponer que el pago del préstamo ha de hacerse normalmente por devolución de artículos que sean cualitativa y técnicamente similares y del mismo origen y que en ningún caso se trate de una transacción de la que se deriven beneficios monetarios.

CAPITULO 6 AEROPUERTOS

INTERNACIONALES _ INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA EL TRÁFICO

A Generalidades

6.1 Los Estados contratantes tomarán las medidas necesarias para conseguir la cooperación de los explotadores y administraciones aeroportuarias con el fin de garantizar que se proporcionen instalaciones y servicios

apropiados para acelerar las formalidades de despacho de pasajeros , tripulación equipaje, carga y correo en sus aeropuertos internacionales. Tales instalaciones y servicios serán flexibles y susceptibles de ampliación , a fin de poder atender al crecimiento provisto del volumen del trafico o hacer frente a un mayor número de medidas de seguridad durante las situaciones de amenaza grave, permitiendo al mismo tiempo la aplicación de medidas apropiadas para el control de estupefacientes.

Nota.- Respecto a la aplicación de medidas de seguridad de la aviación .véase la disposición pertinente del Anexo

17 Capítulo 2[2.2]

B. Disposiciones relativas al movimiento del tráfico en los aeropuertos

III. Salida de pasajeros, tripulaciones y equipajes

6.22 **Método recomendado.**_ A fin de facilitar la salida de las aeronaves , los Estados contratantes al examinar a los pasajeros como medida de seguridad o para los efectos de control de estupefacientes que sea apropiado, deberán , en lo posible utilizar equipo especializado para llevar acabo esa tarea , con miras a reducir en forma sustancial el número de personas a las cuales se les debe efectuar un registro por otros medios.

Nota 1. _ debería evitarse el empleo de técnicas radiológicas para el examen del pasajero.

Nota 2 . _ Cuando haya de realizarse un registro físico minucioso, éste no debería hacerse e la vista del público. Si no se dispone de habitaciones especiales, se puede utilizar cortinas o biombos adecuados para este fin.

6.23 **Método recomendado** . _ A fin de facilitar las salidas de las aeronaves , los Estados contratantes al examinar el equipaje de los pasajeros que salen de su territorio , como mediada de seguridad o para los efectos de control de estupefacientes que sea apropiado , deberían en lo posible, utilizar equipo especializado para llevar acabo esa tarea, con miras a reducir en forma sustancial el volumen de equipaje que deba registrarse por otros medios.

V. Tránsito y trasbordo de pasajeros y tripulantes.

6.34 **Método recomendado** . _ Los estados contratantes deberían asegurar las provisiones de instalaciones física en los aeropuertos en los que el volumen y la naturaleza del trafico así lo exijan, en la que la tripulación y los pasajeros en tránsito directo en la misma aeronave o que se transfieran a otros pudiesen permanecer temporalmente si tener que someterse a las formalidades de inspección salvo para aplicar medidas de seguridad de la aviación en circunstancias especiales.

Nota. _ Esta disposición no tiene por objeto impedir la aplicación de medidas apropiadas para el control de estupefacientes.

VII. Instalaciones para el manejo y despacho dela carga y correo

6.44 **Método recomendado.** _ Debería proveerse espacio adecuado en los terminales de carga para el almacenamiento y el manejo de carga aérea, incluyendo la carga y descarga de los contenedores y paletas, y dicho espacio debería estar junto al área de aduana y ser fácilmente accesible para las personas y vehículos autorizados, tanto desde la plataforma como de las vías de acceso a la parte pública . a los efectos de dichos arreglos , deberán

tenerse en cuenta la seguridad de la aviación y medidas apropiadas para el control de estupefacientes.

6.46 *Método recomendado.*_ Los terminales de carga aérea deberían estar equipados con medios apropiados de almacenamiento para la carga especial (por Ej. Mercancías de valor , artículos perecederos , restos mortales, materiales radioactivos y otras mercancías peligrosas en todo momento contra el acceso de personas no autorizadas.

CAPITULO 8. OTRAS DISPOSICIONES SOBRE FACILITACIÓN

A. Finanzas y exención de requisición o embargo

8.2 *Método recomendado* ._ Las aeronaves, equipo terrestre, equipo de seguridad , piezas de repuesto y suministros técnicos de una empresa de transporte aéreo que se hallen en un Estado contratante(que no sea el Estado contratante en el cual la empresa esté establecida)y que deban ser usados para la explotación en un servicio aéreo internacional que preste servicios a dicho Estado contratante deberían ser exceptuados de aquellas leyes que autorizan la requisa o el embargo de la aeronave , equipo piezas , suministros para uso publico , sin perjuicio del

derecho de embargo por infracción de las leyes de dicho
Estados contratante.

*EXTRACTO DEL ANEXO 10_ TELECOMUNICACIONES AERONAUTICAS,
VOLUMEN IV (SISTEMA DE RADAR DE VIGILANCIA Y SISTEMA ANTICOLACIÓN)*

CAPITULO 2 GENERALIDADES

2.1 RADAR SECUNDARIO DE VIGILANCIA (SSR)

2.1.4 Código de respuesta en modo A (impulsos de información)

2.1.4.2.1 El Código 7700 para poder reconocer a una
aeronave en estado de emergencia .

2.1.4.2.3 El Código 7500 para poder reconocer a una
aeronave que sea objeto de interferencia
ilícita

2.1.4.3 Se dispondrá lo necesario para que el equipo de
codificador de tierra pueda reconocer
inmediatamente los códigos 7550, 7600, y 7700 en
modo A

EXTRACTO DEL ANEXO 11

CAPITULO 2 GENERALIDADES

2.22 Servicio a las aeronaves en caso de una emergencia

2.22.1 Se dará la mayor atención, asistencia y prioridad sobre otras aeronaves a la aeronave que sepa, o se sospeche, que se encuentra en estado de emergencia, incluido el caso en que esté siendo objeto de interferencia ilícita, según exijan las circunstancias.

Nota. _ Para indicar que se encuentra en estado de emergencia una aeronave equipada con una capacidad apropiada de enlace de datos o un respondedor SSR podría hacer funcionar el equipo en la forma siguiente.

- a) en el Modo A, código 7700
- b) en el Modo A, código 7500 para indicar en forma específica que esta siendo objeto de interferencia ilícita; o
- c) activar la capacidad de emergencia o urgencia apropiada de la ADS, o
- d) transmitir el mensaje de emergencia apropiado mediante CPDLC.

2.22.2 Cuando sepa o se sospeche que una aeronave objeto de interferencia ilícita, las dependencias ATS atenderán con prontitud las solicitudes de dichas aeronaves. Seguirá transmitiéndose la información que proceda para que el vuelo se realice con seguridad, y se tomen las medidas necesarias para facilitar la realización de todas las fases de vuelo, especialmente el aterrizaje, en condiciones de seguridad.

CAPITULO 5. SERVICIO DE ALERTA

5.1 Aplicación

5.1.1 Se suministrara servicio de alerta :

d) a todas las aeronaves que se sepa o se sospeche que están siendo objeto de interferencia ilícita .

5.2 Notificación a los centros de coordinación de salvamento

5.2.1 Con excepción de lo prescrito en 5.1 y sin perjuicio de cualesquiera otras circunstancias que aconsejen tal medida , las dependencias de los servicios de tránsito aéreo notificarán inmediatamente a los centros de coordinadores de salvamento que consideran que una aeronave se encuentra en estado de emergencia de conformidad con lo siguiente:

b) Fase de alerta:

A menos que haya indicios favorables en cuanto a la seguridad de la aeronave y de sus ocupantes ; o

4) cuando se sepa o se sospeche que una aeronave está siendo objeto de interferencia ilícita .

5.4 Información para el explotador

5.5.1 Cuando un control de aérea o un centro de información de vuelo, decida que una aeronave esta en FESE de incertidumbre o de alerta , se lo notificara al explotador cuando sea posible , antes de comunicarlo al centro de coordinador de salvamento.

Nota. – Si una aeronave esta en la fase de peligro , se tiene que notificar inmediatamente al centro coordinador de salvamento, de acuerdo con 5.2.1

5.5.2 Toda la información que el centro de control de área o de información de vuelo haya notificado al centro coordinador de salvamento, se comunicara igualmente sin de mora al explotador, siempre que esto sea posible.

5.6 Información destinada a las aeronaves que se encuentran en las proximidades de una aeronave en estado de emergencia

5.6.1 cuando una dependencia de servicio de tránsito aéreo establezca que una aeronave se encuentra en estado de emergencia, informara a otras aeronaves que se sepan que están en las proximidad de la aeronave en cuestión, de la naturaleza

de la emergencia tan pronto como sea posible , excepto según se dispone en 5.6.2

- 5.6.2 Cuando una dependencia de los servicios de tránsito aéreo sepa o sospeche que una aeronave esta siendo objeto de interferencia ilícita no se hará ninguna referencia en las comunicaciones ATS aeroterrestres a la naturaleza de la emergencia, a menos que en las comunicaciones procedentes de la aeronave afectada se haya echo referencia a la misma con anterioridad y se tenga la certeza de que tal referencia no agravará la situación

EXTRACTO DEL ANEXO 13 _ INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTE E INCIDENTES DE AVIACIÓN

CAPITULO 5. INVESTIGACIÓN
ORGANIZACIÓN Y RELACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN
RESPONSABILIDADES DEL ESTADO QUE REALIZA LA INVESTIGACIÓN

Notificación de las autoridades de seguridad de la aviación

- 5.11 Si en el curso de la investigación se sabe o se sospecha que tubo lugar un acto de interferencia ilícita , el investigador encargado tomará medidas inmediatamente para asegurar que se informe de ello a las autoridades de seguridad de la aviación de los Estados interesados.

EXTRACTOS DEL ANEXO 14 _ AERÓDROMOS
VOLUMEN I _ DEISEÑO DEL CENTRO DE OPERACIONES DE

CAPITULO 3. CARACTERISTICAS FÍSICAS

3.13 Puesto de estacionamiento aislado para aeronaves

3.13.1 Se designara un puesto de estacionamiento aislado para aeronaves o se informará a la torre de control del aeródromo de un área adecuadas para el estacionamiento de una aeronave que sepa o se sospeche que esta siendo objeto de interferencia ilícita, o que por otras razones necesita ser aislada de las actividades normales del aeródromo.

3.13.2 **Recomendación** . _ El puesto de estacionamiento aislado para aeronaves debería estar ubicado a la máxima distancia posible ,pero en ningún caso a menos de 100 m de los otros puestos de estacionamiento , edificios o áreas públicas, etc. Debería tener especial cuidado de asegurar que el puesto de estacionamiento no este ubicado sobre instalaciones subterráneas de servicios tales como gas y combustible de la aviación , y dentro de lo posible, cables eléctricos o de comunicaciones

CAPITULO 5. AYUDAS VISUALES PARA LA NAVEGACIÓN

5.3 Luces

5.3.21 Iluminación de plataforma con proyectores

(Véanse también 5.3.15.1 y 5.3.16.1)

Aplicación

5.3.21.1 **Recomendación** . _ Debería suministrarse iluminación con proyectores en las plataformas , en las instalaciones de deshielo/ antihielo y en los puestos designados para estacionamiento aislado de aeronaves, destinados a utilizarse por la noche.

Nota 1._ Cuando las instalaciones de deshielo /antihielo están situadas muy cerca de la pista y la iluminación con proyectores pudiera resultar confusa para los pilotos, 11 de abril del 2002 requerirse otros medios de iluminación de instalación.

Nota 2._ La designación de un puesto de estacionamiento aislado para aeronaves se especifica en 3.13

Nota 3._ En el Manual de diseño de aeródromo, parte 4 , se da orientación sobre la iluminación de la plataforma con proyectores.

CAPITULO 8. EQUIPO E INSTALACIONES

8.1 Fuente secundaria de energía eléctrica

Generalidades Aplicación

8.1.1 Recomendación . _ Debería proveerse una fuente secundaria de energía eléctrica capaz de satisfacer, por lo menos los requisitos de las siguientes instalaciones de aeródromo:

e) la iluminación indispensable para fines de seguridad si se provee de acuerdo con 8.5

8.4 Valla

Aplicación

8.4.2 **Recomendación** . _ Debería proveerse una valla u otra barrera adecuada en un aeródromo para evitar el acceso inadvertido o premeditado de personas no autorizadas en una zona del aeródromo vedada al público.

Nota 1._ Esto incluye la instalación de dispositivos adecuados en las cloacas, conductos, túneles, etc. cuando sea necesario para evitar el acceso.

Nota 2._ Pueden que sean necesarias medidas especiales para restringir el acceso de personas sin autorización a las pistas o calles de rodaje que pasen por encima de caminos públicos.

8.4.3 **Recomendación** . _ Deberán proveerse medios de protección adecuados para impedir el acceso inadvertido o premeditado de personas no autorizadas a las instalaciones y servicios terrestres indispensables para la seguridad de la aviación civil ubicados fuera de aeródromo.

Emplazamiento

8.4.4 **Recomendación.**_ La valla o barrera debería colocarse de forma que separe las zonas abiertas al público del área de movimiento y otras instalaciones o zonas del aeródromo vitales para la operación segura de las aeronaves.

8.4.5 **Recomendación** . _ Cuando se considere necesario aumentar la seguridad , debería despejarse la zona a ambos lados de las vallas o barreras , para facilitar la labor de las patrullas y hacer que sea más difícil el acceso el acceso no autorizado. Debería estudiarse si convendría establecer un camino circundante dentro del cercado o de las vallas del aeródromo, para el uso del personal de mantenimiento y de las patrullas de seguridad.

8.5 **Iluminación para fines de seguridad** .

Recomendación . _ Cuando se considere conveniente por razones de seguridad , deberían iluminarse en los aeródromos a un nivel mínimo indispensable las vallas u otras barreras erigidas para la protección de la aviación civil internacional y sus instalaciones. Debería estudiarse si convendría instalar luces , de modo que de iluminado el terreno a ambos lados de las vallas o barreras, especialmente en los puntos de acceso.

CAPITULO 9 SERVICIOS DE EMERGENCIA Y OTROS SERVICIOS

9.1 Planificación para casos de emergencia en los aeródromos

generalidades

Nota de introducción._ La planificación para casos de emergencia en los aeródromos es el procedimiento mediante el cual se hacen preparativos en un aeródromo para hacer frente a una emergencia que se presente en el propio aeródromo o en sus inmediaciones. La finalidad de dicha planificación consiste en reducir al mínimo las repercusiones de

una emergencia , especialmente por lo que respecta a salvar vidas humanas y no interrumpir la operaciones de las aeronaves. El plan de emergencia determina los procedimientos que deben seguirse para coordinar la intervención de las distintas entidades del aeródromo (o servicios) y las de las entidades de la comunidad circundante que pudieran prestar ayuda mediante su intervención. En el Manual de servicio de aeropuertos, parte 7 , figura texto de orientación destinado ayudar a las autoridades competentes en la planificación para casos de emergencia en los aeródromos.

9.1.1 En todo aeródromo se establecerá un plan de emergencia que guarde relación con las operaciones de aeronaves y demás actividades desplegadas en el aeródromo.

9.1.2 El plan de emergencia del aeródromo deberá prever la coordinación de las medidas que deban adoptarse frente a una emergencia que se presente en un aeródromo o en sus inmediaciones.

Nota._ Algunos ejemplos de emergencias son los siguientes:

Emergencias que afectan a la aeronave , casos de sabotaje incluyendo amenaza de bomba. Actos de apoderamiento ilícito de aeronaves, incidentes debido a mercancías peligrosas, incidentes de edificios y catástrofes naturales.

9.1.3 El plan deberá coordina la intervención o la participación de todas la entidades existentes , que ajuicio de la autoridad competente pudieran ayudar a hacer frente a una emergencia

Nota._ Entre dichas entidades pueden citarse las siguientes:

- En el aeródromo : la dependencia de control de tránsito aéreo , los servicios de salvamento, y extinción de incendios, la administración del aeródromo, los servicios médicos y de ambulancias, los explotadores de aeronaves , los servicios de seguridad y la policía.
- Fuera del aeródromo: los cuartelitos de bomberos , la policía, los servicios médicos y de ambulancia , los hospitales, las entidades militares y las patrullas portuarias o guardacostas.

- 9.1.4 **Recomendación.**_ El plan debería prever , de ser necesario, la cooperación y coordinación con el centro de coordinador de salvamento.
- 9.1.5 **Recomendaciones.**_ El documento donde figure el plan para casos de emergencia en los aeródromos debería incluir, como mínimo, los siguiente:
- a) Tipos de emergencia previstas
 - b) Entidades que intervienen en el plan
 - c) Responsabilidad que debe asumir y papel que debe desempeñar cada una de las entidades, el centro de operaciones de emergencia y el puesto de mando en cada tipo de emergencia;
 - d) Información sobre los nombre y los números de teléfono de las oficinas o personas con las que se debe entrar en contacto en caso de una emergencia de terminada; y
 - e) Un mapa cuadrículado del aeródromo y de sus inmediaciones

Centro de operaciones de emergencia y puesto de mando

- 9.1.7 **Recomendación.**_ Debería contarse con un centro de operaciones de emergencia fijo y un puesto de mando móvil, para utilizarlos durante una emergencia .
- 9.1.8 **Recomendación.**_ El centro de operaciones de emergencia debería formar parte de las instalaciones y servicios de aeródromos y debería ser responsable de la coordinación y dirección general de la respuesta frente a una emergencia.
- 9.1.9 **Recomendación.**_ El puesto de mando debería ser una instalación apta para ser transportada rápidamente al lugar de una emergencia , cuando se a necesario y debería asumir la coordinación local de las entidades que beban hacer frente a la emergencia.

9.1.10 **Recomendación.**_ Debería destinarse una persona para que asuma la dirección del centro de operaciones de emergencia, cuando sea conveniente , a otra persona para el puesto demandado.

Sistema de comunicaciones

9.1.11 **Recomendaciones.**_ Deberían instalarse sistemas de comunicaciones adecuados que enlacen el puesto de mando y el centro de operaciones de emergencia entre sí y con las entidades que intervengan , de conformidad con las necesidades peculiares del aeródromo.

Ensayo del plan de emergencia

9.1.12 El plan comprenderá procedimientos para verificar periódicamente si es adecuado y para analizar los resultados de las verificaciones a fin de mejorar su eficacia.

Nota._ en el plan estarán comprendidas todas las agencias de intervención con sus respectivos equipos.

9.1.13 El plan se verificará mediante:

- a) prácticas completas de emergencia de aeródromo a intervalos que no excedan a los dos años.
- b) Prácticas de emergencia parciales en el año que siga a las prácticas completa de emergencia de aeródromo para asegurarse que se han corregido las deficiencias observadas durante las prácticas completas.

Y se examinará subsiguientemente , o después de que ocurriera una emergencia, para corregir las deficiencias observadas durante tales prácticas o en tal caso de emergencia.

Nota._ El objetivo de una práctica completa es asegurarse de que el plan es adecuado para hacer frente a diversas clases de emergencias. El objetivo de una práctica parcial es asegurarse de que reaccionan adecuadamente cada una de las agencias que intervienen y cada una de las partes del plan por ejemplo, el sistema de comunicaciones.

CAPITULO 2. CAMPO DE APLICACIÓN

2.2 Instrucciones Técnicas sobre mercancías peligrosas

2.2.1 Todo Estado contratante tomara las medidas necesarias para lograr el cumplimiento de las disposiciones detalladas contenidas en las Instrucciones Técnicas , para el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea (Doc. 9284) aprobadas y publicadas periódicamente de conformidad con el procedimiento establecido por el consejo de la OACI. Todo estado contratante tomará las medidas necesarias para lograr el cumplimiento de las medidas de las Instrucciones Técnicas, que puedan publicarse durante el periodo de vigencia establecido de una edición de las Instrucciones Técnicas.

2.2.2 ***Recomendación.***_ Todo Estado contratante debería informar a la OACI de las dificultades encontradas en la aplicación de las Instrucciones Técnicas y sugerir las modificaciones que convendría introducir en las mismas.

CAPÍTULO 10 ORGANIZACIÓN DE PROGRAMAS

Se establecerán y actualizarán programas de capacitación sobre mercancías peligrosas, de conformidad con lo prescrito en las Instrucciones Técnicas.

EXTRACTOS DEL DOC 9284_ INSTRUCCIONES TÉCNICAS PARA EL TRANSPORTE SIN RIESGO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR VÍA AÉREA

PARTE I GENERALIDADES

Capítulo 4

INSTRUCCIÓN

Partes de este capítulo resultan afectadas por las discrepancias estatales CA 5; HK1;

Véase la tabla A-1

4.1 ORGANIZACIÓN DEL PROGRAMA DE INSTRUCCIÓN

4.1.1 Es necesario que las personas jurídica que se enumeran a continuación organicen y actualicen – o que otros lo hagan en su nombre _ programas de instrucción y de repaso sobre mercancías peligrosas:

- f) las agencias dedicadas a la inspección de seguridad de los pasajeros y su equipaje.

EXTRACTO DE LOS PROCEDIMIENTOS PARA LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA –GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO (DOC 4444)

CAPÍTULO 5 MÉTODOS Y MINIMAS DE SEPARACIÓN

5.2 DISPOSICIONES GENERALES PARA LA SEPARACIÓN DEL TRANSITO AÉREO CONTROLADO

5.2.1.2 Deberían aplicarse separaciones mayores que las mínimas específicas , siempre que circunstancias excepcionales, como la interferencia ilícita o dificultades de navegación , exijan precauciones adicionales . sin embargo esto debe hacerse teniendo debidamente en cuenta, todos los factores pertinentes , a fin de entorpecer la corriente del tránsito por la aplicación de separaciones excesivas.

*Nota.*_ La interferencia ilícita en una aeronave constituye un ejemplo de circunstancias excepcionales que podrían exigir la aplicación, entre la aeronave que está siendo objeto de interferencia ilícita y otras aeronaves, de separación mayores que las mínimas especificadas.

CAPÍTULO 15 PROCEDIMIENTOS RELATIVOS A EMERGENCIA FALLA DE COMUNICACIONES Y CONTINGENCIAS

15.1 PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA

15.1.1 Generalidades

15.1.1.1 La diversidad de circunstancias en que ocurre cada caso de emergencia impide el establecimiento de procedimientos detallados y exactos que se han de seguir. Los procedimientos aquí descritos pueden servir de guía general al personal de servicio de tránsito aéreo. Las dependencias de tránsito aéreo mantendrán la máxima coordinación y se deja ajuicio del personal la forma mejor en que han de atenderse los casos de emergencia .

*Nota. 1.*_ en el capítulo 8 ,8.8.1 figuran otros procedimientos radar que han de aplicarse en casos de emergencia y contingencias.

*Nota 2.*_ Si el piloto de una aeronave que se enfrenta a una situación de emergencia a recibido anteriormente instrucciones del ATC para activar el transpondedor en un código específico , se mantendrá normalmente tal código a no ser que en circunstancias especiales el piloto haya decidido o recibido instrucciones para actuar de otro modo. Cuando el ATC no haya solicitado que se ponga un código el piloto pondrá el transpondedor al código 7700 en Modo A

15.1.1.2 Cuando una aeronave declara que esta en una emergencia, la dependencia ATS debería adoptar las medidas apropiadas y pertinente en la forma siguiente:

- a) a no ser que la tripulación de vuelo lo haya indicado claramente o se sepa por otros medios, adoptar todas las medidas necesarias para asegurarse de la identificación y el tipo de aeronaves, el tipo de emergencia las intenciones de la tripulación de vuelo, así como la posición y nivel de vuelo de la aeronave .
- b) decidir acerca de la clase más rápida de asistencia que pueda ofrecer.
- c) Conseguir la ayuda de cualquier otro dependencia ATS o de otros servicios que pudieran estar en condiciones de proporcionar asistencia a la aeronave.
- d) Proporcionar a la tripulación de vuelo información solicitada así como cualquier otra información pertinente, tal como los detalles acerca de aeródromos convenientes, altitudes mínimas de seguridad, información meteorológica ;
- e) Obtener del explotador o de la tripulación de vuelo tal parte de la información siguiente que pueda ser pertinente: número de persona a bordo, cantidad de combustible remanente, presencia posible de materiales peligrosos y la índole de los mismos; y
- f) Notificar a la dependencias ATS y autoridad es competentes el caso , según lo especificado en las instrucciones locales.

15.1.1.3 Debería evitarse de ser posible , cambiar de frecuencia de radio y de código SSR ; normal mente dichos cambios sólo deberías efectuarse si puede mejorarse el servicio proporcionado a la aeronave. Debería limitarse al mínimo las instrucciones acerca de maniobras que haya de realizar la aeronave cuyo motor haya fallado. Cuando proceda otras aeronaves que estén volando en las cercanías de la aeronave en condiciones de emergencia deberían ser notificadas acerca de las circunstancias.

Nota. se presentaran solicitudes a la tripulación de vuelo respecto a la información que figura en 15.1.1.2 e) solamente si no se dispone de la información del explotador , o de otras fuentes, y estará limitada a la información que sea esencial .

15.1.2 Prioridad

Se dará prioridad sobre otras aeronaves que se sepa o se sospeche, que se encuentra en estado de emergencia , incluido el caso de que este siendo objeto de interferencia ilícita.

15.1.3 Interferencia ilícita y amenaza de bomba en la aeronave.

15.1.3.1 El personal de servicio de tránsito aéreo estará preparado para reconocer cualquier indicación de que una aeronave está siendo objeto de un acto de interferencia ilícita.

15.1.3.2 Siempre que se sospeche que una aeronave está siendo objeto de un acto de interferencia ilícita y no se disponga a visualización automática distintiva de los códigos 7500 y 7700, Modo A del SSR, el controlador radar intentará verificar sus sospechas sintonizando sucesivamente el decodificador SSR en los códigos 7500 y 7700, Modo A

Nota. se supone que una aeronave equipada con transpondedor SSR lo hará funcionar en el Modo A código 7700 para indicar que está amenazado por un grave e inminente peligro y que necesita ayuda inmediata.

15.1.3.3 Siempre que se sepa o se sospeche que se está cometiendo un acto de interferencia ilícita o se haya recibido un aviso de amenazas de bombas en una aeronave, las dependencias ATS atenderán prontamente las peticiones o las necesidades previas de la aeronave, incluyendo las solicitudes de información correspondientes a los servicios de instalaciones aéreas , a los procedimientos y servicios a lo largo de la ruta de vuelo y de cualquier aeródromo de aterrizaje previsto, y tomarán las medidas que sean necesarias para acelerar la realización de todas las fases del vuelo.

15.1.3.3.1 Asimismo las dependencias ATS:

- a) transmitirán y continuarán transmitiendo, la información pertinente a la realización segura del vuelo, si esperar respuesta de la aeronave;
- b) vigilarán y trazarán el proceso del vuelo en los medios disponibles y coordinarán la transferencia de control con las dependencias ATS adyacentes, sin solicitar transmisiones u otras respuestas de la aeronave , amén que la comunicación con la misma permanezca normal.

- c) Información a las dependencias ATS , apropiadas incluidas en la FIR adyacentes , a las que incumbe ese vuelo.

*Nota .*_ Al aplicar esta disposición deberán tenerse en cuenta todos los factores que podrían afectar al progreso del vuelo , incluso a autonomía de combustible de la aeronave y la posibilidad de que se produzcan cambios repentinos de ruta o destinos. El fin que se persigue es suministrar a cada dependencia ATS con tanta anticipación como la permita las circunstancias, información apropiada en lo tocante a la prevista o posible penetración de la aeronave en su área de responsabilidad .

- d) notificarán:

- 1) al operador o a su representante a signado
- 2) al centro coordinador de salvamento correspondiente, de acuerdo con los métodos de alerta adecuados
- 3) a la autoridad de seguridad asignada

*Nota .*_ Se supone que la autoridad de seguridad designada o el explotador notificarán a su vez a las otras partes interesadas, de acuerdo con los métodos preestablecidos.

- e) retransmitirán mensajes adecuados , relativos a las circunstancias relacionadas con la interferencia ilícita , entre la aeronave y las autoridades designadas

15.1.3.4 Se aplicarán los siguiente procedimientos adicionales si se recibe una amenaza de que se colocada a bordo de una aeronave conocida una bomba o cualquier otro artefacto explosivo. La dependencia ATS que reciba la información sobre la amenaza:

- a) si está en comunicación directa con la aeronave ,notificara sin demora a la tripulación de vuelo de la amenaza y las circunstancias en torna a la menaza; o
- b) si no esta en comunicación directa con la aeronave, lo notificará a la tripulación de vuelo por los medios más expeditos, haciendo uso de otras de pendencias ATS u otros canales.

15.1.3.5 La dependencia ATS que este en comunicación con la aeronave se asegurara acerca de la intenciones de la tripulación de vuelo y notificara tales intenciones a las dependencias ATS que puedan estar interesadas en el vuelo.

- 15.1.3.6 Se tramitará lo relativo a la aeronave de la forma más expedita asegurándose al mismo tiempo, en la medida de lo posible, de la seguridad de otras aeronaves y de que el personal e instalaciones en tierra no corran ningún riesgo.
- 15.1.3.7 Las aeronaves en vuelo recibirán una nueva autorización hacia un nuevo destino solicitado, sin demora. Cualquier solicitud de la tripulación de vuelo de ascender o descender para fines de igualar o reducir la diferencia entre la presión del aire fuera y la presión del aire de la cabina será aprobada tan pronto como sea posible.
- 15.1.3.8 Debería comunicarse a las aeronaves en tierra que se mantengan lo más alejadas posible de otra aeronave e instalaciones y, de ser apropiado que abandonen la pista. Deberían impartirse instrucciones a la aeronave para que realice el rodaje hasta una zona de estacionamiento designado o aislada de conformidad con las instrucciones locales. En caso de que la tripulación de vuelo tome medidas alternativas, tales como las de desembarcar a los pasajeros y a la tripulación inmediatamente, deberían adoptarse medidas para mantener otras aeronaves, vehículos y personal a una distancia segura de la aeronave amenazada.
- 15.1.3.9 Las dependencias ATS no proporcionarán ningún asesoramiento ni propondrán ninguna medida que haya de adoptar la tripulación de vuelo en relación con artefacto explosivo.
- 15.1.3.10 Deberá mandarse al puesto de estacionamiento aislado designado a las aeronaves que se sepa o sospeche que están siendo objeto de interferencia ilícita, o que por cualquier otra razón, sea conveniente apartar de las actividades normales de un aeródromo. En los casos que no se haya asignado tal puesto de estacionamiento aislado, o si no se dispone de él, se enviará la aeronave a un puesto dentro del área o las áreas elegidas de común acuerdo con las autoridades del aeródromo. La autorización de rodaje especificará la ruta que ha de seguir hasta el puesto de estacionamiento. Esta ruta se elegirá

de modo que se reduzca al mínimo los riesgos para el público, otras aeronaves y las instalaciones del aeródromo.

*Nota.*_ Véase el Anexo 14, volumen1 Capítulo 3

<p>EXTARCTO DE LOSPROCEDIMEINTOS PARA LOS SERVICOS DE NAVEGACIÓN AÉREA _ OPERACIONES DE AERONAVES (DOC. 8168) VOLUMEN 1 _ PROCEDIMIENTOS DE VUELOS</p>

PARTE VIII _ PROCEDIMIENTOS DE UTILIZACIÓN DEL TRANSPONDEDOR DEL RADAR SECUNDARIO DE VIGILANCIA (SSR)

CAPITULO 1 FUNCIONAMIENTO DE LOS TRASPONDEDORES

1.4 PROCEDIMIENTOS DE EMRGENCIA

1.4.1 El piloto de una aeronave que se encuentre en situación de emergencia ajustará el transpondedor en el código 7700 en Modo A a no ser que previamente haya recibido instrucciones del ATC para que ponga el transpondedor en un código específico. En este ultimo caso el piloto continuará empleando este código mientras el ATC no le indique otra cosa.

1.4.2 Sin perjuicio en los procedimientos en

1.4.1 , el piloto puede seleccionar el código 7700 en Modo A cada vez que tenga una razón específica para considerar que está sería la medida más adecuada.

1.6 INTERFERENCIA ILÍCITA DE AERONAVES EN VUELO

1.6.1 Si una aeronave esta siendo objeto en pleno vuelo de acto de interferencia ilícita, el piloto al mando tratara de ajustar el transpondedor en el código 7500 en Modo A para dar aviso de la situación , a no ser que la s circunstancias justifiquen el empleo del código 7700.

1.6.2 Cuando un piloto haya seleccionado el código 7500 en Modo A y el ATC le pida posteriormente que confirme su clave de conformidad con 1.1.5, lo confirmará o no responderá según sean las circunstancias.

Nota . _ La ausencia de respuesta por parte del piloto será interpretada por la ATC como un indicio de que el empleo del código 7500 no se debe a una selección involuntaria de una clave incorrecta.

_ FIN _

Datos de marginales adicionales para la inscripción

Departamento: 08-LA PAZ
Tipo Libro: 01-Libro de Propiedad
Libro: 516, Inscripción n.: 22

Corr.	Tipo	Texto Marginal/Nota	Creado por:	En fecha:
1	M	COMODATO #200308013514 -20-11-2003	CR1056	2003-11-20 13:26:42.0
2	M	DADA EN COMODATO UNA PORCION DE 10,030.80 M2 POR INSCRIPCION NUMERO 25 FOLIO 155 LIBRO 1277 DE PROPIEDAD A FAVOR DE EL GOBIERNO DE EL SALVADOR, EN EL RAMO DE LA DEFENSA NACIONAL, PARA EL PLAZO DE 50 AÑOS. - 17/12/2003	YA2385	2003-12-16 14:14:35.0

22 Libros 516 - 1994

Del inscripción de Comodato a favor de HOTEL, sobre 2500 m2. por el # 26, del 14 7 10 62 18. 21-11-90

14 NUMERO DOS.-En la ciudad de San Salvador, a las nueve horas del día siete de agosto de mil novecientos ochenta y cinco. Ante mi, JUAN FRANCISCO MERINO AYALA, Notario, de este domicilio, comparece el señor José Luis Andreu Ruiz, conocido por

15 Luis Andreu Ruiz, quien firma "Luis Andreu R." de cuarenta y siete años de edad,

16 Ingeniero Civil, de los domicilios de Nueva San Salvador y esta ciudad, persona de

17 mi conocimiento, a quien identifico por medio de su Cédula de Identidad Personal

18 número cuatro guión uno guión cero cero nueve mil novecientos dieciocho, que he

19 tenido a la vista, quien actúa en su calidad de Presidente de la Junta Directiva

20 de la "Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma", Institución de Derecho Público con

21 carácter autónomo y personalidad jurídica, de este domicilio, que en lo sucesivo

22 se denominará simplemente la Comisión o la CEPA, y ME DICE: que la Comisión Ejecutiva

23 Portuaria Autónoma adquirió diversos terrenos en jurisdicción de San Luis,

18637, 1432
Amanal
22-2-001

NUMERO 216... 154 TOMO 19 ELABORADO POR...
11 FOLIOS 26 PAGINOS 28 188

Ver descripción de...
como dato por sus...
prop. 14-4-44

Handwritten signatures and notes at the bottom of the page.

22 Libro 516 - Pág. 96

1 da por Concha Rosales viuda de Rivas Palacios, luego de los señores Teresa Velas
2 co viuda de Rivas Palacios, Ana María Rivas de Rodríguez Porth, Mauricio Guillier
3 mo Rivas Velasco y Patricia Eugenia Rivas Velasco de McLeod, hoy de la Comisión
4 Ejecutiva Portuaria Autónoma, haciéndose constar, que según antecedente de reme-
5 dición del inmueble general en el rumbo norte tramo septuagésimo tercero tiene
6 una distancia de quinientos diecisiete metros veintiocho centímetros y con rumbo
7 sur sesenta grados quince minutos cincuenta y seis segundos Este pero de acuerdo
8 a planos del Instituto Geográfico Nacional, ese tramo está compuesto por dos lí-
9 neas, la primera de rumbo sur sesenta grados cero uno minutos seis segundos Este
10 y distancia de noventa punto cero cuatro metros y la segunda de rumbo sur sesen-
11 ta grados cuarenta y tres minutos veintidós segundos Este y distancia de cuatro-
12 cientos veinticinco punto treinta y dos metros o sea un total de quinientos quin-
13 ce punto treinta y seis metros; AL ORIENTE, en línea compuesta de dos tramos, el
14 primero con rumbo sur veintidós grados cuarenta minutos cuarenta y tres segundos
15 oeste y distancia de ochocientos veinticuatro punto setenta y seis metros, lindah
16 do con terrenos que fueron del doctor Guillermo Rivas Palacios, hoy de su suce-
17 sión, rumbo y distancia tomada de los planos del Instituto Geográfico Nacional,
18 pues según el antecedente de remediación este tramo, que es el primero del rumbo
19 oriente de la descripción del inmueble general, es de rumbo sur veintidós grados
20 cincuenta y dos minutos cincuenta y seis segundos Este y una distancia de ocho-
21 cientos veintidós punto veintidós metros; el segundo con rumbo sur setenta y tres
22 grados dieciocho minutos dos segundos Este y una distancia de trescientos seten-
23 ta y cinco punto ochenta y cinco metros, lindando con terrenos que fueron del doc-
24 tor Guillermo Rivas Palacios hoy de su Sucesión, rumbo tomado de los planos del
25 Instituto Geográfico Nacional, pues según antecedente ya citado, el rumbo de es-

NE 0526014



CUATRO

T.R. 0719906

22.11.97

1 te tramo, que es el segundo del rumbo oriente del inmueble general es de sur se-
2 tenta y tres grados treinta y ocho minutos nueve segundos Este; AL SUR, con rum-
3 bo sur setenta grados cero cero minutos cero cero segundos oeste, en una distan-
4 cia de un mil ciento cuatro punto ochenta y ocho metros, linda en este rumbo y
5 en los dos siguientes con resto del inmueble general del cual fue desmembrado; AL
6 PONIENTE, en dos tramos, el primero con rumbo norte veinte grados cero cero minu-
7 tos cero un segundos oeste, en una distancia de quinientos sesenta y siete punto
8 cuarenta y nueve metros y el segundo con rumbo norte cuarenta y un grados trein-
9 ta y tres minutos cuarenta y cuatro segundos Este, en una distancia de un mil dos
10 cientos treinta y tres punto quince metros hasta llegar al punto número uno don-
11 de se inició la presente descripción. SEGUNDO: Conforme inscripción en el Regis-
12 tro de Propiedad, al número noventa y cuatro, folios cuatrocientos sesenta y si-
13 quientes, Libro cuatrocientos veintinueve del Departamento de La Paz, dos porcio-
14 nes de terreno rústico que fueron segregadas mediante Juicio de Expropiación del
15 inmueble general denominado "Astoria", situado en el Cantón Las Flores, jurisdic-
16 ción de San Pedro Masahuat, Departamento de La Paz; la primera de las porciones,
17 de cuatrocientas dos hectáreas cincuenta y un áreas dos punto cuarenta centiáreas,
18 equivalentes a quinientos setenta y cinco manzanas nueve mil doscientos veinti-
19 nueve punto veinte varas cuadradas, la cual se localiza así: partiendo del punto
20 donde se inicia la descripción del inmueble general, o sea el vértice noroeste
21 de la Hacienda Astoria, con rumbo suroeste se miden seiscientos veinte metros en
22 el lindero poniente del inmueble general, hasta llegar al punto número uno de don-
23 de se iniciará la descripción del lote de que se trata, cuyos linderos, rumbos y
24 distancias son las siguientes: partiendo del punto número uno antes mencionado,
25 al norte linda por medio de doce tramos, el primero, con resto del inmueble del

NE 0526014



CUATRO

T.R. 0719906

22.11.97

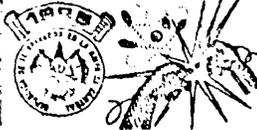
1 te tramo, que es el segundo del rumbo oriente del inmueble general es de sur se-
2 tenta y tres grados treinta y ocho minutos nueve segundos Este; AL SUR, con rum-
3 bo sur setenta grados cero cero minutos cero cero segundos oeste, en una distan-
4 cia de un mil ciento cuatro punto ochenta y ocho metros, linda en este rumbo y
5 en los dos siguientes con resto del inmueble general del cual fue desmembrado; AL
6 PONIENTE, en dos tramos, el primero con rumbo norte veinte grados cero cero minu-
7 tos cero un segundos oeste, en una distancia de quinientos sesenta y siete punto
8 cuarenta y nueve metros y el segundo con rumbo norte cuarenta y un grados trein-
9 ta y tres minutos cuarenta y cuatro segundos Este, en una distancia de un mil dos
10 cientos treinta y tres punto quince metros hasta llegar al punto número uno don-
11 de se inició la presente descripción. SEGUNDO: Conforme inscripción en el Regis-
12 tro de Propiedad, al número noventa y cuatro, folios cuatrocientos sesenta y si-
13 quientes, Libro cuatrocientos veintinueve del Departamento de La Paz, dos porcio-
14 nes de terreno rústico que fueron segregadas mediante Juicio de Expropiación del
15 inmueble general denominado "Astoria", situado en el Cantón Las Flores, jurisdic-
16 ción de San Pedro Masahuat, Departamento de La Paz; la primera de las porciones,
17 de cuatrocientas dos hectáreas cincuenta y un áreas dos punto cuarenta centiáreas,
18 equivalentes a quinientas setenta y cinco manzanas nueve mil doscientos veinti-
19 nueve punto veinte varas cuadradas, la cual se localiza así: partiendo del punto
20 donde se inicia la descripción del inmueble general, o sea el vértice noroeste
21 de la Hacienda Astoria, con rumbo suroeste se miden seiscientos veinte metros en
22 el lindero poniente del inmueble general, hasta llegar al punto número uno de don-
23 de se iniciará la descripción del lote de que se trata, cuyos linderos, rumbos y
24 distancias son las siguientes: partiendo del punto número uno antes mencionado,
25 al norte linda por medio de doce tramos, el primero, con resto del inmueble del

22 Libro 516 Pág. 98

1 cual se segregó con rumbo norte cuarenta y un grados, treinta y tres minutos cua-
2 renta y cuatro segundos Este y una longitud de quinientos dieciocho punto circuer-
3 ta y tres metros, hasta llegar al punto número dos; en los siguientes ocho tramos
4 linda con parte de Hacienda Miraflores que fue de María Teresa Duke v. de Rivas,
5 luego de la Sociedad Rivas Duke y Compañía y hoy de la Comisión Ejecutiva Portua-
6 ria Autónoma, línea irregular cuyo rumbo y distancia es: sur ochenta y cuatro gra-
7 dos, diecisiete minutos, veintiún segundos Este y una longitud de diez punto ce-
8 ro cuatro metros; sur cincuenta y cuatro grados, treinta y siete minutos once se-
9 gundos Este con una longitud de ochenta y cuatro punto sesenta y dos metros; sur
10 cincuenta y dos grados, once minutos treinta y seis segundos Este y una longitud
11 de setenta y tres punto cuarenta metros; sur cincuenta y seis grados, dieciocho
12 minutos treinta y cinco segundos Este y una longitud de setenta y dos punto once
13 metros; sur cincuenta y dos grados, siete minutos treinta segundos Este y una lon-
14 gitud de setenta y nueve punto ochenta y un metros; sur cincuenta y tres grados,
15 siete minutos cuarenta y ocho segundos Este y una longitud de ciento diez metros;
16 sur sesenta y tres grados, veintiseis minutos, cinco segundos Este y una longitud
17 de veintinueve punto cero seis metros y sur sesenta y dos grados un minuto trece
18 segundos Este y una longitud de treinta y seis punto veintitrés metros, hasta lle-
19 gar al punto número tres; y en los últimos tres tramos linda con parte de la Ha-
20 cienda San Mauricio que fue de don Salvador Duke Tomasino, luego de la señora Jo-
21 sefina Ferrer v. de Duke y hoy de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, por
22 medio de una línea irregular cuyos rumbos y distancias son: Sur ochenta y tres
23 grados treinta y nueve minutos treinta y cinco segundos Este y una longitud de
24 nueve punto cero cinco metros; sur setenta grados, cincuenta minutos, treinta se-
25 gundos Este y una longitud de doscientos veinticinco punto cuarenta y ocho metros

NE 0626015

RECURSOS NATURALES ENERGÉTICOS



CINCO

CUARENTA CENTAVOS

22 Libro 516 p. 99

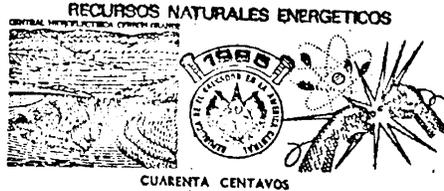
T.R. 0719907

1 y sur setenta y ocho grados dieciocho minutos veinticinco segundos Este y una lon-
2 gitud de cien punto sesenta y ocho metros, hasta llegar al punto número cuatro.-
3 Al oriente linda con terrenos de la misma Hacienda Astoria de la cual se ha des-
4 membrado, por medio de una línea cuyo rumbo es sur veinte grados cero minutos ce-
5 ro segundos Este, en una longitud de dos mil doscientos ocho punto cero uno me-
6 tros, hasta llegar al punto número cinco. Al sur linda con terrenos de la misma
7 Hacienda Astoria de la cual se desmembró, por medio de una línea cuyo rumbo es
8 sur setenta grados cero minutos cero segundos oeste y una distancia de dos mil
9 ciento veintinueve punto cincuenta y tres metros, hasta llegar al punto número
10 seis. Al poniente, linda con varios terrenos, comenzando con el de Alvaro Reynal-
11 do Campos, y que hoy en parte es de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, por
12 medio de una línea cuyo rumbo es norte tres grados, treinta y cuatro minutos --
13 treinta y cuatro segundos Este y una distancia de cuatrocientos dieciséis punto
14 ochenta y un metros; sigue lindando con terrenos que fue de Roberto Primo Campos;
15 hoy de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, por medio de una línea cuyo rum-
16 bo es norte dos grados, cincuenta y nueve minutos cuarenta y tres segundos Este,
17 en una distancia de seiscientos ochenta y ocho punto noventa y cuatro metros; lue-
18 go linda con terreno que fue de Augusto Campos Pineda por medio de una línea que
19 tiene rumbo norte tres grados diez minutos, cuarenta y siete segundos Este y una
20 distancia de ciento ocho punto dieciséis metros; y finalmente con parte de la pro-
21 piedad que fue de don Emilio Vicente Angel Bettaglio, hoy de la Comisión Ejecuti-
22 va Portuaria Autónoma, por medio de una línea formada por dos tramos: el primero
23 con rumbo norte tres grados cincuenta y un minutos cuarenta segundos Este, en una
24 longitud de un mil ciento veintiocho punto cincuenta y seis metros, y el segundo
25 tramo con rumbo norte tres grados treinta y dos minutos cuarenta y un segundos

22 Libro 516 Pág 00

1 Este y una distancia de cuatrocientos cincuenta y dos punto ochenta y seis metros,
2 hasta llegar al punto donde se inició la presente descripción. La segunda porción
3 es de una superficie de cinco hectáreas cincuenta y dos áreas ochenta y nueve cen-
4 táreas, equivalentes a siete manzanas nueve mil ciento nueve punto cero cuatro
5 varas cuadradas, de forma triangular, cuyos linderos especiales, rumbos y distan-
6 cias y localización, es la siguiente: partiendo del "Mojón de La Presa" menciona-
7 do en el rumbo oeste de la descripción del inmueble general, con rumbo sureste,
8 linda: al oriente con terreno que fue de Alvaro Reynaldó Campos, hoy de la Comi-
9 sión Ejecutiva Portuaria Autónoma, por medio de una línea cuyo rumbo es sur cin-
10 cuenta y dos grados dieciocho minutos veinte segundos Este, en una longitud de
11 doscientos setenta y ocho punto cero dos metros; al sur, linda con terrenos de la
12 misma Hacienda Astoria de la cual se desmembró, por medio de una línea cuyo rumbo
13 es sur setenta grados, cero minutos cero segundos oeste y una distancia de cuatro
14 cientos cincuenta y tres punto sesenta y seis metros; y al poniente con propiedad
15 que fue del doctor Guillermo Rivas Palacios, hoy de su sucesión, por medio de una
16 línea irregular formada de cuatro tramos cuyos rumbos y distancias son: norte -
17 treinta grados, seis minutos veintitrés segundos Este y una distancia de ciento
18 treinta y siete punto cincuenta y cinco metros; norte treinta y un grados, cuatro
19 minutos diecisiete segundos Este y una distancia de noventa y uno punto cero seis
20 metros; norte veintinueve grados, cincuenta y un minutos treinta y dos segundos
21 Este, y una distancia de sesenta y dos punto veintiseis metros y norte treinta y
22 ocho grados once minutos veintisiete segundos Este y una distancia de noventa y
23 cinco punto cuarenta y dos metros hasta llegar al punto donde se inició la presen-
24 te descripción o sea "El Mojón de la Presa". TERCERO: Conforme inscripción en el
25 Registro de Propiedad, al número setenta, folios trescientos cuarenta y cinco y

Nº 0626016



SEIS

T.R. 0719308

22 Inco 5/12/10

1 siguientes, Libro trescientos seis, del Departamento de La Paz, una porción de te
2 rreno rústico, de once hectáreas, cincuenta áreas, treinta y dos punto noventa y
3 cuatro centisáreas, equivalentes a dieciséis manzanas, cuatro mil quinientos noven
4 ta y dos punto treinta y cinco varas cuadradas, que fue desmembrado en la esquina
5 suroeste, formada por el camino a San Pedro Masahuat y camino de La Herradura, -
6 del inmueble general denominado "Potrero del Valle", que a su vez fue segregado
7 de la Hacienda llamada "Miraflores", situada en jurisdicción de Olocuilta, Depar
8 tamento de La Paz; el inmueble objeto de reunión se describe así: iniciando la
9 descripción en la esquina suroeste del inmueble general, antes referido, linda al
10 poniente con el Potrero Nuevo de la Hacienda "Miraflores" antes de María Teresa
11 Duke v. de Rivas, hoy de la Sociedad "Rivas Duke y Cia.", calle de San Pedro Ma
12 sahuat de por medio, por dos líneas cuyos rumbos son: la primera, norte cero un
13 grado veintitres minutos trece segundos oeste y cuatrocientos trece punto doce me
14 tros de longitud y la segunda línea de ciento treinta y nueve punto veintiséis me
15 tros con rumbo norte diez grados veinte minutos veintinueve segundos Este; se lle
16 ga así al punto número tres en el cual se hace una deflexión derecha en una dis
17 tancia de sesenta y uno punto treinta y nueve metros y un rumbo de este franco,
18 siendo éste el lindero norte y colindando con resto del inmueble del cual se se
19 gregó; llegando así al punto número cuatro, a partir del cual se hace una defle
20 xión con rumbo hacia el sur en una distancia de seiscientos noventa y seis punto
21 treinta y uno metros y un rumbo de sur diecinueve grados cincuenta y nueve minu
22 tos cincuenta y nueve segundos Este, llegando así al punto número cinco, siendo
23 este el lindero oriente y lindando con resto del inmueble del cual se segregó, -
24 partiendo del punto anterior y en dirección hacia el poniente, en dos tramos el
25 primero de noventa y ocho punto ochenta y cuatro metros y un rumbo de sur seten-

22 Libro 516 No. 112

1 ta y ocho grados cincuenta y cinco minutos dos segundos oeste y el segundo de dos
2 cientos treinta y uno punto setenta y cinco metros y un rumbo de sur sesenta y -
3 ocho grados cuarenta y cuatro minutos cincuenta y ocho segundos oeste, llegando
4 al punto de donde se inició la presente descripción, siendo este el lindero sur,
5 lindando con Hacienda Astoria de Doña Milagro Duke v. de Wirth, camino de la He-
6 rradura de por medio y que antes fue el Potrero "El Bejucal" de la Hacienda "Mi-
7 raflones".- CUARTO: Conforme inscripción en el Registro de Propiedad, al número
8 dieciocho, folios sesenta y tres y siguientes, Libro trescientos cinco, del Depar-
9 tamento de La Paz, un inmueble de dieciocho manzanas, tres mil ciento cuarenta y
10 cinco punto treinta y ocho varas cuadradas, equivalentes a doce hectáreas, ochen-
11 ta áreas, dos centiáreas, de naturaleza rústica, el cual fue desmembrado del in-
12 mueble general denominado Hacienda Miraflores, jurisdicción de San Pedro Masahuat,
13 Departamento de La Paz, en su esquina suroeste, la cual está formada por el cami-
14 no que de Las Flores va al Puerto de La Libertad; el inmueble objeto de reunión
15 se describe especialmente así: partiendo del vértice noroeste, al norte linda con
16 terrenos de la misma Hacienda Miraflores por medio de una línea cuyo rumbo es Es-
17 te franco y una distancia de ciento sesenta y dos metros setenta y nueve centíme-
18 tros; al oriente linda con Hacienda San Mauricio, propiedad del señor Salvador -
19 Duke Tomagino, cerco de por medio que tiene los rumbos y distancias siguientes:
20 sur doce grados veinticinco minutos y treinta y tres segundos oeste, distancia
21 ciento veinte punto ochenta y tres metros, sur cero grados treinta y cuatro minu-
22 tos dos segundos Este, distancia ciento un metros, sur un grado cincuenta y sie-
23 te minutos cuarenta y un segundos Este, distancia ciento cuarenta y seis punto -
24 ocho metros y sur dos grados cuarenta y seis minutos doce segundos Este y una dis-
25 tancia de ciento ochenta y seis punto veintiún metros; al sur linda con terrenos

22 Libro 516 Pág 104

1 ta y ocho metros, hasta llegar al punto número uno que será el inicio de la pre-
2 sente descripción; partiendo del punto número uno antes referido, linda al Norte
3 por medio de cinco tramos; el primero con rumbo sur sesenta y cinco grados cin-
4 cuenta y seis minutos dieciseis segundos Este a una distancia de ciento veinti--
5 tres metros lindando con inmueble perteneciente a los vendedores y del cual se
6 desmembró la porción descrita en el literal d) de este ordinal; el segundo con
7 rumbo sur trece grados treinta y cuatro minutos cincuenta y un segundos oeste y
8 una distancia de ciento ochenta y tres punto doce metros. El tercero con rumbo
9 sur setenta grados cincuenta y tres minutos treinta y un segundos Este, en una -
10 distancia de cuatrocientos treinta punto setenta y tres metros; el cuarto con rum-
11 bo sur dieciocho grados veintiseis minutos cinco segundos oeste y una distancia
12 de cuarenta y siete punto cuarenta y tres metros y el quinto tramo con rumbo sur
13 setenta y tres grados veintiocho minutos treinta y nueve segundos Este, en una -
14 distancia de trescientos cuarenta y uno punto cero ocho metros; hasta llegar al
15 punto número dos, lindando en todos estos últimos tramos con inmueble que fue del
16 señor Roberto Primo Campos hoy de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma. Al
17 oriente linda por medio de doce tramos; partiendo del punto número dos antes men-
18 cionado, el primer tramo con rumbo sur trece grados cincuenta y siete minutos --
19 ocho segundos oeste en una distancia de ciento sesenta y cinco punto ochenta y -
20 nueve metros; el segundo, con rumbo norte sesenta y nueve grados dieciséis minu-
21 tos cincuenta y nueve segundos oeste en ciento sesenta y seis punto setenta y --
22 ocho metros; el tercero con rumbo sur seis grados trece minutos treinta y dos se-
23 gundos oeste y una distancia de ciento sesenta y cinco punto noventa y siete me-
24 tros; el cuarto con rumbo sur nueve grados veintisiete minutos cuarenta y cuatro
25 segundos oeste y una distancia de dieciocho punto veinticuatro metros, lindando

Nº 0626018



0010

221 libro 516 p. 105

T.R. 0719910

1 en estos cuatro tramos con inmueble que fue del señor Roberto Primo Campos, hoy de
2 la CEPA; el quinto, con rumbo sur tres grados diez minutos cuarenta y siete se-
3 gundos oeste y una distancia de ciento veintiséis punto diecinueve metros; el sex-
4 to con rumbo sur siete grados treinta y siete minutos dos segundos oeste y una -
5 distancia de trescientos treinta y uno punto noventa y dos metros; el séptimo con
6 rumbo sur veintinueve grados veintidós minutos veintisiete segundos oeste y una -
7 distancia de setenta y tres punto cuarenta y tres metros; lindando en estos cua-
8 tro tramos con propiedad que fue del señor Alvaro Reynaldo Campos, hoy de la CEPA;
9 el noveno con rumbo sur treinta y ocho grados once minutos veintisiete segundos
10 oeste y una distancia de noventa y cinco punto cuarenta y dos metros; el décimo
11 con rumbo sur veintinueve grados cincuenta y un minutos treinta y dos segundos -
12 oeste y distancia de sesenta y dos punto veintiseis metros; el décimoprimer con
13 rumbo sur treinta y un grados cuatro minutos diecisiete segundos oeste y una dis-
14 tancia de noventa y uno punto cero seis metros; y el décimosegundo con rumbo sur
15 treinta grados seis minutos veintitres segundos oeste y una distancia de ciento
16 treinta y siete punto cincuenta y cinco metros, hasta llegar al punto número tres;
17 lindando en estos últimos cuatro tramos con propiedad que fue de la señora Mi-
18 lagro Duke viuda de Wirth, Hacienda Astoria, hoy de su Sucesión. Partiendo del
19 punto número tres linda al sur en dos tramos; el primero con rumbo sur setenta -
20 grados cero cero minutos cero cero segundos oeste y una distancia de quinientos
21 ochenta punto cuarenta y cinco metros, lindando con resto del inmueble de cual
22 se desmembró y el segundo, con rumbo norte setenta y tres grados treinta y cinco
23 minutos cincuenta y dos segundos oeste y una distancia de trescientos setenta y
24 cinco punto ochenta y cinco metros lindando con terrenos que fueron de la Socie-
25 dad Agroin Solhernan, S.A. hoy de CEPA, hasta llegar al punto número cuatro, a -

22 Libro 516 p. 106

1 partir del cual linda, al poniente, en cuatro tramos: el primero, con rumbo nor-
2 te veintidós grados cuarenta minutos cuarenta y tres segundos Este y una distan-
3 cia de ochocientos veinticuatro punto setenta y seis metros lindando con propie-
4 dad que fue de la Sociedad Agroin Solhernan, S.A., hoy de CEPA; el segundo con -
5 rumbo norte doce grados cero cero minutos cero cero segundos Este y una distancia
6 de setecientos metros; el tercero con rumbo norte setenta grados cero cero minu-
7 tos cero cero segundos oeste y una distancia de setenta y ocho metros; lindando
8 en estos dos últimos tramos con propiedad que fue de los vendedores, hoy de CEPA,
9 y el cuarto tramo con rumbo norte cuarenta y un grados treinta y tres minutos cua-
10 renta y cuatro segundos Este y una distancia de cuatrocientos cuatro metros, has-
11 ta llegar al punto número uno de donde se inició la presente descripción, lindan-
12 do con resto del inmueble del cual se desmembró.-b) una porción de doce hectáreas
13 siete áreas ochenta y nueve punto cero seis centiáreas, equivalentes a diecisiete
14 manzanas do. mil ochocientos veinticinco varas cuadradas, que fue desmembrada del
15 inmueble general situado en el lugar llamado "El Salamar", de la Hacienda Comala-
16 pa y jurisdicción de San Luis, Departamento de La Paz; la porción a reunir se lo-
17 caliza así: partiendo del vértice noroeste del inmueble general con rumbo sur se-
18 tenta y dos grados cuarenta y tres minutos treinta y siete segundos Este se miden
19 treinta y seis metros hasta llegar al punto número uno que es el inicio de la por-
20 ción desmembrada, la cual tiene los linderos, rumbos y distancias siguientes, par-
21 tiendo del punto número uno antes mencionado, al Norte linda con terrenos que fue-
22 ron de Florentino González, luego del doctor Guillermo Rivas Palacios y hoy de
23 los vendedores, terreno del cual se desmembró la porción descrita en el literal c/
24 de este ordinal, por medio de una línea recta cuyo rumbo es sur setenta y dos gra-
25 dos cuarenta y tres minutos treinta y siete segundos Este y una distancia de cua-

Nº 0626019

RECURSOS NATURALES ENERGETICOS



NOVE

CUARENTA CENTAVOS

22 Libro 516 PA

T.R. 0719911



1 trocientos dos metros, hasta llegar al punto número dos; partiendo del punto nú-
2 mero dos linda al oriente con terrenos que fueron de Francisco Campos luego de Au-
3 gusto Campos hoy de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, por medio de una lí-
4 nea recta cuyo rumbo es Sur seis grados cuarenta y siete minutos treinta y siete
5 segundos oeste en una distancia de doscientos setenta y seis metros hasta llegar
6 al punto número tres; partiendo del punto número tres linda al sur, con terrenos
7 que fueron de Julián Campos, luego de Roberto Primo Campos y hoy de la Comisión
8 Ejecutiva Portuaria Autónoma, por medio de una línea recta cuyo rumbo es norte se-
9 tenta y un grados cuarenta y un minutos siete segundos oeste y una distancia de
10 cuatrocientos treinta y cinco metros hasta llegar al punto número cuatro a partir
11 del cual, al poniente linda con terrenos de propiedad de los vendedores del cual
12 se desmembró la porción descrita en el literal d) de este ordinal, por medio de
13 dos tramos el primero cuyo rumbo es norte cinco grados dieciocho minutos cincuen-
14 ta y tres segundos Este y una distancia de doscientos treinta metros y un segundo
15 tramo cuyo rumbo es norte cuarenta y un grados treinta y tres minutos cuarenta y
16 cuatro segundos Este y una distancia de sesenta y un metros, hasta llegar al pun-
17 to número uno de donde se inició la presente descripción.- c) una porción de once
18 hectáreas, cincuenta y dos áreas, sesenta y dos punto setenta y nueve centiáreas,
19 equivalentes a dieciséis manzanas cuatro mil novecientos dieciocho varas cuadra-
20 das, de forma triangular, que fue desmembrada en el rumbo sureste, del inmueble
21 general situado en el mismo lugar que el del literal b) /de este ordinal/ la porción a reunir se
22 localiza así; partiendo del vértice noreste del inmueble general con rumbo sur
23 siete grados veinticinco minutos cincuenta y tres segundos oeste se miden veinti-
24 tres punto diecinueve metros hasta llegar al punto número uno de donde se inicia-
25 rá la descripción; lote que tiene los linderos, rumbos y distancias siguientes;

22 Libro 516 P. 18/18

1 partiendo del punto número uno antes mencionado, linda al oriente con terrenos -
2 que fueron de la Sucesión Manuel Reyes, luego de don Emilio Vicente Angel Betta-
3 glio, hoy de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, calle de por medio, por me-
4 dio de cuatro tramos; el primero con rumbo sur cero grados trece minutos siete se-
5 gundos oeste y una distancia de doscientos sesenta y dos metros; el segundo con
6 rumbo sur tres grados, veintiún minutos cincuenta y nueve segundos oeste y una
7 distancia de cincuenta y uno punto cero ocho metros; el tercero con rumbo sur cin-
8 co grados veintiún minutos veinte segundos oeste y una distancia de sesenta y cua-
9 tro punto veintiocho metros y el cuarto tramo con rumbo sur dos grados doce minu-
10 tos cuarenta y siete segundos oeste y una distancia de doscientos diez punto diez
11 metros hasta llegar al punto número dos; partiendo del punto número dos, al sur
12 linda con el terreno descrito en el literal b) de este ordinal, por medio de una
13 línea recta cuyo rumbo es norte setenta y dos grados cuarenta y tres minutos ---
14 treinta y siete segundos oeste y una distancia de cuatrocientos dos metros hasta
15 llegar al punto número tres, a partir del cual, al poniente linda con resto del
16 inmueble del cual se desmembró por medio de una línea cuyo rumbo es norte cuaren-
17 ta y un grados treinta y tres minutos cuarenta y cuatro segundos Este y una dis-
18 tancia de quinientos noventa y siete punto treinta y dos metros, hasta llegar al
19 punto número uno de donde se inició la presente descripción.-d) una porción de
20 una hectárea sesenta áreas cincuenta y dos punto cincuenta y cinco centiáreas -
21 equivalente a dos manzanas dos mil novecientos sesenta y ocho varas cuadradas de
22 forma triangular que se desmembró en el rumbo sureste del inmueble general situa-
23 do en Comalapa, jurisdicción de San Luis, Departamento de La Paz; la porción a
24 reunirse localiza así: el punto número uno de la porción desmembrada del inmue-
25 ble descrita en el literal a) de este ordinal, será el punto número uno de la

Nº 0626020

RECURSOS NATURALES ENERGETICOS



01E7

CUARENTA CENTAVOS

22 Libro 516 F. 109

T.R. 0719912



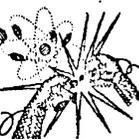
1 presente porción, a partir del cual tiene los linderos rumbos y distancias si-
2 guientes: al poniente, linda con resto del inmueble del cual se desambró la pre-
3 sente porción, por medio de una línea recta, cuyo rumbo es norte cuarenta y un
4 grados treinta y tres minutos cuarenta y cuatro segundos Este, en una distancia
5 de doscientos treinta y cinco metros hasta llegar al punto número dos; al orien-
6 te: partiendo del punto número dos con rumbo sur cinco grados dieciocho minutos
7 cincuenta y tres segundos oeste, linda con la porción descrita en el literal b)
8 de este ordinal, por medio de una línea recta cuya distancia es de doscientos -
9 treinta metros, hasta llegar al punto número tres a partir del cual linda, al sur
10 por medio de una línea formada por dos tramos, el primero con rumbo norte setenta
11 y un grados cuarenta y un minutos siete segundos oeste y una distancia de dieci-
12 seis punto ochenta y nueve metros, lindando con terrenos que fueron de Julián Cap-
13 pos luego de Roberto Primo Campos y hoy de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autóno-
14 ma y el segundo tramo con rumbo norte sesenta y cinco grados cincuenta y seis mi-
15 nutos dieciseis segundos oeste, en una distancia de ciento veintitres metros, has-
16 ta llegar al punto número uno donde se inició la presente descripción, lindando
17 en este tramo con la porción descrita en el literal a) de este ordinal. -SEXTO:-
18 Conforme inscripción en el Registro de Propiedad, al número setenta y cinco, fo-
19 lio doscientos cincuenta y cinco y siguientes, Libro trescientos catorce del De-
20 partamento de La Paz, un inmueble de naturaleza rústica, de dieciséis hectáreas
21 cincuenta y siete áreas ochenta y ocho punto treinta y siete centígrafas, equiva-
22 lente a veintitrés manzanas siete mil doscientas diez varas cuadradas, que se des-
23 ambró en el rumbo oriente del inmueble general llamado "El Salamar", jurisdic-
24 ción de San Luis, Departamento de La Paz; el inmueble a reunir se localiza así:
25 Partiendo del punto donde se inicia la colindancia del inmueble general, en el -

22 Inm 516 Pág 110

1 rumbo norte con el resto del terreno que correspondía al doctor Guillermo Rivas
2 Palacios antes, hoy de su Sucesión, se miden ciento cuatro metros con rumbo sur-
3 Este hasta llegar a un punto que será el número uno y donde comenzará la descrip-
4 ción de esta porción, la cual tiene los linderos, rumbos y distancias especiales
5 siguientes: al norte partiendo del punto número uno antes mencionado con rumbo -
6 sur setenta grados cero cero minutos cero cero segundos Este en una distancia de
7 setenta y ocho metros linda con terrenos que fueron del doctor Guillermo Rivas Pa-
8 lacios hoy de su Sucesión; al oriente línea recta de setecientos metros con rumbo
9 sur doce grados cero cero minutos cero cero segundos oeste, lindando con terrenos
10 que fueron del doctor Guillermo Rivas Palacios hoy de su Sucesión; al sur, en lí-
11 nea recta de cuatrocientos veinticinco punto treinta y dos metros, con rumbo nor-
12 te sesenta grados cuarenta y tres minutos veintidós segundos oeste, lindando con
13 Hacienda Santa Clara que fue de don Simón Tadeo Sol, hoy de la Sociedad Agroín -
14 Solhernan, S.A., y al poniente en línea recta seiscientos setenta y uno punto --
15 diez metros, con rumbo norte cuarenta y un grados treinta y tres minutos cuarenta
16 y cuatro segundos Este, lindando con el resto del inmueble del cual se desmembró,
17 hasta llegar al punto donde se inició la presente descripción.- SEPTIMO: Conforme
18 inscripción en el Registro de Propiedad, número ciento diez, folios cuatrocientos
19 treinta y seis y siguientes, Libro trescientos catorce del Departamento de La Paz,
20 cuatro porciones de naturaleza rústica, así: a) Una porción de forma triangular
21 de nueve hectáreas sesenta y cinco áreas, setenta y cinco centiáreas tres décime-
22 tros cuadrados, equivalentes a trece manzanas, ocho mil ciento ochenta varas cua-
23 dradas, que se desmembró por el rumbo sureste, del inmueble general situado en el
24 lugar llamado Las Delicias, jurisdicción de San Luis Talpa, Departamento de La -
25 Paz; el inmueble objeto de reunión tiene los linderos y medidas especiales si--

Nº 0626021

RECURSOS NATURALES ENERGÉTICOS



ONCE

CUARENTA CENTAVOS

22 Libro 5/16

T.R. 0719913



1 quientes. Partiendo del punto o vértice noreste de dicho inmueble se mide con
2 bo sur sobre el lindero oriente una distancia de ciento siete metros y se llega
3 al punto número uno, inicio de la descripción de la porción desmembrada, descripción
4 ción que es la siguiente: al oriente; y partiendo del punto número Uno y con un
5 rumbo sur, tres grados treinta y dos minutos cuarenta y un segundos oeste y una
6 distancia de quinientos tres metros se llega al mojon esquinero, punto número uno,
7 esta línea linda con terrenos de la Hacienda Astoria, Milagro Duke viuda de María
8 hoy en Sucesión.- Al sur, partiendo del punto número dos con un rumbo de norte
9 ochenta y cinco grados, cuarenta minutos cero segundos oeste y una distancia de
10 trescientos ochenta y cuatro metros se llega al punto número tres, por medio de
11 este lindero se linda con el inmueble del cual se desmembró la porción descrita
12 en el literal b) de este ordinal, de propiedad del señor/Bettaglio, Del punto nú-
13 mero tres al noreste y con un rumbo de norte cuarenta y un grados, treintitres mi-
14 nutos cuarenta y cuatro segundos Este y una distancia de seiscientos treinta me-
15 tros setenta y seis centímetros se llega al punto de partida de la presente des-
16 cripción lindando en este rumbo con resto del inmueble del cual se segregó esta
17 porción.- b) Una porción de veintinueve hectáreas, veinte áreas setenta y tres
18 centiáreas, sesenta y siete decímetros cuadrados, equivalente a cuarenta y una
19 manzanas, siete mil ochocientos noventa y nueve varas cuadradas, que se desmembró
20 en el rumbo suroeste, del inmueble general situado en el lugar llamado Las Deli-
21 cias, jurisdicción de San Luis Talpa, Departamento de La Paz; el inmueble a reu-
22 nir, tiene/los/
23 oeste de dicho inmueble se mide con rumbo oriente sobre el lindero norte una dis-
24 tancia de ciento treinta y cuatro metros y se llega al punto número uno, que es
25 el número tres de la descripción anterior, y se inicia la descripción del inmu-

1 ble que se segregó la cual es la siguiente: Partiendo del punto número uno descri
2 to que es el tres de la porción anterior linda al norte y con un rumbo de sur -
3 ochenta y cinco grados, cuarenta minutos Este y una distancia de trescientos --
4 ochenta y cuatro con la porción descrita en el literal a) de este ordinal hasta
5 llegar al punto número dos, de este punto al oriente y con un rumbo de sur tres
6 grados treinta y dos minutos cuarenta y un segundos oeste y una distancia de quin
7 cientos cuarenta y cinco metros cerca de alambre de púas de por medio linda con
8 Hacienda Astoria, de doña Milagro Duke viuda de Wirth, hoy su Sucesión hasta lle-
9 gar al punto número tres y partiendo de éste al sur se llega, por medio de una lí-
10 nea quebrada en dos porciones cuyos rumbos y distancias son sur ochenta y cinco
11 grados cuarenta minutos oeste y distancia de trescientos cuarenta metros y la -
12 otra de doscientos cuarenta metros y rumbo sur ochenta y tres grados diez minutos
13 oeste hasta llegar al poñón esquinero que limita a este lote con los terrenos de
14 la Sucesión del doctor Guillermo Rivas Palacios, que es punto número cuatro.- Por
15 este rumbo sur la porción linda con los inmuebles descritos en los literales c) y
16 d) de este ordinal.- Al poniente por medio de dos líneas cuyos rumbos y distan-
17 cias son: la primera, norte cero grados cincuenta minutos cincuenta y cinco segun
18 dos Este en doscientos sesenta y cinco metros lindando con terrenos de la Suce-
19 sión del doctor Guillermo Rivas Palacios y la segunda de trescientos cuarenta y
20 un metros veinte centímetros y un rumbo de norte cuarenta y un grados treinta y
21 tres minutos cuarenta y cuatro segundos Este lindando con resto del inmueble del
22 cual se segregó esta porción, llegando así al punto número tres que sirvió de par
23 tida para la presente descripción.- c) Una porción de terreno situado en el lugar
24 llamado Las Delicias, situado en jurisdicción de San Luis Talpa y conforme al pla
25 no que se levantó está en la esquina suroeste de la porción "A" del terreno gene-

Nº 0526022



DOCE

CUARENTA CENTAVOS

T.R. 0719914

22 Libro 512 113

1 ral, de una superficie de siete hectáreas, setenta áreas equivalentes a once man-
2 zanas que mide y linda: Al norte, con el lote número tres que se adjudicó al co-
3 partícipe Inés Acosta, como cesionario del derecho de Manuel Galán en línea rec-
4 ta de doscientos cuarenta metros con rumbo Este franco; hoy del señor Bettaglio
5 y del cual se desmembró la porción descrita en el literal b) anterior; al orien-
6 te, con el lote número tres "A" que se adjudicó al copartícipe Victoria Avila en
7 línea recta con rumbo sur franco mide trescientos treinta metros; que fue del se-
8 ñor Bettaglio, hoy de CEPA, y que se describirá en el literal d) siguiente: al -
9 sur con terreno de la Sucesión de Francisco Campos, representada por Agustín Cam-
10 pos Funes, hoy de Augusto Campos Pineda, cerca de alambre de por medio, mide dos-
11 cientos treinta metros; y al Poniente, con terreno de la Sucesión del doctor Gui-
12 llermo Rivas Palacios, que fue de Dolores Molina, en trescientos veinte metros;
13 d) Porción de terreno situado en el lugar llamado Las Delicias, jurisdicción de
14 San Luis Talpa, Departamento de La Paz, de una superficie de diecisiete hectáreas,
15 quince áreas, equivalentes a veinticuatro manzanas y media, que mide y linda: al
16 norte, con lote adjudicado al copartícipe Inés Acosta, como cesionario del dere-
17 cho hereditario de Manuel Galán hoy del señor Bettaglio del cual se desmembró la
18 porción descrita en el literal b) anterior, en línea recta con rumbo Este franco
19 mide trescientos cuarenta metros; al oriente, terrenos de la Hacienda Miraflores,
20 hoy Astoria de doña Milagro Duke viuda de Wirth, cerca de alambre de por medio -
21 con quinientos treinta y ocho metros; al sur, terreno de la Sucesión de Francisco
22 Campos, después de la Sucesión de Agustín Campos Funes, hoy de Augusto Campos Pi-
23 neda, cerca de alambre de por medio de trescientos setenta metros, y al poniente,
24 terrenos de la misma Sucesión Campos Funes, hoy de Augusto Campos Pineda y con -
25 otro lote adjudicado a Inés Acosta, que fue posteriormente del señor Bettaglio.

22 libro 516 pte 114

1 hoy de CEPA, descrito en el literal c) anterior en línea recta con rumbo norte
2 franco mide cuatrocientos cincuenta metros.- OCTAVO: Conforme inscripción en el
3 Registro de Propiedad, al número ciento dieciséis, folios cuatrocientos sesenta y
4 cuatro y siguientes, Libro trescientos catorce del Departamento de La Paz, un in-
5 mueble de naturaleza rústica marcado en el plano respectivo con el número dos,
6 sito en los puntos llamados "El Salamar", "Comalapa" y "Las Tres Ceibas", de la
7 jurisdicción de San Luis, Departamento de La Paz, que según antecedentes tiene la
8 superficie de cincuenta y ocho manzanas, siete mil cuatrocientos sesenta y seis
9 varas cuadradas, treinta centésimos de vara cuadrada o sean cuatrocientos diez -
10 mil quinientos noventa y dos metros cuadrados, ochenta y ocho centésimos de metro
11 cuadrado, pero según planos del Instituto Geográfico Nacional tiene una superfi-
12 cie de cuarenta y un hectáreas, ochenta y ocho áreas, veintiséis punto cincuenta
13 centíareas, equivalentes a cincuenta y nueve manzanas, nueve mil doscientas cin-
14 cuenta y seis punto nueve varas cuadradas; que se localiza así: el poste de cer-
15 cos que delimita el tercer tiro del lote número uno, adjudicado en la partición
16 respectiva al señor Augusto Campos, con rumbo noroeste de setenta y seis grados
17 cincuenta y cuatro minutos oeste y una distancia de cuatrocientos cuarenta y dos
18 metros en línea recta hasta esquina de cerco, teniendo como colindantes los te-
19 rrenos de la Sucesión de Guillermo Rivas Palacios, hacia el poniente; partiendo
20 del punto antes mencionado con rumbo suroeste diez grados cuarenta y cinco minu-
21 tos hasta una distancia de ciento ochenta metros, se encuentra un nuevo poste de
22 cercos que divide las propiedades en general y la de la Sucesión de Guillermo Ri-
23 vas Palacios hacia el poniente; continuando del punto antes mencionado en línea
24 recta, con rumbo sureste setenta y seis grados veinte minutos y en una longitud
25 de cuatrocientos treinta y tres metros hasta un poste de cerco colindando con la

Nº 0626023



TRECE

22 Litros 5/16 y 15
T.R. 0719915

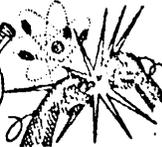
1 misma Sucesión de Guillermo Rivas Palacios, hacia el sur del poste anterior en
2 línea recta con rumbo suroeste catorce grados cincuenta minutos, hasta una distancia
3 de cuarenta y cinco metros, se encuentra otro poste de cercos que divide a las
4 propiedades anteriores e inmediatas; del último poste de cercos descrito, en lí-
5 nea recta, con rumbo sureste ochenta grados diez minutos hasta una distancia de
6 trescientos cuarenta metros, se encuentra otro poste de cercos que separa la pro-
7 piedad general de donde se segrega este lote, de los terrenos de la Sucesión de
8 Guillermo Rivas Palacios; hacia el sur, continuando el punto mencionado en línea
9 recta, con rumbo suroeste ocho grados diecinueve minutos y en una longitud de -
10 ciento sesenta y seis metros se encuentra de nuevo un poste de cercos que separa
11 la propiedad anteriormente mencionada de este punto, en línea recta con rumbo no-
12 roeste, setenta y cinco grados, treinta minutos hasta una distancia de ciento ses-
13 senta y cuatro metros, se encuentra un quiebre de cercos que separa el lote de ter-
14 rreno que se describe, de los terrenos de la Sucesión de Guillermo Rivas Palacios,
15 hacia el norte; partiendo de este poste de cercos, con rumbo suroeste, un grado
16 doce minutos, con una distancia de ciento cincuenta y cuatro metros, en línea rec-
17 ta, continuado de este punto de cercos, con rumbo suroeste, un grado, diez minu-
18 tos, en línea recta, hasta un poste de cercos, a una distancia de cuarenta y tres
19 metros cincuenta centímetros dividiendo el lote descrito de los terrenos de la Su-
20 cesión de Guillermo Rivas Palacios, hacia el Poniente, partiendo del último punto
21 mencionado, con rumbo sureste de ochenta y cuatro grados, cuarenta y seis minutos,
22 una distancia de quinientos cuarenta y cinco metros cincuenta y ocho centímetros
23 hasta interceptar el cerco divisor que separa el inmueble general donde se segrega
24 este lote, de la Hacienda Astoria de doña Milagro Duke y, de Wirth. El lado úl-
25 timo descrito define la línea divisoria entre el lote que se describe y el lote

22 Libro 516 Pág. 116

1 número tres, que en la partición respectiva corresponde a don Alvaro Campos. De
2 la intersección de la línea divisoria de los lotes dos y tres ya mencionados con
3 el cerco que limita el inmueble general de donde se segrega este lote, de la Ha-
4 cienda Astoria de la señora Duke viuda de Wirth; con rumbo noroeste, de dos gra-
5 dos, cincuenta y cuatro minutos, con una distancia de seiscientos cincuenta y un
6 metros, hasta la intersección con el extremo Este de la línea divisoria, entre el
7 lote uno y el lote en descripción, número dos, del extremo Este de la línea ya -
8 descrita con rumbo noroeste, ochenta y ocho grados cincuenta y un minutos, con
9 una distancia de seiscientos dos metros doce centímetros, hasta encontrar el pos-
10 te de cerco donde principió la medida, cerrando así el perímetro del lote número
11 dos en descripción. Descripción que corresponde al antecedente inscrito, bajo el
12 número cuarenta y seis del Tomo ciento sesenta, rectificadas por la Inscripción nú-
13 mero doscientos diecisiete del Tomo ciento noventa y siete del Registro de la Pro-
14 piedad Raíz e Hipoteca del Departamento de La Paz; pero de acuerdo a los planos
15 del Instituto Geográfico Nacional, tiene la siguiente descripción: al norte: par-
16 tiendo del mojón esquinero número uno, linda con propiedad de la Sucesión del Dr.
17 Guillermo Rivas Palacios, por medio de una línea cuyo rumbo es sur setenta y un
18 grados cuarenta y un minutos siete segundos Este y que mide cuatrocientos cincuen-
19 ta y uno punto ochenta y nueve metros, hasta llegar al punto donde se inicia la
20 descripción del mismo inmueble según antecedente inscrito ya relacionado; partien-
21 do de este punto que es el número dos linda con propiedad del señor Augusto Cam-
22 pos Pineda, por medio de una línea cuyo rumbo es de sur ochenta y un grados veint-
23itrés minutos cincuenta y cinco segundos Este y en una distancia de seiscientos
24 uno punto setenta y seis metros hasta llegar al punto número tres; al oriente, -
25 partiendo del punto número tres, linda con terrenos de la Sucesión de doña Mila-

Nº 0625024

RECURSOS NATURALES ENERGÉTICOS



CATORCE

CUARENTA CENTAVOS

T.R. 0719916

22 Libro 516 F. 117

1 pro Duke viuda de Wirth, por medio de una línea cuyo rumbo es de sur de grados
2 cincuenta y nueve minutos cuarenta y tres segundos oeste en una distancia de seis
3 cientos ochenta y ocho punto noventa y cuatro metros, hasta llegar al punto núme-
4 ro cuatro; al sur partiendo del punto número cuatro, linda con propiedad del se-
5 ñor Alvaro Reynaldo Campos Pineda, por medio de una línea cuyo rumbo es de norte
6 setenta y un grados, cuarenta y siete minutos treinta y cuatro segundos oeste, en
7 una distancia de quinientos cincuenta y seis punto ochenta y ocho metros, hasta
8 llegar al punto número cinco; linda con los terrenos de la Sucesión del doctor
9 Guillermo Rivas Palacios, por medio de una línea irregular integrada por ocho tra-
10 mos, cuyos rumbos y distancias son los siguientes: el primero con rumbo norte nue-
11 ve grados veintisiete minutos cuarenta y cuatro segundos Este y una distancia de
12 dieciocho punto veinticuatro metros; el segundo, rumbo norte seis grados trece mi-
13 nutos treinta y dos segundos Este, en una distancia de ciento sesenta y cinco pun-
14 to noventa y siete metros; el tercero con rumbo sur sesenta y nueve grados dieci-
15 seis minutos cincuenta y nueve segundos Este con una distancia de ciento sesenta
16 y seis punto setenta y ocho metros; el cuarto, con rumbo norte trece grados, cin-
17 cuenta y siete minutos ocho segundos Este en una distancia de ciento sesenta y -
18 cinco punto ochenta y nueve metros; el quinto con rumbo norte setenta y tres gra-
19 dos veintiocho minutos treinta y nueve segundos oeste en una distancia de tres--
20 cientos cuarenta y uno punto cero ocho metros, el sexto con rumbo norte dieciocho
21 grados veintiséis minutos cinco segundos Este en una distancia de cuarenta y sie-
22 te punto cuarenta y tres metros; el séptimo con rumbo norte setenta grados cin-
23 cuenta y tres minutos treinta y un segundos oeste en una distancia de cuatrocien-
24 tos treinta punto setenta y tres metros y el octavo con rumbo norte trece grados
25 treinta y cuatro minutos cincuenta y un segundos Este en una distancia de ciento

22 Libro 516 Págs 118

ochenta y tres punto doce metros; llegando así al mojón esquinero número uno que
sirvió como punto de partida de la presente descripción.- NOVENO: Conforme ins-
cripción en el Registro de Propiedad al número ciento nueve, folios cuatrocientos
veintinueve y siguientes del Libro trescientos catorce del Departamento de La Paz,
una porción de naturaleza rústica, de una superficie de treinta y dos hectáreas
sesenta áreas veintidós centiáreas, equivalentes a cuarenta y seis manzanas seis
mil cuatrocientos setenta y dos punto veintiocho varas cuadradas, que se desmem-
bró por todo el rumbo norte, del inmueble general que a su vez fue desmembrado de
un inmueble de mayor extensión, sito en los puntos llamados "El Salamar", "Coma-
lapa" y "Las Tres Ceibas", de la jurisdicción de San Luis, Departamento de La Paz,
los linderos, rumbos y distancias especiales del inmueble objeto de re-
vención son: Partiendo del vértice noroeste del inmueble que será el punto número
uno y que corresponde al punto donde se inicia la descripción del inmueble gene-
ral, linda al norte con terreno que fue del señor Roberto Primo Campos, hoy de
CEPA, por medio de una línea recta cuyo rumbo es sur setenta y un grados cuarenta
y siete minutos treinta y cuatro segundos Este y una distancia de quinientos cin-
uenta y seis punto ochenta y ocho metros, hasta llegar al punto número dos; par-
tiendo de este punto número dos con rumbo sur tres grados veintisiete minutos cua-
renta y cinco segundos oeste, linda al oriente con terrenos de la Hacienda "Asto-
ria" de doña Milagro Duke viuda de Wirth, hoy de su Sucesión, en una distancia de
cuatrocientos dieciséis punto ochenta y un metros, hasta llegar al punto número
tres; partiendo del punto número tres, linda al sur, por medio de dos tramos, el
primero con rumbo sur setenta grados cero cero minutos cero cero segundos oeste
en una distancia de cuatrocientos treinta y uno punto cuarenta y cinco metros con
resto del inmueble del cual se desmembró y el segundo con rumbo norte cincuenta y

Nº 0626025



RECURSOS NATURALES ENERGETICOS



CUARENTA CENTAVOS

QUINCE

2.2 Libro 516 Pág 119

T.R. 0719917



1 dos grados dieciocho minutos veinte segundos oeste, en una distancia de doscien-
2 tos setenta y ocho punto cero dos metros con terrenos de la Hacienda "Astoria" de
3 doña Milagro Duke viuda de Wirth, hoy de su Sucesión, hasta llegar al punto núme-
4 ro cuatro; partiendo del punto número cuatro linda al poniente con terrenos que
5 fueron del doctor Guillermo Rivas Palacios hoy de su Sucesión, por medio de una
6 línea quebrada formada por cuatro tramos, cuyos rumbos y distancias son: norte
7 treinta y siete grados veintisiete minutos dos segundos Este en cincuenta y nueve
8 punto veinte metros; Norte veintinueve grados veintidós minutos veintisiete segun-
9 dos Este en setenta y tres punto cuarenta y tres metros; Norte siete grados treir-
10 ta y siete minutos dos segundos Este en trescientos treinta y uno punto noventa y
11 dos metros, y norte tres grados diez minutos cuarenta y siete segundos Este en -
12 ciento veintiséis punto diez y nueve metros, hasta llegar al punto donde se ini-
13 ció la presente descripción.- DECIMO: Conforme inscripción en el Registro de Pro-
14 piedad, al número ciento siete, folios cuatrocientos catorce y siguientes, Libro
15 trescientos catorce del Departamento de La Paz, un inmueble de naturaleza rústí-
16 ca, marcado en el plano respectivo con el número uno, que se desmembra del inmue-
17 ble de mayor extensión, descrito bajo la letra A) de la partición respectiva, si-
18 to en los puntos llamados "El Salamar", "Comalapa" y "Las Tres Ceibas", de la ju-
19 risdicción de San Luis Talpa del Departamento de La Paz, que según antecedente
20 tiene la superficie de dieciséis manzanas siete mil novecientos veintiséis varas
21 cuadradas equivalentes a once hectáreas siete mil trescientos sesenta y cinco me-
22 tros cuadrados, pero según planos del Instituto Geográfico Nacional tiene una su-
23 perficie de once hectáreas, ochenta y un áreas diecinueve centiáreas, equivalen-
24 tes a dieciséis manzanas nueve mil siete punto noventa y siete varas cuadradas,
25 que según antecedente se localiza así: del frente norte de la casa de habitación

22 Libro 516. Y 52120

1 del casco de la hacienda y a una distancia de cien metros, con el mismo rumbo, se
2 encuentra un quiebre de cercos del inmueble general, partiendo de esta intersec-
3 ción, se inicia el lindero del lote, con rumbo noroeste, cinco grados cuarenta y
4 tres minutos y una distancia de ciento ocho metros cincuenta centímetros, en lí-
5 nea recta, colindando con propiedades que fueron de Leonardo Ayala, hoy de Emilio
6 Battaqlio, quebrando luego en este punto de cercos, con rumbo noroeste ochenta y
7 siete grados treinta y seis minutos, y una distancia de doscientos treinta y ocho
8 metros, hasta una puerta de golpe que dá acceso a un camino de servidumbre al lla-
9 mado "sitio de arriba", hacia el norte y teniendo siempre como colindante a Leo-
10 nardo Ayala, antes, hoy de Emilio Battaqlio hacia el norte; de esta puerta de gol-
11 pe con rumbo suroeste, un grado diez minutos y una distancia de doscientos noven-
12 ta y seis metros cinco centímetros hasta un poste de cercos, teniendo como colin-
13 dante, terrenos de propiedad de la Sucesión de Guillermo Rivas Palacios. Del pos-
14 te de cercos que limita al tercer tiro ya mencionado, con rumbos sureste, de --
15 ochenta y ocho grados cincuenta y un minutos y una distancia de seiscientos dos
16 metros doce centímetros, hasta el cerco que separa el inmueble general del cual
17 forma parte el que se describe, de la Hacienda "Astoria", de propiedad de doña Mi-
18 lagro Duke viuda de Wirth, linda por este rumbo sur, con el lote o hijuelo número
19 dos, que corresponde al coparticipa Roberto Primo Campos y que se describirá a
20 continuación de la intersección de lado mencionado, en el casco divisor del in-
21 mueble general del que forma parte el lote en descripción y la Hacienda "Astoria"
22 de propiedad de doña Milagro Duke viuda de Wirth, con rumbo noroeste, de dos gra-
23 dos cero ocho minutos, y una distancia de ciento dos metros hasta esquina de cer-
24 cos, teniendo como colindante, la misma Hacienda "Astoria" de la señora Duke viu-
25 da de Wirth; la distancia y rumbo último, corresponden al vigésimo lado del perí-

Nº 0625026

RECURSOS NATURALES ENERGETICOS



DIRECCION

CUARENTA CENTAVOS

22 Libros 514 182131

T.R. 0719918

1 metro del inmueble general de donde se segrega el que se describe; de este punto
2 en adelante hasta el punto inicial de la medición; partiendo de la intersección
3 de cercos, en el último punto mencionado, con rumbo noroeste, setenta y nueve gra-
4 dos cuarenta y ocho minutos, hasta una distancia de ciento cincuenta y dos metros
5 cuarenta centímetros, y continuando a partir de este poste de cercos descrito, -
6 con rumbo noroeste, setenta y cuatro grados cero cinco minutos, en línea recta y
7 hasta una longitud de doscientos veintidós metros, cincuenta centímetros, se ale-
8 ga al punto de partida de la presente descripción, teniendo como colindante, los
9 terrenos que fueron de Leonardo Avala, hoy de Emilio Battaglio, pero según planos
10 del Instituto Geográfico Nacional se describe así: al norte, partiendo de una --
11 puerta de golpe que da acceso a un camino de servidumbre llamado "sitio de arri-
12 ba", linda en este rumbo con terrenos del señor Emilio Vicente Angel Battaglio,
13 en cuatro tramos cuyos rumbos y distancias son: el primero, con rumbo sur ochenta
14 y un grados catorce minutos cinco segundos Este en una distancia de doscientos -
15 veintinueve punto sesenta y ocho metros; el segundo, con rumbo sur once grados
16 seis minutos trece segundos oeste en una distancia de ciento nueve punto cero cua-
17 tro metros; el tercero con rumbo sur sesenta y siete grados veinticinco minutos
18 treinta y tres segundos, este en una distancia de ciento noventa y dos punto se-
19 tenta y seis metros y el cuarto tramo con rumbo sur setenta y tres grados nueve
20 minutos dos segundos Este; en una distancia de ciento ochenta y dos punto ochenta
21 y cuatro metros; al oriente linda con terrenos de la Sucesión de doña Milagro Du-
22 ke viuda de Wirth, Hacienda "Astoria", por medio de una línea cuyo rumbo es sur
23 tres grados diez minutos cuarenta y siete segundos oeste y mide ciento punto cinco
24 dieciséis metros; al sur linda con la propiedad del señor Roberto Prieto Campos Pi-
25 neda, por medio de una línea cuyo rumbo es norte ochenta y un grados veintitres

22 Libro 516 Pág 122

1 minutos cincuenta y cinco segundos oeste y mide seiscientos uno punto setenta y
2 seis metros al poniente: linda con terrenos de la Sucesión del doctor Guillermo
3 Rivas Palacios, por medio de una línea quebrada formada por dos tramos el primero
4 que mide doscientos setenta y ocho punto noventa y cinco metros y tiene un rumbo
5 de norte seis grados cuarenta y siete minutos treinta y siete segundos Este, y el
6 segundo cuya distancia es de trece punto cuarenta y cinco metros y tiene un rumbo
7 de norte cuarenta y un grados cincuenta y nueve minutos trece segundos Este, has-
8 ta llegar al mojón número uno que fue el punto de partida de la presente descrip-
9 ción.- REUNION DE INMUEBLES: Los terrenos adquiridos por la Comisión Ejecutiva
10 Portuaria Autónoma, que se han relacionado anteriormente, forman un solo cuerpo
11 de una extensión total, según antecedentes, de un mil doscientas veintiocho man-
12 zanas seis mil seiscientos, varas cuadradas, equivalentes a ocho millones quinien-
13 tos ochenta y siete mil cincuenta punto setenta y ocho metros cuadrados, equiva-
14 lentes a doce millones doscientos ochenta y seis mil quinientos noventa y dos --
15 punto sesenta y nueve varas cuadradas, equivalentes a ochocientos -
16 cincuenta y ocho hectáreas setenta áreas y cincuenta punto setenta
17 y ocho centiáreas ---, pero según plano levantado por la Oficina de Asisten-
18 cia Técnica y Proyectos de la CEPA, de una extensión real de un mil doscientos
19 treinta y cuatro manzanas un mil quinientas cincuenta y uno punto veinticinco va-
20 ras cuadradas, equivalentes a ocho millones seiscientos veinticinco mil cuatro-
21 cientos sesenta punto ochenta metros cuadrados, equivalentes a doce millones tres
22 cientos cuarenta y un mil quinientas cincuenta y uno punto veinticinco varas cua-
23 dradas, equivalentes a ochocientos sesenta y dos hectáreas cincuenta y cuatro --
24 áreas sesenta punto ocho centiáreas; por el presente instrumento, la Comisión Eje-
25 cutiva Portuaria Autónoma, otorga la reunión de todos los inmuebles relacionados

Nº 0626027

RECURSOS NATURALES ENERGETICOS



CUARENTA CENTAVOS

DIECISIETE

22 Libro 516 Pág 123

T.R. 0719919



1 en uno solo, de naturaleza rústica, situado en jurisdicción de San Luis Talpa, De
2 partamento de La Paz, y cuyos linderos generales actuales son los siguientes:
3 partiendo del punto cinco del primer inmueble relacionado en el ordinal segundo
4 de este instrumento, que constituye el mojón número uno suroeste del plano levan-
5 tado por la Oficina de Asistencia Técnica y Proyectos de la CEPA, con las coorde-
6 nadas geodésicas cuatrocientos noventa y cinco mil novecientos ochenta punto cero
7 cinco de longitud y doscientos cincuenta y ocho mil doscientos treinta y ocho pun-
8 to noventa y tres de latitud; linda AL SUR: Línea recta con un rumbo sur de seten-
9 ta grados cero cero minutos cero cero segundos oeste y una longitud total de cua-
10 tro mil seiscientos noventa y nueve punto veinte metros compuesto de cinco tramos
11 parciales y sucesivos: El primero con una distancia de dos mil ciento treinta pun-
12 to cuarenta y cinco metros, colindando al sur con terrenos de la Sucesión Milagro
13 viuda de Wirth, Hacienda Astoria; el segundo tramo con una distancia de cuatro--
14 cientos treinta y uno punto cero cinco metros colindando al sur con terrenos de
15 Alvaro Reynaldo Campos Pineda; el tercer tramo con una distancia de cuatrocientos
16 cincuenta y tres punto noventa y cinco metros, colindando al sur con terrenos de
17 la Sucesión Milagro viuda de Wirth, Hacienda Astoria; el cuarto tramo con una dis-
18 tancia de quinientos ochenta punto cuarenta y cinco metros, colindando al sur con
19 terrenos de la Sucesión Guillermo Rivas Palacios, Hacienda El Salamar; y el quin-
20 to y último tramo, con una distancia de un mil ciento tres punto treinta metros,
21 colindando al sur con terrenos de la Sociedad Agroin Solhernan, Sociedad Anónima,
22 Hacienda Santa Clara, se llega al mojón suroeste número dos, de coordenadas geodé-
23 sicas cuatrocientos noventa y un mil quinientos sesenta y cuatro punto sesenta y
24 nueve, de longitud y doscientos cincuenta y seis mil seiscientos treinta y uno pun-
25 to cuarenta y nueve de latitud. AL PONIENTE: Por medio de dos tramos. El primero

22 Libro 516 Pág 124

1 partiendo del mojón número dos antes mencionado y con un rumbo de norte veinte -
2 grados cero cero minutos treinta segundos oeste y una distancia de quinientos se-
3 senta y siete punto cuarenta y nueve metros, colindando al poniente con la Socie-
4 dad Agroin Solhernan, Sociedad Anónima, Hacienda Santa Clara. Se llega al mojón
5 noroeste número tres, de coordenadas geodésicas cuatrocientos noventa y un mil -
6 trescientos setenta punto cincuenta y cuatro de longitud y doscientos cincuenta y
7 siete mil ciento sesenta y cuatro punto sesenta y seis de latitud. El segundo tra-
8 mo a partir del mojón número tres antes dicho, línea recta con rumbo norte cuaren-
9 ta y un grados treinta y dos minutos cuarenta y dos segundos Este y una distancia
10 de cinco mil noventa y tres punto cuarenta y uno metros compuesta por siete tra-
11 mos parciales y sucesivos, así: el primer tramo, con una distancia de un mil dos-
12 cientos treinta y dos punto treinta metros, lindando al poniente con terrenos de
13 la Sociedad Agroin Solhernan Sociedad Anónima, Hacienda Santa Clara; el segundo
14 tramo con una distancia de un mil novecientos ochenta y tres punto setenta metros
15 lindando al poniente con terrenos de la Sucesión Guillermo Rivas Palacios, Hacie-
16 da El Salamar; el tercer tramo, calle existente entre terrenos de la Sucesión de
17 Guillermo Rivas Palacios, Hacienda El Salamar y Emilio Angel Bettaglio, con una
18 distancia de ocho punto cero cuatro metros; el cuarto tramo con una distancia de
19 novecientos setenta y cinco punto noventa y ocho metros, colindando con terrenos
20 del señor Emilio Angel Bettaglio; el quinto tramo con una distancia de quinientos
21 nueve punto cuarenta y seis metros, colindando al poniente con terrenos de la mis-
22 ma Hacienda Astoria, de la Sucesión Milagro viuda de Wirth; el sexto tramo, calle
23 existente entre terrenos de la Sucesión Milagro viuda de Wirth, Hacienda Astoria
24 y Hacienda Miraflores de la Sociedad Rivas Duke y Compañía, y una distancia de -
25 quince punto noventa y tres metros; el séptimo tramo colindando con Hacienda Mira

Nº 0826028



DIECIOCHO



T.R. 0719320

1 flores de la Sociedad Rivas Duke y Compañía con una distancia de tres metros se-
2 senta y ocho punto cero cero metros exactos, se llega al mojón Noreste número cua-
3 tro de coordenadas geodésicas cuatrocientos noventa y cuatro mil setecientos cua-
4 renta y ocho punto ochenta y ocho de longitud y doscientos sesenta mil novecien-
5 tos setenta y seis punto veintidós de latitud. AL NORTE: A partir del mojón núme-
6 ro cuatro antes mencionado, línea recta con un rumbo sur ochenta y nueve grados
7 cincuenta y ocho minutos cincuenta y cuatro segundos Este y una distancia de dos-
8 cientos treinta y cinco punto cuarenta y cinco metros compuesta por tres tramos
9 parciales y sucesivos: El primero colindando con la Hacienda Miraflores, de la So-
10 ciedad Rivas Duke y Compañía, con una distancia de ciento sesenta y cuatro punto
11 nueve metros; el segundo tramo, calle de por medio de nueve punto noventa metros
12 de ancho entre terrenos de la Hacienda Miraflores y la señora Josefina Ferrer viu-
13 da de Duke, Potrero del Valle; el tercero con una distancia de sesenta punto se-
14 senta y cinco metros colindando con terrenos de Josefina Ferrer viuda de Duke en
15 Potrero del Valle se llega al mojón sureste número cinco de coordenadas geodési-
16 cas cuatrocientos noventa y cuatro mil novecientos ochenta y cuatro punto treinta
17 y cinco de longitud y doscientos sesenta mil novecientos setenta y seis punto qui-
18 ce de latitud. AL ORIENTE: Partiendo del punto número cinco con un rumbo sur die-
19 cinove grados cincuenta y nueve minutos veinticuatro segundos y una distancia de
20 dos mil novecientos doce punto treinta metros compuesto de tres tramos parciales
21 y sucesivos; el primero con una distancia de seiscientos ochenta y ocho punto --
22 ochenta y ocho punto ochenta y tres metros, colindando con Josefina Ferrer viuda
23 de Duke, en Potrero del Valle, el segundo tramo, calle de trece punto dieciocho
24 metros de ancho, entre terrenos de Josefina Ferrer viuda de Duke y Sucesión Mila-
25 gro viuda de Wirth, Hacienda Astoria; el tercero con una distancia de dos mil dos

22 Libro 516 pág. 126

1 cientos diez punto veintinueve metros, lindando con terrenos de la Hacienda Asto-
2 ria, Sucesión Milagro viuda de Wirth, se llega al punto número uno que es el mo-
3 ción donde se inició la descripción de este inmueble. Y yo, el suscrito Notario,
4 day fe: I) que de conformidad al artículo treinta y siete de la Ley Orgánica de
5 la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, todos sus bienes muebles y raíces, así
6 como sus negocios, contratos y operaciones que efectúe, están exentos de todo im-
7 puesto o contribución fiscal o municipal de cualquier clase establecidos o que en
8 el futuro se establezcan. II) Que la personería del compareciente es legítima y
9 suficiente para actuar en nombre y representación de la Comisión, por haber teni-
10 do a la vista los documentos siguientes: a) Ley Orgánica de la Comisión Ejecutiva
11 Portuaria Autónoma, aprobada por Decreto Legislativo número cuatrocientos cincuen-
12 ta y cinco, del veintiuno de octubre de mil novecientos sesenta y cinco, publica-
13 do en el Diario Oficial número doscientos seis, tomo doscientos nueve, del once
14 de noviembre de mil novecientos sesenta y cinco, y las reformas a la misma aproba-
15 das por Decreto Legislativo número quinientos noventa y nueve del dieciséis de ma-
16 yo de mil novecientos setenta y cuatro, publicado en el Diario Oficial número -
17 ciento cinco, del tomo doscientos cuarenta y tres, del siete de junio del citado
18 año, de los cuales consta que se creó la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma co-
19 mo Institución de Derecho Público con carácter autónomo, personalidad jurídica y
20 domicilio de esta ciudad; que el Gobierno de dicha Comisión es ejercido por una
21 Junta Directiva integrada por un Presidente y seis Directores; que la representa-
22 ción legal de la Comisión corresponde al Presidente de la misma, quien será nom-
23 brado por el Presidente de la República; que el período del ejercicio de la Pre-
24 sidencia de la Comisión es de cuatro años a partir de la fecha de su nombramien-
25 to, con facultades para otorgar actos como el presenta, previo acuerdo de la Jun-

Nº 0626029

RECURSOS NATURALES ENERGÉTICOS



DIECINUEVE

CUARENTA CENTAVOS

22 Libro 514 p. 127

T.R. 0719921

1 ta Directiva; b) El Acuerdo número un mil cuatrocientos cincuenta y tres del se-
2 ñor Presidente de la Junta Revolucionaria de Gobierno, de fecha dieciséis de di-
3 ciembre de mil novecientos ochenta y uno, suscrito por el Presidente de dicha Jun-
4 ta, Ingeniero José Napoleón Duarte y por el Ministro de la Presidencia, Doctor Pa-
5 blo Mauricio Alverque, del cual aparece que el mencionado Presidente de la Junta
6 Revolucionaria de Gobierno acordó nombrar Presidente de la CEPA al compareciente
7 Ingeniero José Luis Andreu Ruiz, para el período de funciones que se inició el -
8 diecisiete de diciembre de mil novecientos ochenta y uno, publicado en el Diario
9 Oficial número nueve, tomo doscientos setenta y cuatro de fecha catorce de enero
10 de mil novecientos ochenta y dos.- c) La certificación extendida con fecha de hoy
11 por el Ingeniero Julio Heriberto Reyes Ventura, conocido por Heriberto Reyes V.,
12 en su carácter de Gerente General de la Comisión, del punto Séptimo del acta núme-
13 ro novecientos treinta y uno, correspondiente a la sesión de Junta Directiva de
14 la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, celebrada el diez de octubre de mil no-
15 vecientos ochenta y tres, de la que aparece que la Junta Directiva acordó autori-
16 zar al compareciente para que en su calidad de Presidente de dicha Junta Directi-
17 va y Representante Legal de la Comisión, otorgue la presente escritura pública de
18 reunión de los inmuebles del Aeropuerto Internacional El Salvador.- Así se expre-
19 só el compareciente, a quien expliqué los efectos legales de este instrumento, y
20 leído que le fue por mí, íntegramente, en un solo acto todo lo escrito, dijo que
21 está redactado conforme a su voluntad e instrucciones, que lo ratifica y firmamos,
22 DOY FE.-Enmendados-nueve-metros-y-sur-ordinal-literal-veinticinco-minutos-ordi--
23 nal-Salamar-segundos-porción-que-fue-del-cincuenta-Institución.Vale.-En las líneas
24 de San Pedro Masahuat,alcuyas el camino de este ordinal-Emilio Vicente Angel los-
25 Este.Vale.-Testado-desmembrada del inmueble-ocho punto ochenta y Vale.-Ms Enmendado-

22 Libro 516 PA 128

1 ~~veintiocho-seis-seiscientos-varas-cuadradas-equivalentes-ochomillones-quinientos-ochenta-siete-mil-cincuenta-~~
2 ~~unto-setenta-y-ochocientos-cuadradas-equivalentes-a-doce-millones-doscientos-ochenta-y-seis-mil-quinientos-noven-~~
3 ~~ta-dos-seiscientos-seis-varas-cuadradas-equivalentes-ochocientos-cincuenta-ochocientos-setenta-áreas-cincuenta-pun-~~
4 ~~to-setenta-ochocientos-áreas-vale-~~

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

12 PASO ANTE MI, del folio dos vuelto al diecinueve vuelto, del Libro Segundo de
13 mi Protocolo que vencerá el once de julio de mil novecientos ochenta y seis, y
14 para ser entregado a la COMISION EJECUTIVA PORTUARIA AUTONOMA, extendiendo, firmo
15 y sello el presente testimonio fotocopiado, sin adherirle timbres fiscales, en
16 virtud de estar la Comisión exenta del pago del impuesto de papel sellado y tim-
17 bres, de conformidad al artículo treinta y siete de su Ley constitutiva, en la
18 ciudad de San Salvador, a los siete días del mes de agosto de mil novecientos
19 ochenta y cinco.

[Handwritten signature]



[Handwritten initials]

22 libro 516 Pág 129

Registro de la Propiedad Raíz e Hipotecas de La Tercera Sección del Centro, Zacate-
coluca, a las ocho horas y treinta minutos del día veintidós de octubre de mil no
vecientos ochenta y cinco ochenta y cinco.-

INSCRIBASE, -Confronto: Sra. de Mira.-



Sra. de Mira.-

Dr. ARBAL ERNESTO HERNÁNDEZ DOMÍNGUEZ
REGISTRADOR

Fecha de Inscripción

23 OCT. 1985



ABRAZOS Y HURRAS. Familiares y compañeros de trabajo de los procesados llegaron al tribunal. Después de ser absueltos los recibieron con abrazos y hurras.

Absuelven a los tres empleados de PDDH

mas dice que actuó con base en la ley

» Los tres empleados, dos procuradores auxiliares y un motorista, permanecieron detenidos durante dos días.

MAURICIO BOLAÑOS
departamentos@laprensa.com.sv

El juez de Paz de San Luis Talpa, Baudilio Amaya, decretó ayer un sobreseimiento definitivo a favor de dos delegados de la PDDH y un motorista de la misma institución, quienes fueron arrestados por la PNC por ingresar sin permiso a un área restringida del aeropuerto internacional de El Salvador.

Los beneficiados son los procuradores auxiliares Ariel Hernández y William Humberto Jaraeta, así como el motorista Daniel Virgilio Flores. Ellos fueron acusados de actos arbitrarios.

Los funcionarios vigilaban el proceso de expulsión del médico ecuatoriano Pedro Enrique Banchón cuando fueron arrestados, pues ingresaron a la zona restringida de la terminal aérea sin contar con el salvoconducto avalador.

Los tres empleados permanecieron detenidos hasta el sábado, cuando recuperaron su libertad,

«PROTAGONISTAS»



“Los empleados actuaron con base en las facultades que les otorga la Constitución.”
Baudilio Amaya, juez.



“Nos reservamos el derecho de apelar luego de que resolvimos la resolución del juez.”
David Figueroa, fiscal.



“El proceso contra mis clientes ha sido totalmente ilegal e inconsistente, por eso el fallo.”
David Morales, defensor.

luego de que la Fiscalía General de la República presentara el requerimiento y solicitara solamente la instrucción formal sin la detención provisional.

El juez les puso como condición que se presentaran el lunes 2 de mayo (ayer) a la audiencia.

Absueltos

Durante la audiencia, el abogado defensor David Morales fundamentó su debate en que la detención de sus patrocinados era totalmente ilegal, ya que ellos actuaron con base en las facultades que les confiere la Constitución de la República en su artículo 104, en sus numeral 1 del 1 al 6, y con base en la misma ley de la PDDH, la cual es clara en el sentido de establecer que los funcionarios de la institución tienen acceso pleno sin permiso a cualquier instalación pública o privada.

Por su parte, el fiscal David Figueroa mantuvo su posición de que el aeropuerto es un área privada y que cuenta con sus respectivos reglamentos internos que no pueden ser violentados por cualquier persona, independientemente de su cargo funcional.

Escuchadas las partes, después de dos horas de alegatos, en los cuales estuvo presente la procuradora Beatrice de Carrillo, el juez decidió sobreseimiento definitivo.

El fiscal Figueroa señaló que se reservan el derecho de estudiar el caso por una posible apelación.

FMI.N pide a Fiscalía investigar a Saca por agresiones de la PNC

MILTON GRIMALDI
judicial@laprensa.com.sv

El presidente de la República, Elias Antonio Saca, podría ser investigado por la Fiscalía ante una demanda que ayer presentaron en su contra tres miembros del partido político de izquierda FMLN.

La denuncia surge a partir de la expulsión del médico ecuatoriano Pedro Enrique Banchón.

La queja presentada en el Ministerio Público también incluye al ministro de Gobernación, René Figueroa, y al director de la Policía Nacional Civil (PNC), Ricardo Mauricio Meneses.

Los demandantes son Salvador Arias, Zoila Beatriz Quijada e Irma Lourdes Palacios, quienes aseguran que fueron agredidos por agentes de la PNC el día de la captura del extranjero.

La demanda contra el presidente se debe a que fue él quien ordenó a Gobernación y a la PNC ejecutar la orden de expulsión del

médico suramericano, a quien incluso calificó de “agitador profesional”.

La tarde del 28 de abril, agente de la división de Frontera de la PNC capturaron al ex asesor de Sindicato de Médicos Trabajadores del Instituto Salvadoreño del Seguro Social (SIMETRISSS).

Los demandantes afirman, en el escrito entregado a la Fiscalía que la detención fue ilegal.

La detención con orden de expulsión formó parte de “un proceso plagado de ilegalidades: violaciones al debido proceso desarrolladas en forma ilegítima por el Ministerio de Gobernación a través de la Dirección General de Migración”, sostiene la demanda de los eslemelenistas.

Los demandantes piden a la Fiscalía que inicie la investigación y pida a la Asamblea Legislativa un antejudio contra los tres funcionarios demandados a quienes se les acusa de actos arbitrarios y daños personales.



DEMANDA. Salvador Arias y Zoila Quijada presentan una demanda por lesiones y actos arbitrarios cometidos en la expulsión de Pedro Banchón.

Corte no comenta fallo a favor de Pedro Banchón

“Ya hay conocimiento judicial, pero no tenemos detalles”, dijo el presidente de la Corte Suprema de Justicia (CSJ), Agustín García Calderón, en relación al recurso de amparo a favor del médico ecuatoriano Pedro Banchón.

García aclaró que él no puede dar declaraciones respecto al recurso que existe en la Sala de lo Constitucional y que él preside.

Confirmó si hay una resolución judicial en un tema que originalmente se conoció por la vía de hábeas corpus y se convirtió en amparo y que es necesario con-

sultar a la instancia que esté conociendo.

Calderón no precisó si ha violado algún derecho constitucional de Banchón y reiteró que es necesario esperar.

LA PRENSA GRÁFICA publicó el sábado pasado que los magistrados de la Sala de lo Constitucional emitieron una resolución en la que se determinó que se violó el derecho de petición contra el extranjero que fue expulsado del país. La razón es que al médico no se le contestó que existía un proceso abierto en su contra.

Feligreses católicos se pronuncian contra politización bíblica



El párroco de Catedral, Jesús Delgado, oficia la misa dominical en la cripta de Monseñor Oscar Arnulfo Romero.

Leonor Cárdenas
Redacción Diario Co Latino

Seguidores de Monseñor Oscar Arnulfo Romero se pronunciaron frente a su cripta, por la no politización de la iglesia.

La misa dominical celebrada frente a la cripta de Monseñor Romero, en catedral metropolitana, interrumpida por los protestantes, quienes aseguran que la iglesia está violando los mandatos divinos de la ley de Dios.

Según miembros de la Comunidad, la cripta de catedral, los mensajes emitidos por los actuales religiosos, no responden a los intereses y la realidad del pueblo, si no a defender los intereses de la clase burguesa.

"Nosotros somos de la clase pobre trabajadora la cual luchamos por un país lleno de justicia, libertad y democracia, es por ello que pedimos a las autoridades de la iglesia que se respeten los mandatos divinos de Jesús, quien luchó por la igualdad y la justicia entre todos los pueblos y naciones" expresó una miembro de la comunidad.

Asimismo, celebraron que los mensajes difundidos por los religiosos, "van dirigidos a favorecer los intereses de los grandes capitalistas explotadores del pueblo, por lo que exigimos que se nos mande un sacerdote que sea del pueblo y vele por los intereses del pueblo" agregaron.

Por su parte, Monseñor Sáenz de Calle, dijo que el Día del Trabajo no es una celebración ajena al cristianismo "el siempre trabajó por el bienestar del pueblo".

En cuanto al tema de los ilegales, Sáenz agregó que no está de acuerdo y la considera injusta, "ya que si los salvadoreños emigran es porque tienen necesidad de trabajar y poder mantener a sus familias".

En cuanto a la ayuda prometida por Condoleezza Rice, dijo que es necesario el incorporar a los jóvenes a la sociedad civil por lo que como iglesia espera que la ayuda sea de reinserción para los jóvenes.

PNC no reporta capturas durante marcha conmemorativa

Beatriz Castillo
Redacción Diario Co Latino

El periodista de Canal 12, Porfirio Mercado y su camarógrafo Antonio Castellanos, fueron agredidos ayer durante el desarrollo de la marcha realizada en el marco de la celebración del Día Internacional del Trabajo, por supuestos estudiantes de la Universidad de El Salvador (UES).

La agresión, según el relato de las víctimas, fue después que un grupo de manifestantes encapuchados golpearan, mancharan y quebraron los vidrios del cobo en lo planes 48 y 49, sobre la altura de Metrocentro.

"Nosotros veníamos a cubrir la marcha de los estudiantes, que se trasladaría de la Universidad de El Salvador hasta la altura de la 49. Nosotros dejamos el carro parqueado enfrente de Metrocentro, cuando vimos un grupo de unos 10 muchachos pintándolo, cuando les dijimos que qué pasaba, iniciaron los insultos y golpes", dijo Porfirio Mercado.

"A mí me golpearon en la cabeza con un palo o algo así... luego yo traté de defenderme ya no vi más", narró.

El periodista aseguró que existen pruebas de video que inculpan a los responsables tanto de las agresiones físicas en contra de él y su compañero, como las que sufrió el vehículo en el que se transportaban mientras laboraban.

Otra de las agresiones registradas durante la marcha, fue contra uno de los fotoperiodistas de la Prensa Gráfica, Mauro Arias.

El incidente se registró mientras



Más de diez mil personas marcharon desde Plaza Las Américas, hasta Catedral Metropolitana, como parte de la celebración del Día del Trabajo.

el fotoperiodista intentaba tomar una foto de un grupo de marchantes que pretendían cortar el paso a una unidad del transporte colectivo, sin embargo el hecho no pasó a más de una agresión verbal y la pinta de su equipo de trabajo.

Sin embargo el responsable de marcha del grupo de la universidad, Ilien Mejía, defendió a los supuestos agresores, aclarando que no existió ninguna agresión directa, sino que los marchantes intentaron pasar justo donde estaban los agredidos y estos no se los permitieron por lo que se "atacó". Herminia Funes, presidenta de la Asociación de Periodistas de El Salvador (APES), lamentó que los periodistas en el cumplimiento de sus labores sean agredidos física y verbalmente. "Yo creo que no se puede permitir este tipo de situaciones que atentan contra la seguridad de los colegas periodistas que a diario dan cobertura a este tipo de actividades. ¿Qué vamos a decir mañana, que tenemos perio-

distas muertos? ¿Muertos por una piedra o muertos por una bala de goma?... no queremos más agresiones en contra de la prensa", sentenció Funes.

La presidenta de la APES aseguró que abrirán un expediente especial en el caso para investigar y castigar a las personas que sean responsables.

Por su parte, el subdirector de investigaciones de la PNC, Douglas García Funes, dijo que a raíz de las agresiones se buscó la posición de los propietarios del canal 12 para conocer si existirá una demanda formal. "Nos han confirmado de canal 12 que se mostraría ofendido, así como también el periodista y el camarógrafo que fueron agredidos de una forma brutal. Fueron coaccionados y fueron arrinconados para ser golpeados", dijo Funes.

El subdirector de investigaciones de la PNC, dijo que posterior a la marcha se realizaría visitas a las empresas que fueron dañadas en

sus instalaciones con manchas y quiebra de vidrios, para conocer si realizarán demandas y el monto de las pérdidas.

"Existen suficientes pruebas filmicas de quienes han sido los que han causado daños a la propiedad privada y a los medios", puntualizó.

PNC no reporta capturas

La Policía Nacional Civil (PNC) no reportó ningún tipo de capturas durante y después de la marcha del Día del Trabajo, donde una multitud de personas del sector laboral marcharon para exigir se cumpla con sus derechos.

El subcomisionado de la delegación centro, de la PNC, Wilfredo de Jesús Avelenda, dijo que para la seguridad de la marcha se desplegó un total de 600 elementos policiales de la zona centro y otros municipios.

"Nosotros hemos hecho el llamado para que los señores que van a manifestarse lo hagan con prudencia y responsabilidad para evitar problemas posteriores en perjuicio de ellos mismos y que respeten a la propiedad privada".

Avelenda previó a la marcha dijo que se tenían ordenes precisas para desartillar capturas, siempre y cuando estas personas violaran la ley, sin embargo horas después del recorrido de la marcha el jefe policial no reportó ninguna captura. Los agentes de la PNC custodiaron todo el desarrollo de la marcha que se mantuvo de forma pacífica. Aunque si se registraron roces entre estudiantes de la Universidad Nacional y los agentes que no dejaron mayores consecuencias.

PDDH anuncia liberación de delegados capturados el jueves

Leonor Cárdenas
Redacción Diario Co Latino

La Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos (PDDH), anunció la liberación de los tres empleados de dicha institución que fueron capturados el jueves, cuando cumplían una misión constitucional.

Los detenidos fueron puestos en libertad por el Juez de Paz de San Luis Talpa, tras considerar que los delegados realizaban su trabajo al momento de ser detenidos.

Según la información brindada

por la PDDH, el Juez, dictaminó favorablemente para los empleados de la PDDH, al tomar en cuenta la responsabilidad que la institución tiene de velar por la seguridad y el respeto de los derechos humanos.

"Las tres personas desarrollaban perfectamente su trabajo", argumentó el juez.

Beatrice de Carrillo, Procuradora de los Derechos Humanos aclaró que los jurídicos Ariel Hernández Orellana y Wiliam Iraheta Ardón y el motorista Daniel Flores, cumplen con su labor constitucional de verificar el

proceso de deportación del médico ecuatoriano Pedro Enrique Manchón, quien había denunciado una serie de violaciones a sus derechos humanos en el proceso en su contra.

Asimismo, la procuradora denunció la responsabilidad del Estado en la detención de sus trabajadores, y calificó la acción de amedrentamiento y obstrucción a la labor de la PDDH, como una política negativa que proviene de una política estatal hacia la institución.

"Como procuradora lamento mucho, el que se estén realizando

este tipo de acciones, constituyen un mensaje negativo para los ciudadanos en cuanto a la seguridad jurídica del país", agregó.

Por su parte, el Procurador Adjunto de Derechos Económicos Sociales y Culturales, Antonio Aguilar, aclaró que no existen argumentos legales por parte de la Fiscalía General de la República, para continuar con el caso "ya que sus argumentos están sustentados en planteamientos de tipo políticos y sólo están plegándose a los lineamientos gubernamentales para dañar la imagen y la labor de la PDDH.



LIBERTAD. El Juzgado de Paz de San Luis Talpa decretó la libertad para tres empleados de la PDDH, sin embargo, estos deberán presentarse a la sede de este tribunal mañana para una audiencia por requerimiento de la Fiscalía.

Abogados critican captura de empleado

» Los profesionales también criticaron la expulsión del país del médico ecuatoriano Pedro Enrique Banchón esta semana.

ciones a los derechos humanos grave que se ha dado a escalado de derecho", dijo la procuradora Beatrice de Carrillo que ticipó del congreso.

La titular de la PDDH con que ambos casos son una leg violación a la Constitución República.

Abogados de diferentes sectores se reunieron ayer para analizar la aplicación y las violaciones de la Carta Magna. Celebraron el congreso "Estado real de la nación salvadoreña".

Tomaron como referente la captura de tres empleados de la Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos y la expulsión del país del médico ecuatoriano y miembro del Sindicato de Médicos del Seguro Social Pedro Enrique Banchón.

"En la procuraduría estamos tomando este caso como emblemático, como símbolo de las viola-

Por su parte, José María M (hijo), coordinador del foro y defensa de la Constitución Salvador, aseguró: "Se está viendo en peligro el orden constitucional, hemos visto con preocupación la brutalidad de la expatriación del doctor Banchón. La captura de los funcionarios procuraduría, estamos regresando al pasado".

En el congreso participó abogados como Mario Sc Beatrice de Carrillo, Fabio Cademús del padre José María ray Roberto Rubio.

Juez libera a dos delegados de PDDH

Audiencia programada para mañana

» La Fiscalía General pidió que dos procuradores de la PDDH sean procesados por actos arbitrarios.

llana traheta Ardón y para el motorista Daniel Virgilio Flores.

Frente a esto, el juez Baudilio Amaya manifestó que los acusados demuestran su arraigo laboral, domiciliario, familiar, pero deberán presentarse este lunes 2 de mayo a las 10 de la mañana a una audiencia inicial.

Señalamientos

David Morales, defensor privado de los acusados, señaló que el juez está dando límite conforme a derecho a la petición solicitada por la Fiscalía, pero que el tribunal conocerá la posición de las partes en audiencia del lunes.

El defensor argumenta que las detenciones fueron ilegales y las calificó como "un acto punitivo de persecución a la Procuraduría de los Derechos Humanos".

Según Morales, la Ley de la PDDH establece que sus funcionarios tienen acceso pleno sin previo aviso a cualquier instalación pública.

Antecedentes

Los delegados de la procuraduría

fueron detenidos la semana pasada cuando escoltaban el traslado del médico ecuatoriano Pedro Banchón a las instalaciones del Aeropuerto Internacional El Salvador.

Según la versión de las autoridades, el vehículo de la PDDH no tenía autorización para ingresar en el aeropuerto cuyas medidas de seguridad exigen tal aviso previo.

Las autoridades relatan que los detenidos no acataron la señal de alto en uno de los ingresos a la terminal aérea.

Posteriormente, los agentes policiales los persiguieron y los detuvieron por violar los requerimientos de seguridad del complejo aéreo.

Luego de la aprehensión, las autoridades de la Comisión Ejecutiva Procuratoria Autónoma (CEPA) brindaron una conferencia para informar que la PNC no solicitó el permiso de entrada del vehículo de la PDDH.

Por esa razón, los agentes destacados en la entrada desconvocan que los delegados acompañaban a la Policía.



PROCURADORA. La titular de la Procuraduría de Derechos Humanos, Beatrice de Carrillo, dijo ayer durante una reunión de abogados que la detención de sus auxiliares atenta contra la Constitución.



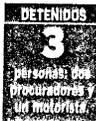
DEPORTACIÓN. El pasado viernes, el médico Pedro Banchón fue deportado acusado de agitador. El día del traslado de la División de Fronteras de la P. hasta Comalapa, los delegados de la PDDH verificaban el procedimiento.

MAURICIO BOLAÑOS
En la foto de la izquierda se ven a

La Fiscalía General de la República consistió ayer a la orden del Juzgado de Paz de San Luis Talpa a dos colaboradores de la Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos (PDDH) y a un motorista de la institución quienes fueron arrestados por ingresar indebidamente en un área restringida del Aeropuerto Internacional El Salvador, en Comalapa.

Sin embargo, el tribunal los dejó en libertad.

La Fiscalía pide que sean procesados por actos arbitrarios en perjuicio de la administración pública y solicita un proceso de instrucción sin detención para los procuradores auxiliares Ariel Hernández Orellana y William Huberto Ore-



El Gobierno está seguro de que el médico ecuatoriano no vino al país para atender consultas, sino a enrolarse en la actividad sindical y política. El ministro de Gobernación defiende la legalidad de la expulsión.

ENTREVISTA CON RENÉ FIGUEROA, MINISTRO DE GOBERNACIÓN

“Pedro Banchón era un agitador profesional”

EDUARDO GUERRERO
 periodista independiente

El modo de proceder y tres años después de participar en las marchas blancas, Pedro Banchón fue interceptado por la PNC, que le informó que su presencia no es grata para el país. Su expulsión desató confrontaciones con diputados del FMLN y concluyó con el arresto de tres empleados de la Procuraduría. El ministro de Gobernación, René Figueroa, defendió la decisión de deportarlo.

¿Cuáles fueron los motivos para expulsar a Banchón?

En primer lugar porque violó los artículos 90 y 97 de la Constitución; atropelló la Carta Magna, que dice que ningún extranjero podía inmiscuirse en política doméstica e interna. Nosotros ya lo sabíamos y era del dominio público que el señor Banchón era un agitador profesional. Los extranjeros son bienvenidos al Salvador cuando vienen a colaborar, pero cuando vienen a propiciar confrontación y convulsiones sociales, obviamente tenemos que hacer prevalecer la ley.

¿Por qué la decisión llega ahora?

Los salvadoreños hemos aprendido la tolerancia y la convivencia pacífica. Se le advirtió, se le notificó, se le previno, y al no atender, se le tuvo que aplicar la ley. Se le previno en 2002 y es reincidente.

SIMETRISSS alega que hubo irregularidades en la captura.

Entonces, naturalmente, cautelosos de respetar todos los procedimientos, que la ley nos señala para que el proceso no se nos caiga encima, nos cuidamos, nos blindamos.

¿Un qué influye el matrimonio de Banchón con una salvadoreña?

Se le advirtió en su momento que, al igual que es permisible, el único, si se acompaña, el matrimonio familiar,

¿Qué opinión le merece de diputados del FMLN con los policías?

La presencia de los diputados viene a continuar el cuento, el cuento más difícil que existe entre el señor Banchón y partido político FMLN en tema de agitación.

¿Trataron los diputados de arebatar a los antimotines?

Esa es precisamente lo que los salvadoreños queremos dejar en el pasado; los diputados han sido electos para legislar, no para andar en desordenes. Cuando hay protestas en penales usted ve diputados del FMLN, cuando hay desordenes en calles ve diputados del FMLN, cuando hay quemada de llantas ve diputados del FMLN.

¿Qué pasó en el aeropuerto con el personal de la Procuraduría?

Se trata al señor Banchón en vehículos policiales, al llegar al aeropuerto se levanta la pluma para que ingresen. Ahí estaba el inspector Martínez Hernández como encargado. Entraron los vehículos policiales e inmediatamente atrás venía un vehículo que nos estaba autorizado; el inspector hace la señal de alto. Ese vehículo se lo tiraron encima al oficial y él se tuvo que apartar porque si no lo atropellaban. Ingresaron de manera no autorizada a instalaciones del aeropuerto, donde por estrictas medidas de seguridad internacional no puede ingresar personal no autorizado. Los señores de la Procuraduría cometieron un acto ilícito al entrar a las instalaciones, según lo establece la Organización de Naciones Unidas y el International (OAI). Como consecuencia del artículo 97.

¿Qué pasó dentro?

Simplemente se les detuvo. Nos conocemos el papel constitucional que realiza la Procuraduría, pero ningún funcionario puede estar presente en la ley, sino haber un efecto de colaboración.



Saca: Yo ordené su deportación

» Calificó de normal la reacción de inconformidad del FMLN “porque son compañeros en el desorden”.

BERNABO VALENTE
 periodista independiente

“Yo ordené que lo deportaran”, dijo ayer el presidente de la República Antonio Saca, al referirse a la expulsión del país del médico ecuatoriano Pedro Enrique Banchón.

Con su expulsión concluyó una investigación del Gobierno, que lo vigilaba de cerca por estar involucrado en actividades partidarias en favor del FMLN.

Saca expresó que el Gobierno de la República apoyó y cumplió la ley. “Ami han elegido para poner orden y eso lo que hemos hecho”.

Según el mandatario, el salvadoreño estaba inmiscuyéndose en política interna y eso lo prohíbe la Constitución de la República. Le vale el extranjero.

Se trata, indicó, de un agitador profesional, “involado en todos los ámbitos del Seguro Social y no lo podemos permitir. Yo sé que le desportaron”.

Dijo que la inconformidad del FMLN es normal porque “son compañeros de viajes en el desarrollo de la estabilidad. El mundo está así”.



Elias Antonio Saca, Presidente

“Se le advirtió, se le notificó, se le previno en 2002, y al no atender, se le tuvo que aplicar la ley; él fue un reincidente.”

“Violó la Constitución, que dice que ningún extranjero podía inmiscuirse en política doméstica e interna.”

Desponen firma

El Gobierno dejó para la próxima semana la firma de contratos de buses.

Candidatos ARENA

Presentan hoy a aspirantes para las alcaldías de San Miguel y Morazán.



Arrestan empleados PDDH por entrar a pista aeropuerto

Capturas ocurrieron durante la expulsión del médico ecuatoriano

» Los detenidos argumentaron que los policías no les habían dado la autorización para entrar a la zona de la pista.

DAVID MABROQUE, MILTON GRIMALDI, ERICATO MORA, GREGORIO MORAN, SERGIO ARACAZ, ANATOLIO CARRERA, RICARDO VALENCIA

Los empleados de la Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos (PDDH), quienes siguieron el proceso de expulsión del médico ecuatoriano Pedro Enrique Ranchón, fueron arrestados la noche del jueves pasado por la PNC por haber entrado a la pista del aeropuerto del terminal que...

Los detenidos son Ariel Hernández Orrellana, William Humberto Iraheta Ardón y el motorista Daniel Iván Gillo Flores.

La Fiscalía de Zona Occidental presentó el domingo próximo el requerimiento por actos arbitrarios en el Juzgado de Paz de San Luis Talpa, La Paz.

El jefe de la Policía en el terminal aérea, inspector Daniel Martínez, explicó: "Los detenidos no respetaron el bloqueo que les mandó para id-entificarse y se movieron a punto de detenerlos con el carro de bus de viajeros". Explicó que los detenidos violaron normas internacionales de seguridad e interferieron en las labores de carga de las aviones comerciales.

Iraheta, uno de los detenidos, aseguró: "En ese momento, ningún agente nos dijo que necesitábamos autorización para entrar. Obviamente, si hubiese sido así nos hubieseamos presentado a la instancia de CEPA para gestionar el permiso", dijo Iraheta.

Procuradora: se acabó la paz
La procuradora para la Defensa de Derechos Humanos, Beatrice de Carrillo, se mostró consternada por las detenciones, y las calificó de ilegales.

"La captura de los dos juristas y un motorista es la violación de una serie de amparos que se han suscrito en contra empleados de la PDDH", dijo. Aseguró que el hecho fue denunciado a la Comisión Interamericana de Derechos Humanos.



Detenidos

Dos delegados de la Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos y un motorista fueron detenidos por intentar evitar la deportación del médico ecuatoriano Pedro Enrique Ranchón.

Puede haber sanciones: CEPA

« Este fue un caso fortuito... ya que el automóvil se aproximó a la situación e ingreso a la zona restringida. »

• Jaime Vilmosa, gerente de CEPA.

» El caso puede terminar en sanciones que afectan la operatividad del aeropuerto, dijo el representante de CEPA.

La Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) advirtió que los empleados de la Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos (PDDH) violaron las normas de seguridad del Aeropuerto Internacional de El Salvador.

Jaime Vilmosa, gerente de la empresa, dijo que la acción de los empleados de la PDDH que ingresaron a la zona restringida...

materia de seguridad del estado al entrar al aeropuerto.

"Este fue un caso fortuito... ya que el automóvil se aproximó a la situación e ingreso a la zona restringida", advirtió Vilmosa.

Este caso de violación puede provocar sanciones que afecten la operatividad del aeropuerto, advirtió el gerente de CEPA.

El vehículo con placas nacionales era el último de una caravana, y no respetó a las autoridades que le pidieron que se detuviera.

Hasta ayer, las autoridades de CEPA aún no habían decidido si se mostrarán como oboedientes, pero señalaron que por el momento...

valorar si se presenta alguna acción contra los empleados de la Procuraduría.

No obstante, reconocieron se infringió una norma de carácter administrativa, y que será la Fiscalía General de la República que determine si ellos cometieron algún delito por su actuación.

El gerente explicó que la PDDH solo pidió la autorización del ingreso de personas, y que el vehículo y personal de la Procuraduría estaban identificados.

Ayer, ¿quién se hubiese solicitado el permiso del personal de Derechos Humanos? ¿con gusto lo hubiese otorgado?

Memorándum

A : Dr. Armando Pineda Navas
Gerente de Operaciones Legislativas

De : Lcda. Leslie Machuca Quesada
Encargada Unidad Índice Legislativo

Asunto : Ratificación de Convenios Navegación Aérea

Fecha : 20 de febrero de 2006



Remito a Ud., información requerida por esa Gerencia, relacionada a la Ratificación de Convenios sobre Navegación Aérea, la cual ha sido evacuada por el Licenciado Ricardo Martínez.

Atentamente.

Lm/Ngc.**

Graci
20/2/06
2:28

INDICE LEGISLATIVO

1

San Salvador 17 de febrero de 2006

Doctor
Oscar Armando Pineda Navas
Gerente de Operaciones Legislativas
Presente

Me refiero a nota enviada de esa gerencia, para evacuar consulta referente a ratificaciones de Convenios suscritos por El Salvador, que tratan sobre la Navegación Aérea.

Se ha obtenido la información de los registros que esta Unidad lleva, en la base de datos Lotus Notes sobre las ratificaciones de los convenios que se detalla a continuación:

(Los nombres de los convenios que están en paréntesis han sido tomados de la página WEB aerovia.com.)

1-Solicitado:

Convención de Aviación Civil Internacional (Convenio de Aviación Civil Internacional Chicago 1944)

Resumen:

Convención de Aviación Civil Internacional, compuesta de un Preámbulo y 96 artículos, suscrita a nombre de El Salvador en la ciudad de Chicago, Illinois, Estados Unidos de Norte América, el 7 de diciembre de 1944, aprobada por Acuerdo Ejecutivo de este Estado No. 125, fecha 15 de marzo del corriente año;

Decreto : 73; D.O.No. 95, TOMO No.142, FECHA:06 de mayo de 1947.

2- Solicitado:

Convenio sobre Transporte Aéreo Internacional (Convenio de Guadalajara para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte aéreo internacional realizado por quien no sea el transportista contractual 18/09/61);

Resumen:

"El Convenio Complementario Del Convenio De Varsovia, Para La Unificación De Ciertas Reglas Relativas Al Transporte Aéreo Internacional Realizado Por Quien No Sea El Transportista Contractual", Suscrito En Guadalajara, Jalisco, Estados Unidos Mexicanos, El 18 De Septiembre De 1961;

Decreto: 143; D.O. No.: 82, Tomo No.: 263, de fecha: 07 de mayo de 1979

3- Solicitado:

Convenio sobre las Infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963 (Convenio de Tokio sobre las infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de las aeronaves 14/09/1963);

Resumen:

"El Convenio Sobre Las Infracciones Y Ciertos Otros Actos Cometidos A Bordo De Las Aeronaves", Suscrito En Tokio, Japón, El 14 De Septiembre De 1963;

Decreto: 143; D.O. No.: 82, Tomo No.: 263, de fecha: 07 de mayo de 1979

4- Solicitado:

Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971 (Convenio de Montreal para la Represión de Actos ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil 23/09/1971);

Resumen:

"El Convenio Para La Represión De Actos Ilícitos Contra La Seguridad De La Aviación Civil", Suscrito En Montreal, Canadá, El 23 De Septiembre De 1971;

INDICE LEGISLATIVO

2

Decreto: 143; D.O. No.: 82, Tomo No.: 263, de fecha: 07 de mayo de 1979

5- Solicitado:

Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los Aeropuertos que Prestan Servicio a la Aviación Civil Internacional (Protocolo de Montreal para la represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que prestan Servicio a la Aviación Civil Internacional);

Resumen:

Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que presten Servicio a la Aviación Civil Internacional, compuesto de un Protocolo y nueve artículos y firmado en Montreal, Canadá el 24 de febrero de 1988, el cual fue aprobado por el Órgano Ejecutivo, mediante Acuerdo No 505 emitido en el Ramo de Relaciones Exteriores con fecha 18 de agosto del corriente año.

Decreto: 129; D.O. No.: 224, Tomo No.: 301, de fecha: 02 de diciembre de 1988.

Otros convenios ratificados sobre Derecho Aéreo Internacional:

1- **Decreto 2100**, D.O. No.: 100, Tomo No.: 171, de fecha: 30 de mayo de 1956.

Protocolo que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929; este Protocolo consta de un preámbulo y veintisiete Artículos, y fue suscrito por El Salvador en la Conferencia Internacional de derecho privado aéreo celebrada en La Haya, bajo el patrocinio de la Organización de Aviación Civil Internacional, en septiembre de 1955;

2- **Decreto 143** Diario Oficial #:82, Tomo No.:263, Fecha. Publicación: 07/05/79

- a) "El Convenio Sobre Daños Causados A Terceros En La Superficie Por Aeronaves Extranjeras", Suscrito En Roma, Italia, El 7 De Octubre De 1952;
- b) "El Protocolo Relativo A Una Enmienda Al Art. 45 Del Convenio De Aviación Civil Internacional". Suscrito En Montreal, Canadá El 14 De Junio De 1954;
- c) "El Protocolo Relativo A Ciertas Enmiendas Al Art. 48, Párrafo A) Y Al Art. 49, Párrafo E) Del Convenio De Aviación Civil Internacional", Suscrito En Montreal, Canadá, El 14 De Junio De 1954;
- d) "El Protocolo Relativo A Una Enmienda Al Art. 48, Párrafo A) Del Convenio De Aviación Civil Internacional", Suscrito En Roma, Italia, El 15 De Septiembre De 1962;
- e) "El Protocolo Relativo A Una Enmienda Al Art. 56 Del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional", Suscrito En Viena, Austria, El 7 De Julio De 1971 Y
- f) "El Protocolo Relativo A Una Enmienda Al Art. 50, Párrafo A) Del Convenio De Aviación Civil Internacional", Suscrito En Montreal, Canadá, El 16 De Octubre De 1974

3- **Decreto 160**, D. O. N° 193, TOMO N° 197, FECHA : 22 de octubre de 1962

Protocolo relativo a una enmienda al Convenio de Aviación Civil Internacional fechado en Chicago, Estados Unidos de América, el 7 de diciembre de 1944, la cual fue aprobada y adoptada por el Consejo Interino de la Organización Provisional de Aviación Civil Internacional, convocado en Montreal, Canadá y reunido en su primera sesión el día 6 de mayo de 1947.;

4- **Decreto 189**, D. O. N° 205, TOMO N° 197, FECHA : 9 de noviembre de 1962

INDICE LEGISLATIVO

3

Protocolo relativo a una enmienda al Convenio de Aviación Civil Internacional, aprobado por la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional, en su décimo tercer periodo extraordinario de sesiones, reunido en Montreal Canadá, el 21 de junio del año de 1961.

5- **Decreto 140**, D. O. : N° 195, Tomo : N° 2237, Fecha : 20 de Octubre de 1972.

Protocolo relativo a una Enmienda al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Nueva York, Estados Unidos de América, el 12 de marzo de 1971, aprobado por el Poder Ejecutivo por medio del Acuerdo N° 726, emitido por el Ramo de Relaciones Exteriores, con fecha 13 de septiembre del corriente año:

6- **Decreto 156**, D. O. : N° 234, Tomo : N° 253 , Fecha : 20 de diciembre de 1976.

Estatuto de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), establecida por las Autoridades de Aviación Civil, durante la Segunda Conferencia Latinoamericana de Autoridades Aeronáuticas, celebrada en la ciudad de México, D.F., Estados Unidos Mexicanos, durante el mes de diciembre de 1973, instrumento que fue aprobado por el Poder Ejecutivo, mediante el Acuerdo N° 625, emitido en el Ramo de Relaciones Exteriores, con fecha 21 de octubre del corriente año.

7- **Decreto 762**, D. O. N°: 167, TOMO N°: 296, FECHA : 10 de septiembre de 1987.

Protocolo Relativo a una Enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Artículo 83 bis), compuesto de un preámbulo y cuatro numerales, firmado en Montreal, Canadá, el 6 de octubre de 1980; y el Protocolo Relativo a una Enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Artículo 3 bis), compuesto de un preámbulo y cuatro numerales, firmado en Montreal, Canadá, el 10 de mayo de 1984, los cuales fueron aprobados por el Órgano Ejecutivo, por medio del Acuerdo No. 301, emitido en el Ramo de Relaciones Exteriores con fecha 26 de junio de 1987.

8- **Decreto 588**, D. O. N° 96, Tomo N° 343, Fecha: 25 de mayo de 1999

“Convenio de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección”, hecho en Montreal, Canadá, el 1 de marzo de 1991, al cual el Gobierno de la República de El Salvador se adhirió mediante Acuerdo Ejecutivo N°263 de fecha 7 de abril del corriente año, el cual consta de Un Preámbulo, Quince Artículos y Un Anexo Técnico; aprobado por el Órgano Ejecutivo en el Ramo de Relaciones Exteriores, mediante el Acuerdo N° 264 de fecha 7 de abril de 1999.

9- **Decreto 866**, D. O. N° 231, Tomo N° 369, Fecha: 12 de diciembre de 2005.

Protocolo relativo a una Enmienda al Art. 56 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Instrumento Internacional que fue firmado el día 6 de octubre de 1989, en Montreal, Canadá, y que consta de Un Preámbulo y Tres Numerales; aprobado por el Órgano Ejecutivo en el Ramo de Relaciones Exteriores, por medio del Acuerdo No. 818, de fecha 27 de octubre del presente año.

Comentario:

1- El decreto 73, D.O.No. 95, TOMO No.142, FECHA:06 de mayo de 1947, Convención de Aviación Civil Internacional .

No estaba digitado y se ingresó a la base de datos:

INDICE LEGISLATIVO

4

2- El Convenio de Varsovia de 1929, es modificado por el decreto 2100 publicado el 30 de mayo de 1956, o sea que todas las modificaciones dan ha entender que se ratificó este Convenio, pero no está en nuestros registros.;

- 3- De la lista de convenios solicitada no se encontró ratificación, de lo siguiente:
- a) Convenio Internacional para la reglamentación de la Navegación aérea (Paris 1919);
 - b) Convención Iberoamericana de 1926;
 - c) Convención Panamericana de la Habana de 1928;
 - d) Convenio Provisional sobre Aviación Civil Internacional;
 - e) El Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves
 - f) Convención de Varsovia de 1929 y
 - g) Convención para la Unificación de Reglas relativas al Embargo de Aeronaves.

4- Los Anexos Técnicos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, están regulados en los artículos 37 Adopción de Normas y Procedimientos Internacionales, 54 Funciones Mandatarias del Consejo y 90 Anexos – Aprobación y Enmienda de anexos. Estos Anexos son aprobados por todos los miembros y al haber sido ratificado el Convenio están incluidos en este.

5- Otros Convenios sobre Aviación (páginas 292 y 293), tomados del libro "Índice de la Legislación Salvadoreña Vigente al 1º de enero de 1991, autor Roberto Vidales "

- i. Convenio Constitutivo de la Corporación Centroamericana de servicios de Navegación Aérea;
- ii. D.Ley N° 282, jº de septiembre de 1961; D.O. N° 168, Tomo 192, 14 de septiembre de 1961.
- iii. Estatutos de la Corporación Centroamericana de Servicios de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea, COSESNA, D.Ley N° 784, 24 de agosto de 1981, D.O. N° 154, Tomo N°272, 24 de agosto de 1981.
- iv. Estatutos de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC). D. L. N° 156, 18 de noviembre de 1976. D. O. N° 234, Tomo 253, 20 de diciembre de 1976. Acuerdo de transporte aéreo entre el Gobierno de la República de El Salvador y el Gobierno de los Estados Unidos de América. D. L. N° 103, 16 de noviembre de 1992. D. O. N° 210, Tomo 277, 16 de noviembre de 1982.
- v. Memorándum de entendimiento constitutivo de una enmienda al Anexo I del Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de El Salvador y el Gobierno de los Estados Unidos de América. D. L. 129, 5 de septiembre de 1985. D. O. N° 187, Tomo 289, 4 de octubre de 1985.
- vi. Acuerdo entre el Gobierno de los Estados Unidos de América y el Gobierno de El Salvador, eximiendo del impuesto sobre la renta, sobre una recíproca, los ingresos obtenidos por residentes del otro país, provenientes de la operación de aeronaves. D. L. N° 859, 22 de diciembre de 1987. D. O. N° 237, Tomo 297, 23 de diciembre de 1987.

Adjunto disketts conteniendo los archivos siguientes:

- i. **Decreto : 73**: D.O.No. 95, TOMO No.142, FECHA:06 de mayo de 1947
- ii. **Decreto 2100**, D.O. No.: 100, Tomo No.: 171, de fecha: 30 de mayo de 1956
- iii. **Decreto 160**, D. O. N° 193, TOMO N° 197, FECHA : 22 de octubre de 1962
- iv. **Decreto 189**, D. O. N° 205, TOMO N° 197, FECHA : 9 de noviembre de 1962
- v. **Decreto 140**, D. O. : N° 195, Tomo : N° 2237, Fecha : 20 de Octubre de 1972.

INDICE LEGISLATIVO

5

- vi. **Decreto 156.** D. O. : N° 234, Tomo : N° 253 , Fecha : 20 de diciembre de 1976
- vii. **Decreto: 143:** D.O. No.: 82, Tomo No.: 263, de fecha: 07 de mayo de 1979
- viii. **Decreto 762.** D. O. N°: 167, TOMO N°: 296, FECHA : 10 de septiembre de 1987.
- ix. **Decreto: 129:** D.O. No.: 224, Tomo No.: 301, de fecha: 02 de diciembre de 1988.
- x. **Decreto 588,** D. O. N° 96, Tomo N° 343, Fecha: 25 de mayo de 1999
- xi. **Decreto 866.** D. O. N° 231, Tomo N° 369, Fecha: 12 de diciembre de 2005
- xii. Aerovía el portal de la Aviación;

Además anexo fotocopia del Convenio de Aviación Civil Internacional (que contiene 11 páginas)

Así mi informe


Ricardo Ovidio Martínez

DIARIO OFICIAL

Director: Dr. RICARDO AUGUSTO LIMA.

Administrador: ALEJANDRO CHOTO ABREGO.

TOMO N° 142

San Salvador, martes 6 de mayo de 1947.

NUMERO 95

SUMARIO

Poder Legislativo — Poder Ejecutivo

Convención de Aviación Civil Internacional: Acuerdo Ejecutivo (Ramo de RR. CC. No 125 de aprobación de dicho Convenio; y Decreto Legislativo No 73 ratificando en todas sus partes esa Convención. 1381-1390

PODER EJECUTIVO

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

Ramo de Delegaciones Exteriores
Acuerdo No 162.—Se nombra al Dr. Héctor Fandiño, Delegado de El Salvador a la 1a. Sesión Especial de la Asamblea General de las Naciones Unidas que tiene lugar en Nueva York y se le extienden Plenos Poderes. 1391

MINISTERIO DE TRABAJO Y PREVISION SOCIAL

Acuerdo No 60.—Se rectifica el Acuerdo Gubernativo (Ramo de Trabajo y Prevision Social) No 59, de 24 de abril anterior. 1397

MINISTERIO DE ECONOMIA

Ramos de Hacienda y Crédito Público
Acuerdo No 340.—Se rectifica el Acuerdo Gubernativo (Ramos de Hacienda y Crédito Público) No 319 de 18 de abril anterior. 1391
Acuerdo No 341.—Se encomiendan a doña Bárbara Herrera de Fandiño, las funciones de Tesorera adjunta, en el Hospital «San José», de Chalchuapán. 1397
Acuerdo No 350.—Se autoriza a la Dirección General de Tesorería, transferir a la Caja Fideicomiso Especial, la cantidad de C. 535,000.00, proveniente de las utilidades obtenidas en la venta del azúcar, (zafra 1945-1946). 1391

Ministerio de Agricultura e Industria

Acuerdo No 50.—Se nombra la Comisión encargada de organizar la VI Exposición Ganadera e Industrial

Agropecuarias, que tendrá verificativo en esta capital en agosto del año en curso. 1391

MINISTERIO DE CULTURA

Ramo de Cultura Popular

Acuerdo No 1310.—Se dejan sin efecto sobresueldos asignados a varios directores de Escuelas Primarias Superiores con Sexto Grado. 1321

MINISTERIO DE DEFENSA

Ramo de Defensa Nacional

Acuerdos Nos. 350, 351 y 352.—Nombramiento de Profesores militares en la Escuela Militar y Regimientos de Infantería de San Vicente y Atlachapán, respectivamente. 1322
Acuerdo No 353.—Se autoriza el pago de C. 4,440.00, como subvención asignada a la Escuela Militar de Santa Tecla. 1322

Ramo de Seguridad Pública

Acuerdo No 354.—Nómbrese al señor Miguel Ángel Aparicio, Jefe de Resguardo de la Policía de Aduanas. 1392
Avisos, Edictos y Anuncios varios.

PODER LEGISLATIVO

PODER EJECUTIVO

CONVENCIÓN DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL

PREAMBULO

CONSIDERANDO:
Que el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y a conservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, en tanto que su abuso puede convertirse en una amenaza a la seguridad general; y
Que es aconsejable evitar la fricción y estimular entre las naciones y los pueblos la cooperación de que depende la paz del mundo;
Los gobiernos que suscriben esta Convención, habiendo convenido en ciertos principios y acuerdos a fin de que la aviación civil internacional se desarrolle de manera segura y sistemática y de que los servicios de transporte aéreo internacional se establezcan a base de igualdad de oportunidades y funcionen eficaz y económicamente, celebran esta Convención con este objeto.

PARTE I.—NAVEGACION AEREA

Capítulo I

PRINCIPIOS GENERALES Y APLICACION DE LA CONVENCIÓN

Artículo 1

Soberanía

Los Estados contratantes reconocen que cada Estado tiene soberanía exclusiva y absoluta sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio.

Artículo 2.

Territorio

Para los fines de esta Convención, se considerarán como territorio de un Estado, la extensión terrestre y las aguas territoriales adyacentes a ella que estén bajo la soberanía, jurisdicción, protección o mando de dicho Estado.

Artículo 3

Aeronaves civiles y de Estado

(a) Esta Convención será aplicable solamente a aeronaves civiles, y no se aplicará a las aeronaves de Estado.

(b) Se considerarán aeronaves de Estado las que se usen para servicios militares, aduaneros o policiales.

(c) Ninguna aeronave de Estado perteneciente a un Estado contratante volará sobre el territorio de otro Estado, o aterrizará en éste, sin autorización otorgada por acuerdo especial o de otro modo y de conformidad con las condiciones estipuladas.

(d) Los Estados contratantes, al expedir reglamentos para aeronaves de Estado, se comprometen a tener en debida consideración la seguridad de las aeronaves civiles en la navegación aérea.

Artículo 4

Uso indebido de la aviación civil

Los Estados contratantes convienen en no usar la aviación civil para ningún fin que sea incompatible con los propósitos de esta Convención.

Capítulo II

VUELOS SOBRE EL TERRITORIO DE ESTADOS CONTRATANTES

Artículo 5

Derecho a volar sin itinerario fijo

Los Estados contratantes convienen en que todas las aeronaves de los otros Estados contratantes que no se dediquen a servicios aéreos internacionales de itinerario fijo tendrán derecho, de acuerdo con los términos de esta Convención a hacer vuelos o a transitar sin hacer escala sobre su territorio, y a hacer escalas para fines no comerciales sin necesidad de obtener permiso previo, pero sujetos al derecho del Estado sobre el cual vuelan de exigir aterrizaje. Sin embargo, los Estados contratantes se reservan el derecho, por razones de seguridad del vuelo, a exigir que las aeronaves que deseen volar sobre regiones inaccesibles o que no cuenten con las debidas facilidades para la navegación aérea, sigan rutas determinadas u obtengan permisos especiales para dichos vuelos.

Dichas aeronaves, si se dedican al transporte remunerado o por retamento de pasajeros, carga o correo fuera de los servicios internacionales de itinerario fijo, tendrán también el privilegio, sujeto a las disposiciones del Artículo 7, de tomar y descargar pasajeros, carga o correo, reconociéndose que el Estado donde tenga lugar el embarque o desembarque tendrá derecho a imponer los reglamentos, condiciones o limitaciones que considere de lugar.

Artículo 6

Servicios aéreos de itinerario fijo

No se establecerán servicios aéreos internacionales de itinerario fijo en el territorio, o sobre el territorio de un Estado contratante, excepto con el permiso especial u otra autorización de dicho Estado, y de conformidad con las condiciones de dicho permiso o autorización.

Artículo 7

Cabotaje

Cada uno de los Estados contratantes tendrá derecho a negar a las aeronaves de los demás Estados contratantes el permiso para operar en su territorio, mediante remuneración o alquiler, pasajeros, correo o carga destinados a otro punto comprendido en su territorio. Cada uno de los Estados contratantes se compromete a no celebrar acuerdos que específicamente concedan tal privilegio a base de exclusividad a ningún otro Estado, o a una línea aérea de cualquiera otro Estado, y a no obtener de ningún otro Estado un privilegio exclusivo de tal naturaleza.

Artículo 8

Aeronaves sin piloto

Ninguna aeronave capaz de volar sin piloto, lo hará sobre el territorio de un Estado contratante sin autorización especial de dicho Estado y de conformidad con los términos de dicha autorización. Todos los Estados contratantes se comprometen a velar porque el vuelo de aeronaves sin piloto en las regiones abiertas al vuelo de aeronaves civiles se regule de tal modo que evite todo peligro a las aeronaves civiles.

Artículo 9

Zonas prohibidas

a) Por razones militares o de seguridad pública, los Estados contratantes podrán limitar o prohibir de manera uniforme que las aeronaves de otros Estados vuelen sobre ciertas zonas de su territorio, siempre que no se establezca distinción entre las aeronaves del Estado de cuyo territorio se trate y que se dediquen a servicios aéreos internacionales de itinerario fijo, y las aeronaves de los otros Estados contratantes que se dediquen a servicios locales. Dichas zonas prohibidas tendrán una extensión y ubicación razonables, a fin de que no estorben innecesariamente la navegación aérea. Se comunicará a los demás Estados contratantes y al Organismo Internacional de Aviación Civil, a la mayor brevedad posible, la descripción de dichas zonas prohibidas en el territorio de cada Estado contratante y cualesquier modificaciones posteriores que en ellas se hagan.

b) Los Estados contratantes se reservan también el derecho, en circunstancias excepcionales o durante un período de emergencia, o en interés de la seguridad pública, y para que tenga efecto inmediato, de limitar o prohibir temporalmente los vuelos sobre la totalidad o parte de su territorio, a condición de que dicha limitación o prohibición se aplique a las aeronaves de todos los demás Estados sin distinción de nacionalidad.

c) De conformidad con los reglamentos que pueda dictar, cada uno de los Estados contratantes puede exigir a toda aeronave que penetre en las zonas a que se hace referencia en los párrafos (a) o (b) precedentes, que aterrice tan pronto como sea posible en algún aeropuerto designado al efecto en su propio territorio.

Artículo 10

Aterrizaje en aeropuertos habilitados

Excepto en los casos en que, de conformidad con las disposiciones de esta Convención o con una autorización especial, se permita a las aeronaves cruzar el territorio de un Estado contratante sin aterrizar, toda aeronave que penetre en territorio de un Estado contratante, si los reglamentos de dicho Estado así lo exigen, aterrizará en el aeropuerto que designe dicho Estado para revisiones de aduana y otras. Al partir del territorio de un Estado contratante, dichas aeronaves lo harán desde un aeropuerto habilitado, igualmente designado. El Estado publicará los detalles respecto a los aeropuertos habilitados y los comunicará al Organismo Internacional de Aviación Civil que se establece en la Parte II de esta Convención para que sean transmitidos a todos los demás Estados contratantes.

Artículo 11

Aplicación de los reglamentos del aire

De acuerdo con las disposiciones de esta Convención, las leyes y reglamentos de un Estado contratante, relativos a la entrada o salida de su territorio de aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional, o la circulación y navegación de las aeronaves de todos los Estados contratantes sin distinción de nacionalidad, y dichas aeronaves las observarán, al entrar o salir del territorio de dicho Estado o mientras se encuentren en él.

Artículo 12

Reglas de la Circulación Aérea

Cada uno de los Estados contratantes se compromete a tomar medidas para garantizar que todas las aeronaves que vuelen sobre su territorio, o maniobren dentro de él, y todas las

aeronaves que lleven el distintivo de su nacionalidad, donde quiera que se encuentren, observarán las reglas y reglamentos que rijan sobre vuelos y maniobras de aeronaves. Cada uno de los Estados contratantes se compromete a conservar sus propios reglamentos hasta donde sea posible en concordancia con los que en su oportunidad se establezcan de conformidad con esta Convención. En alta mar, reglará las reglas que se establezcan de acuerdo con esta Convención. Cada uno de los Estados contratantes se compromete a perseguir a los infractores de los reglamentos en vigor.

Artículo 13

Reglamentos de entrada y de salida

Las leyes y reglamentos de un Estado contratante, sobre entrada o salida de su territorio de pasajeros, tripulaciones, o carga de aeronaves (tales como reglamentos de entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas y carantenas) deberán cumplirse por los pasajeros, tripulación o carga, o en su representación, tanto a la entrada como a la salida o mientras permanezcan en el territorio de dicho Estado.

Artículo 14

Medidas contra la propagación de enfermedades

Cada uno de los Estados contratantes conviene en tomar medidas eficaces para impedir que, por medio de la navegación aérea, se propaguen el cólera, el tifus (epidémico), la viruela, la fiebre amarilla, la peste bubónica y cualesquiera otras enfermedades transmisibles que los Estados contratantes, en su oportunidad, decidan designar; a ese fin los Estados contratantes celebrarán consultas frecuentes con los organismos interesados en reglamentos internacionales relacionados con medidas sanitarias aplicables a las aeronaves. Dichas consultas no estorbarán la aplicación de ninguna convención internacional existente sobre esta materia en que sean parte los Estados contratantes.

Artículo 15

Derechos portuarios y otros impuestos

Todo aeropuerto de un Estado contratante que esté abierto al uso público de sus aeronaves nacionales, lo estará también, de acuerdo con las disposiciones del artículo 56, y en condiciones de igualdad a las aeronaves de todos los demás Estados contratantes. Las mismas condiciones de igualdad se aplicarán al uso, por parte de las aeronaves de todos los Estados contratantes, de todas las ayudas a la navegación aérea, incluso los servicios de radio y meteorología que se provean para uso público y para seguridad y rapidez de la navegación aérea.

Los impuestos que un Estado contratante imponga o permita que se impongan por el uso de aeropuertos y ayudas a la navegación aérea por parte de las aeronaves de cualquier otro Estado contratante, se ajustarán a las normas siguientes:

- (A) En lo que respecta a las aeronaves que no se dediquen a servicios aéreos internacionales de itinerario fijo, no serán más altos que los que paguen las aeronaves nacionales de la misma clase dedicadas a operaciones similares, y
- (B) En lo que respecta a las aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales de itinerario fijo, no serán más altos que los que paguen las aeronaves nacionales dedicadas a servicios aéreos internacionales similares.

Dichos impuestos se publicarán y se comunicarán al Organismo Internacional de Aviación Civil, entendiéndose que, si un Estado contratante interesado hace una representación, los impuestos que se impongan por el uso de aeropuerto y otras instalaciones estarán sujetos al examen del Consejo, que tendrá informes y hará recomendaciones al respecto al Estado o Estados interesados. Ningún Estado contratante impondrá derechos u otros impuestos por el solo privilegio de tránsito sobre su territorio, o de entrada o salida del mismo, a las aeronaves de otro Estado contratante o sobre las personas y efectos que éstas lleven.

Artículo 16

Registro de Aeronaves

Sin causar retardos innecesarios, las autoridades competentes de cada uno de los Estados contratantes tendrán el derecho de registro en las aeronaves de los demás Estados contratantes, a su entrada o a su salida, y el de examinar los certificados y otros documentos presentados por esta Convención.

CAPÍTULO III

NACIONALIDAD DE LAS AERONAVES

Artículo 17

Nacionalidad de las aeronaves

Las aeronaves tendrán la nacionalidad del Estado en que estén matriculadas.

Artículo 18

Matrícula doble

Ninguna aeronave podrá matricularse legalmente en más de un Estado, pero la matrícula podrá cambiarse de un Estado a otro.

Artículo 19

Legislación Nacional sobre la Matrícula

La matrícula, o traspaso de matrícula de una aeronave de un Estado contratante, se tramitará de conformidad con sus leyes y reglamentos.

Artículo 20

Distintivos

Toda aeronave dedicada a la navegación aérea internacional llevará distintivos adecuados de su nacionalidad y matrícula.

Artículo 21

Informes sobre Matriculas

Cada uno de los Estados contratantes se compromete a transmitir a solicitud de cualquiera otro Estado contratante o del Organismo Internacional de Aviación Civil, informes relativos a la matrícula y propiedad de cualquier aeronave en posesión matriculada en el Estado. Además, cada uno de los Estados contratantes transmitirá informes al Organismo Internacional de Aviación Civil, de conformidad con los reglamentos que éste dicte, con cuantos datos pertinentes puedan transmitirse respecto a la propiedad y control de aeronaves matriculadas en el Estado que se dediquen regularmente a la navegación aérea internacional. El Organismo Internacional de Aviación Civil transmitirá, a solicitud de los otros Estados contratantes los datos así obtenidos.

CAPITULO IV

MEDIDAS PARA FACILITAR LA NAVEGACION AEREA

Artículo 22

Simplificación de Formalidades

Cada uno de los Estados contratantes conviene en adoptar todas las medidas posibles, mediante reglamentos especiales o de otro modo, para facilitar y acelerar la navegación de aeronaves entre los territorios de los Estados contratantes y para evitar todo retraso innecesario a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga, especialmente con motivo de la aplicación de leyes de inmigración, cuarentena, aduanas y despachos.

Artículo 23

Procedimientos de Aduana y de Inmigración

Cada uno de los Estados contratantes se compromete, hasta donde le sea posible, a adoptar procedimientos de aduana y de inmigración que afecten a la navegación aérea internacional en concordancia con los que se establezcan o se recomienden en su oportunidad según esta Convención. No se interpretará ninguna disposición de esta Convención en el sentido de que impide el establecimiento de aeropuertos francos.

Artículo 24

Derechos de Aduana

(a) Las aeronaves que vuelen al territorio de un Estado contratante, salgan de éste o vuelen a través de éste, serán admitidas temporalmente libres de derechos, pero sujetas a los reglamentos de aduanas de dicho Estado. El combustible, aceites lubricantes, piezas de repuesto, equipo corriente y efectos de servicio que se lleven a bordo de las aeronaves de un Estado contratante cuando lleguen al territorio de otro Estado contratante, y permanezcan a bordo o a la salida del territorio de dicho Estado, estarán exentos de derechos de aduana, de derechos de inspección u otros derechos o impuestos similares ya sean nacionales o locales. Esta exención no será aplicable a las mercancías o artículos que se descarguen, sino de conformidad con los reglamentos de aduanas del Estado, el cual podrá exigir que permanezcan bajo la vigilancia de la aduana.

(b) Las piezas de repuesto y el equipo que se importen al territorio de un Estado contratante para su instalación o uso en las aeronaves de otro Estado contratante dedicadas a la navegación aérea internacional, se admitirán libres de derechos, pero sujetos a la aplicación de los reglamentos del Estado interesado, el cual podrá exigir que dichos efectos permanezcan bajo la vigilancia y regulación de sus aduanas.

Artículo 25

Aeronaves en Peligro

Los Estados contratantes se comprometen a proporcionar la ayuda que les sea posible a las aeronaves que se hallen en peligro en su territorio y a permitir, de acuerdo con las regulaciones de sus propias autoridades, que los dueños de las aeronaves, o las autoridades del Estado en que estén matriculadas, proporcionen la ayuda que las circunstancias exijan. Todos los Estados contratantes, al emprender la búsqueda de aeronaves perdidas, colaborarán en las medidas coordinadas que en su oportunidad se recomienden de conformidad con esta Convención.

Artículo 26

Investigación de Accidentes

En caso de que una aeronave de un Estado contratante sufra en el territorio de otro Estado contratante un accidente que im-

plique muerte o heridas graves o que indique graves defectos técnicos en la aeronave o en las ayudas a la navegación aérea, el Estado donde ocurra el accidente hará una investigación de las circunstancias que lo rodean conformándose, hasta donde lo permitan sus leyes, a los procedimientos que recomiende el Organismo Internacional de Aviación Civil. Se otorgará al Estado donde esté matriculada la aeronave la oportunidad de nombrar observadores que se hallen presentes en la investigación, y el Estado donde ésta tenga lugar transmitirá al otro Estado el informe y las conclusiones que sean del caso.

Artículo 27

Exención de embargo en demandas por concepto de Patentes

(a) Cuando una aeronave de un Estado contratante, dedicada a la navegación aérea internacional, haga una entrada autorizada al territorio de otro Estado contratante, o transite con permiso a través del territorio de dicho Estado, aterrizando o no, no estará sujeta a embargo o detención ni a ninguna reclamación contra el dueño o la empresa que la utilice, ni a ninguna interferencia por parte del Estado o de una persona domiciliada en él, o a nombre de alguno de éstos, por el hecho de que la construcción, el mecanismo, las piezas, los accesorios o el funcionamiento de la aeronave infringen alguna patente, diseño o modelo debidamente patentado o registrado en el Estado en cuyo territorio haya penetrado la aeronave. Al efecto se conviene en que en ningún caso se exigirá, en el Estado en que penetre la aeronave, la prestación de garantía alguna en relación con la antedicha exención de embargo o detención de la aeronave.

(b) Las disposiciones del párrafo (a) de este Artículo se aplicarán también al almacenaje de piezas de repuesto y equipo de repuesto para aeronaves, y al derecho de usarlos e instalarlos en la reparación de aeronaves, en un Estado contratante en el territorio de otro Estado contratante, siempre que las piezas o el equipo patentados así almacenados no se vendan o se distribuyan en el Estado contratante a que entre la aeronave, o se exporten comercialmente desde dicho Estado.

(c) Los beneficios de este Artículo se aplicarán sólo a los Estados, partes en esta Convención, que (1) sean partes de la Convención Internacional para la Protección de la Propiedad Industrial y en las enmiendas a la misma; o (2) hayan promulgado legislación de patentes que reconozca y proteja debidamente las invenciones de nacionales de otros Estados que sean partes en esta Convención.

Artículo 28

Ayudas a la Navegación Aérea y sistemas uniformes

Hasta donde le sea posible, cada uno de los Estados contratantes se compromete:

- A proveer en su territorio aeropuertos, servicios de radio, servicios meteorológicos y otras ayudas a la navegación aérea que faciliten la aeronavegación internacional, de conformidad con las normas y procedimientos que en su oportunidad se recomienden o se establezcan según esta Convención.
- A adoptar y poner en vigor los sistemas uniformes adecuados de comunicaciones, claves distintivos, señales, luces y otros procedimientos y reglamentos que en su oportunidad se recomienden o se establezcan de conformidad con esta Convención.
- A colaborar en medidas de carácter internacional, a fin de garantizar la publicación de mapas y cartas aeronáuticas, de conformidad con las normas que en su oportunidad se recomienden o se establezcan según esta Convención.

CAPITULO V

CONDICIONES QUE DEBEN LLENARSE RESPECTO A LAS AERONAVES

Artículo 29

Documentos que deben llevar las Aeronaves

Toda aeronave de un Estado contratante que se dedique a la navegación internacional, deberá llevar los siguientes documentos de conformidad con las disposiciones de esta Convención:

- Certificado de matrícula;
- Certificado de navegabilidad;
- Las licencias del caso para cada tripulante;
- Diario de a bordo;
- Si está provista de aparatos de radio, la licencia correspondiente;
- Si lleva pasajeros, una lista de los nombres y lugares de embarque y puntos de destino;
- Si lleva carga, un manifiesto y declaración detallada de la misma.

Artículo 30

Aparatos de Radio de la Aeronave

(a) Cuando vuelen sobre el territorio o a través del territorio de un Estado contratante, las aeronaves de un Estado contratante pueden llevar radio-transmisores sólo en el caso de que las autoridades competentes del Estado en que la aeronave está matriculada hayan expedido una licencia para instalar y usar dichos aparatos. El uso de radiotransmisores en el territorio del Estado contratante en que vuela la aeronave se ajustará a los reglamentos prescritos por dicho Estado.

(b) Sólo podrán usar los aparatos radiotransmisores los miembros de la tripulación de vuelo que estén provistos de licencias especiales para tal objeto, expedidas por las autoridades competentes del Estado en que la aeronave esté matriculada.

Artículo 31

Certificados de Navegabilidad

Toda aeronave que se dedique a la navegación internacional estará provista de un certificado de navegabilidad expedido o declarado válido por el Estado en que esté matriculada.

Artículo 32

Licencias del Personal

(a) El piloto de toda aeronave y los demás tripulantes de las aeronaves que se dediquen a la navegación internacional, estarán provistos de certificados de competencia y licencias expedidos o declarados válidos por el Estado en que esté matriculada la aeronave.

(b) Cada Estado contratante se reserva el derecho de no aceptar, cuando se trate de vuelos sobre su propio territorio, certificados de competencia y licencias otorgados a sus nacionales por otro Estado contratante.

Artículo 33

Aceptación de Certificados y Licencias

Los Estados contratantes aceptarán la validez de certificados de navegabilidad y certificados de competencia y licencias expedidos o declarados válidos por el Estado contratante en que esté matriculada la aeronave, siempre que los requisitos bajo los cuales se expidieron o se declararon válidos dichos certificados o licencias sean iguales o excedan a las normas mínimas que, en su oportunidad, se establezcan de conformidad con esta Convención.

Artículo 34

Diarios de a Bordo

Toda aeronave que se dedique a la navegación internacional, tendrá un diario de a bordo en que se asentarán los detalles acerca de la aeronave, su tripulación y cada viaje, en la forma que, en su oportunidad, se prescriba de acuerdo con esta Convención.

Artículo 35

Restricciones sobre la Carga

(a) Las aeronaves que se dediquen a la navegación internacional no llevarán municiones ni pertrechos de guerra, al entrar al territorio de un Estado o al volar sobre él, excepto con el consentimiento de dicho Estado. Cada Estado determinará, mediante reglamentos, lo que debe entenderse por municiones o pertrechos de guerra para los fines de este Artículo, teniendo en debida consideración, con fines de uniformidad, las recomendaciones que en su oportunidad hace el Organismo Internacional de Aviación Civil.

(b) Por razones de orden público y de seguridad, cada Estado contratante se reserva el derecho de regular o prohibir el transporte a su territorio o sobre él, de otros artículos además de los enumerados en el párrafo (a), siempre que en este sentido no se establezcan distinciones entre las aeronaves nacionales y las aeronaves de otros Estados cuando ambos se dediquen a la navegación internacional, y siempre que no se imponga restricción alguna que estorbe el transporte y el uso en la aeronave de los aparatos necesarios para el funcionamiento y la navegación de la misma o para la seguridad de la tripulación o de los pasajeros.

Artículo 36

Aparatos de Fotografía

Cada Estado contratante podrá prohibir o regular el uso de aparatos de fotografía en aeronaves que vuelen sobre su territorio.

CAPITULO VI

NORMAS INTERNACIONALES Y PROCEDIMIENTOS

QUE SE RECOMIENDA

Artículo 37

Adopción de normas y procedimientos Internacionales

Los Estados contratantes se comprometen a colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad en reglamentos, normas, procedimientos y organización relacionados con las aeronaves, personal, rutas aéreas y servicios auxiliares en todos aquellos casos en que la uniformidad facilite y mejore la navegación aérea.

Para este fin, el Organismo Internacional de Aviación Civil adoptará y enmendará en su oportunidad, según sea necesario, las normas internacionales y las prácticas y procedimientos que se recomiendan en relación con los puntos siguientes:

- Sistemas de comunicación y ayudas a la navegación aérea, incluso distintivos en tierra;
- Características de aeropuertos y zonas de aterrizaje;
- Reglas del aire y procedimientos de regulación del tráfico aéreo;

- Licencias para el personal de vuelo y mecánicos;
- Navegabilidad de las aeronaves;
- Matrícula e identificación de aeronaves;
- Recopilación e intercambio de informes meteorológicos;
- Libros de a bordo;
- Mapas y cartas aeronáuticos;
- Trámites de aduana y de inmigración;
- Aeronaves en peligro e investigación de accidentes;

Y todo factor adicional que se relacione con la seguridad, la regularidad y la eficiencia de la navegación aérea, que en su oportunidad se juzgue adecuado.

Artículo 38

Variación de las normas y procedimientos Internacionales

Si un Estado se ve imposibilitado de cumplir en todos sus extremos con alguna de dichas normas o procedimientos internacionales, o de hacer que sus propios reglamentos y prácticas concuerden por completo con normas o procedimientos internacionales que hayan sido objeto de enmiendas, o si el Estado considera necesario adoptar reglamentos y prácticas que difieran en algún particular de los establecidos por las normas internacionales, informará inmediatamente al Organismo Internacional de Aviación Civil las diferencias que existan entre sus propias prácticas y las que establezcan las normas internacionales. En el caso de enmiendas a estas últimas, el Estado que no haga las enmiendas consiguientes en sus propios reglamentos o prácticas lo informará así al Consejo dentro de 60 días a contar de la fecha en que se adopte la enmienda a las normas internacionales, o indicará la acción que piensa tomar a ese respecto. En tal caso, el Consejo notificará inmediatamente a todos los demás estados la diferencia que exista entre uno o más particulares de una norma internacional y el procedimiento nacional correspondiente en el Estado en cuestión.

Artículo 39

Anotaciones en certificados y licencias

(a) Cualquier aeronave o parte de ella, respecto a la cual exista una norma internacional de navegabilidad o de funcionamiento, que en a-gur, respecto deje de satisfacer dicha norma cuando se expida su certificado, llevará inscrita a dorso de su certificado de navegabilidad, o agregada a éste, la enumeración completa de los detalles en que difiera de dicha norma.

(b) Si el tenedor de una licencia se satisface plenamente las condiciones exigidas por la norma internacional relativa a la clase de licencia o certificado que la persona posea, se inscribirá en su licencia, o se agregará a ésta, la enumeración completa de los detalles en que deje de satisfacer dichas condiciones.

Artículo 40

Validez de certificados y licencias anotados

Ni las aeronaves, ni el personal, cuyo certificado o licencia haya sido anotado en tal forma, podrán tomar parte en la navegación internacional, excepto con permiso del Estado o Estados en cuyo territorio entren. La matrícula o uso de tales aeronaves, o de una pieza certificada de aeronave, en un Estado que no sea el que otorgó el certificado original, quedará a discreción del Estado que importe la aeronave o la pieza en cuestión.

Artículo 41

Aceptación de normas de navegabilidad

Las disposiciones de este Capítulo no se aplicarán a las aeronaves y al equipo de aeronaves de los tipos cuyo prototipo se presente a las autoridades nacionales competentes para su certificación antes de cumplirse tres años después de la fecha en que se adopte una norma internacional de navegabilidad para tal equipo.

Artículo 42

Aceptación de normas de competencia del personal

Las disposiciones de este Capítulo no se aplicarán al personal cuya licencia original se haya expedido antes de cumplirse un año después de la fecha en que se adopte inicialmente una norma internacional de certificación para dicho personal; pero en todo caso se aplicarán a todo el personal cuya licencia permanezca válida 5 años después de la fecha de la adopción de dicha norma.

PARTE II.—ORGANISMO INTERNACIONAL DE AVIACION CIVIL

CAPITULO VII

EL ORGANISMO

Artículo 43

Nombre e integración

Esta Convención establece un organismo que se denominará Organismo Internacional de Aviación Civil, y se compondrá de una Asamblea, un Consejo y los demás Cuerpos que se estimen necesarios.

Artículo 44

Los fines y objetivos del Organismo serán desarrollar los principios y la técnica de la navegación aérea internacional y fomentar la formulación de planes y el desarrollo del transporte aéreo internacional, a fin de:

- (a) Asegurar el progreso seguro y sistemático de la aviación civil internacional en el mundo;
- (b) Fomentar las artes del diseño y manejo de aeronaves para fines pacíficos;
- (c) Estimular el desarrollo de rutas aéreas, aeropuertos y ayudas a la navegación aérea en la aviación civil internacional;
- (d) Satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo en lo tocante a transportes aéreos seguros, regulares, eficientes y económicos;
- (e) Evitar el desperdicio de recursos económicos que causa la competencia ruinosa;
- (f) Garantizar que los derechos de los Estados contratantes se respeten plenamente, y que todo Estado contratante tenga oportunidad razonable de explotar líneas aéreas internacionales;
- (g) Evitar la parcialidad entre Estados contratantes;
- (h) Fomentar la seguridad de los vuelos en la navegación aérea internacional;
- (i) En general, fomentar el desarrollo de la aeronautica civil internacional en todos sus aspectos.

Artículo 45

Sede permanente

La sede permanente del Organismo la determinará en su última reunión la Asamblea General del Organismo Provisional, Unión de Aviación Civil Internacional, suscrito en Chicago el 7 de diciembre de 1944, pero por resolución del Consejo podrá trasladarse temporalmente a otro lugar.

Artículo 46

Primera reunión de la Asamblea

La primera reunión de la Asamblea será convocada por el Comité Interino del antedicho Organismo Provisional, en el lugar que dicho Consejo Directivo designe.

Artículo 47

Personalidad jurídica

El Organismo gozará, en el territorio de cada uno de los Estados contratantes, de la personalidad jurídica que sea necesaria para el desempeño de sus funciones. Se le concederá plena personalidad jurídica siempre que lo permitan la constitución y las leyes del Estado interesado.

CAPITULO VIII LA ASAMBLEA

Artículo 48

Reuniones de la Asamblea y el derecho a voto

- (a) La Asamblea se reunirá anualmente y será convocada por el Consejo en fecha y lugar apropiados. Se darán celebrarse reuniones extraordinarias de la Asamblea, en cualquier fecha, a convocatoria del Consejo o a solicitud de diez Estados contratantes, dirigida al Secretario General.
- (b) Todos los Estados contratantes tendrán igual derecho a estar representados en las reuniones de la Asamblea, y cada Estado contratante tendrá derecho a un voto. Los delegados que representen a los Estados contratantes podrán aconsejar con sus asesores técnicos, que tendrán derecho a participar en las sesiones, pero sin derecho a voto.
- (c) En las reuniones de la Asamblea, se requerirá la mayoría de los Estados contratantes para constituir quórum. A menos que en esta Convención se disponga lo contrario, las decisiones de la Asamblea se tomarán por mayoría de los votos consignados.

Artículo 49

Facultades y funciones de la Asamblea

- Serán facultades y funciones de la Asamblea:
 - (a) Elegir en cada reunión su Presidente y otros funcionarios;
 - (b) Elegir los Estados contratantes que estarán representados en el Consejo, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo IX;
 - (c) Examinar y tomar las medidas pertinentes respecto a los informes del Consejo y decidir cualquier asunto que se le refiera;
 - (d) Redactar su propio reglamento y establecer las comisiones auxiliares que juzgue necesarias o aconsejables;
 - (e) Aprobar un presupuesto anual y hacer los arreglos financieros del Organismo, de conformidad con las disposiciones del Capítulo XII;
 - (f) Examinar los gastos y aprobar las cuentas del Organismo.

- (g) A su discreción, entregar al Consejo, a las comisiones auxiliares, o a cualquier otro cuerpo, asuntos que estén dentro de su esfera de acción;
- (h) Delegar en el Consejo las facultades y autoridad necesarias y aconsejables para el desempeño de las funciones del Organismo, y renovar o modificar en cualquier momento tal delegación;
- (i) Llevar a efecto las disposiciones del Capítulo XIII que sean de lugar;
- (j) Considerar proposiciones para la modificación o emendación de las disposiciones de esta Convención y, si las acordó con las disposiciones del Capítulo XXII;
- (k) Tratar cualquier asunto, dentro de la esfera de acción del Organismo, que no se haya asignado específicamente al Consejo.

CAPITULO IX

EL CONSEJO

Artículo 50

Integración y elección del Consejo

(a) El Consejo será un cuerpo permanente, responsable ante la Asamblea. Será integrado por el Estados contratantes elegidos por la Asamblea. Se efectuará una elección en la primera reunión de la Asamblea y en lo sucesivo cada tres años. Los miembros del Consejo, así elegidos, desempeñarán sus cargos hasta la próxima elección.

(b) Al elegir los miembros del Consejo, la Asamblea acordará la forma de representación (1) a los Estados de mayor importancia en el transporte aéreo; (2) a los Estados que no sean representantes para navegación aérea civil internacional; y (3) a los Estados que no están representados de otro modo, y cuya designación sean representadas en el Consejo. La Asamblea llevará a cabo las elecciones para el Consejo siempre que sus funciones durante el resto del período que correspondía a su precesor.

(c) Ninguno de los representantes de los Estados contratantes en el Consejo, podrá estar asociado activamente en la explotación de ningún servicio aéreo internacional, ni interesado financieramente en dicho servicio.

Artículo 51

El Presidente del Consejo

El Consejo elegirá su Presidente por un término de tres años. El Presidente podrá ser reelegido. El Presidente no podrá votar. El Consejo elegirá entre sus miembros uno o más Vicepresidentes, que conservarán su derecho a voto cuando actúen como Presidente interino. No será necesario elegir como Presidente a uno de los representantes de los miembros del Consejo, pero si designa el Estado al cual representaba. Serán funciones del Presidente:

- (a) Convocar las reuniones del Consejo, del Comité de Transporte Aéreo, y de la Comisión de Navegación Aérea;
- (b) Servir como Representante del Consejo; y
- (c) Desempeñar en Representación del Consejo las funciones que este le asigne.

Artículo 52

Reuniones en el Consejo

Las decisiones del Consejo requerirán la aprobación de la mayoría de sus miembros. El Consejo podrá delegar en un Comité integrado por sus miembros, facultades respecto a cualquier asunto. Cualquier Estado contratante interesado podrá apelar ante el Consejo de las decisiones de cualquiera de sus comités.

Artículo 53

Participación sin derecho a voto

Cualquiera de los Estados contratantes podrá tomar parte, sin derecho a voto, en las deliberaciones del Consejo y de sus Comités y comisiones sobre cualquier asunto que afecte especialmente sus intereses. Ninguno de los miembros del Consejo podrá votar en las deliberaciones de éste, respecto a una controversia en la cual sea parte.

Artículo 54

Funciones mandatorias del Consejo

- El Consejo procederá a:
 - (a) Presentar informes anuales a la Asamblea;
 - (b) Llevar a efecto las instrucciones de la Asamblea, y desempeñar las funciones y asumir las obligaciones que le asigne esta Convención;
 - (c) Determinar su propia organización y adoptar su reglamento.

- (d) Nombrar un Comité de Transporte Aéreo y definir sus funciones. Este Comité se elegirá de entre los representantes de los miembros del Consejo, y será responsable ante él.
- (e) Establecer una Comisión de Navegación Aérea de acuerdo con las disposiciones del Capítulo X.
- (f) Administrar los fondos del Organismo de acuerdo con las disposiciones de los Capítulos XII y XV.
- (g) Fijar los emolumentos del Presidente del Consejo.
- (h) Nombrar un Jefe Ejecutivo, que se denominará Secretario General, y disponer el nombramiento del personal adicional que sea necesario, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo XI.
- (i) Solicitar, compilar, examinar y publicar informes relativos al progreso de la navegación aérea y a la explotación de servicios aéreos internacionales, incluso informes acerca del costo de operación y detalles sobre los subsidios pagados por el Erario Público a las líneas aéreas.
- (j) Informar a los Estados contratantes respecto a cualquier infracción de esta Convención y a cualquier omisión en acciones o determinaciones del Consejo.
- (k) Notificar a la Asamblea sobre cualquier infracción de esta Convención en que haya incurrido un Estado contratante al dejar de tomar la acción pertinente dentro de un período de tiempo razonable, después de haberse notificado dicha infracción.
- (l) Adoptar, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo VI de esta Convención, las normas internacionales y los procedimientos recomendados, para mayor conveniencia designarlos como Anexos a esta Convención, y notificar a los Estados contratantes de la acción tomada.
- (m) Estudiar las recomendaciones de la Comisión de Navegación Aérea respecto a enmiendas de los Anexos, y actuar de acuerdo con las disposiciones del Capítulo XX.
- (n) Considerar cualquier asunto relativo a la Convención que le refiera cualquiera de los Estados contratantes.

Artículo 55

Funciones Permisibles del Consejo

El Consejo podrá:

- (a) Cuando sea conveniente, y cuando la experiencia indique que es aconsejable, crear comisiones auxiliares de transporte aéreo, sobre base regional o de otra naturaleza, y cubrir los grupos de estados o líneas aéreas con los cuales o por conducto de esta Convención.
- (b) Delegar en la Comisión de Navegación Aérea funciones adicionales a las que se establecen en la Convención, y revocar o modificar en cualquier momento tal delegación.
- (c) Empezar investigaciones en todos los aspectos del transporte y la navegación aéreas que sean de importancia internacional, transmitir los resultados de las investigaciones a los Estados contratantes, y facilitar entre estos el intercambio de información sobre asuntos relacionados con el transporte y la navegación aéreas.
- (d) Estudiar cualquier cuestión que afecte la organización y la operación del transporte aéreo internacional, incluidos los aspectos relativos a la explotación internacional de servicios aéreos internacionales en rutas troncales, y presentar a la Asamblea planes en relación con estos asuntos.
- (e) Investigar, a solicitud de cualquier Estado contratante, toda situación que revele obstáculos evitables al progreso de la navegación aérea internacional y emitir, después de la investigación, los informes que juzgue de lugar.

CAPÍTULO X

COMISIÓN DE NAVEGACIÓN AEREA

Artículo 56

Designación y Nombramiento de la Comisión

La Comisión de Navegación Aérea estará integrada por doce miembros, nombrados por el Consejo entre personas que posean las calificaciones y experiencias adecuadas en la ciencia, y en la práctica de la aeronáutica. El Consejo solicitará de todos los Estados contratantes que presenten candidatos. El Consejo nombrará al Presidente de la Comisión de Navegación Aérea.

Artículo 57

Funciones de la Comisión

Sean funciones de la Comisión de Navegación Aérea:

- (a) Considerar modificaciones a los Anexos de esta Convención y recomendarlas al Consejo para que las adopte.
- (b) Establecer subcomisiones técnicas, en las cuales cualquier Estado contratante podrá estar representado, si así lo desea.
- (c) Asesorar al Consejo respecto a la recopilación y transmisión a los Estados contratantes de cualesquiera informes que considere necesarios y útiles a adelantó de la Navegación Aérea.

Capítulo XI

EL PERSONAL

Artículo 58

Nombramientos del Personal

Sujeto a las reglas que dicte la Asamblea y a las disposiciones de esta Convención, el Consejo determinará, en cuanto el Secretario General y al resto del personal del Organismo, el método para hacer y terminar los nombramientos, el adiestramiento, los sueldos, emolumentos y otras condiciones de servicio, y podrá emplear o utilizar los servicios de nacionales de cualquiera de los Estados contratantes.

Artículo 59

Carácter Internacional del Personal

El Presidente del Consejo, el Secretario General y el resto del personal, no solicitarán ni recibirán instrucciones de autoridad alguna fuera del Organismo respecto al desempeño de sus funciones. Los Estados contratantes se comprometen plenamente a respetar el carácter internacional de las funciones de dicho personal, y a no tratar de ejercer influencia alguna sobre sus nacionales con respecto al desempeño de sus funciones.

Artículo 60

Inmunities y Privilegios del Personal

Los Estados contratantes se comprometen, hasta donde lo permitan sus procedimientos constitucionales, a otorgar al Presidente del Consejo, al Secretario General y al resto del personal del Organismo las inmunities y los privilegios que se otorgan al personal de la misma categoría de otros organismos públicos internacionales. Si se llegare a un acuerdo general internacional sobre inmunities y privilegios a funcionarios civiles internacionales, las inmunities y los privilegios que se otorguen al Presidente, al Secretario General y al resto del personal del Organismo serán los mismos que se otorguen de conformidad con dicho acuerdo general internacional.

Capítulo XII

FONDOS

Artículo 61

Presupuesto y Prorrateso de Gastos

El Consejo presentará a la Asamblea un Presupuesto anual, estados de cuenta anuales y cálculos de todos los ingresos y egresos. La Asamblea aprobará este Presupuesto con las modificaciones que crea de lugar, y excepto las cantidades prorrateadas de acuerdo con el Capítulo XV entre los Estados que consentan en ello, prorrateará los gastos del Organismo entre los Estados contratantes sobre la base que en su oportunidad determine.

Artículo 62

Suspensión del Derecho de Voto

La Asamblea podrá suspender el derecho de voto en la Asamblea y en el Consejo a cualquier Estado contratante que, dentro de un período de tiempo razonable, deje de cumplir sus obligaciones financieras para con el Organismo.

Artículo 63

Gastos de Delegaciones y otros Representantes

Cada Estado contratante sufragará los gastos de su propia Delegación en la Asamblea y los Honorarios, gastos de viaje y otros gastos de cualquier persona que nombre para servir en el Consejo, y de las que designe para que lo represente en cualquier comité o comisión auxiliar del Organismo.

Capítulo XIII

OTROS ACUERDOS INTERNACIONALES

Artículo 64

Acuerdos Sobre Seguridad

Con respecto a cuestiones de Aviación que sean de su incumbencia y que afecten directamente la seguridad mundial, el Organismo, por el voto de la Asamblea, podrá celebrar los acuerdos que sean apropiados con cualquier organismo general que establezcan las Naciones del Mundo para mantener la Paz.

Artículo 65

Acuerdos con Otros Organismos Internacionales

El Consejo, a nombre del Organismo, podrá celebrar acuerdos con otros organismos internacionales, para el mantenimiento de servicios comunes y para disposiciones comunes en lo relativo a personal y, con la aprobación de la Asamblea, podrá celebrar cualesquiera otros acuerdos que faciliten la labor del Organismo.

Artículo 66

Funciones Relativas a Otros Convenios

(a) El Organismo desempeñará también las funciones que le asignen el Convenio Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos

Internacionales y el Convenio sobre Transporte Aéreo Internacional redactados en Chicago el 7 de diciembre de 1944, de acuerdo con los términos que en ellos se expresan.

(b) Los miembros de la Asamblea y del Consejo que no hayan aceptado el Convenio Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales o el Convenio sobre Transporte Aéreo Internacional redactados en Chicago el 7 de diciembre de 1944, no tendrán derecho a votar en cuestión alguna que se entregue a la Asamblea y al Consejo de conformidad con las disposiciones de los correspondientes Convenios.

PARTE III—TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL

Capítulo XIV

INFORMES

Artículo 67

Transmisión de Informes al Consejo

Cada uno de los Estados contratantes se compromete a que sus Líneas Aéreas Internacionales, de acuerdo con las disposiciones que dicte el Consejo, transmitan a éste informe sobre el tráfico, estadísticas de costos, y estados de cuenta que muestren, entre otras cosas, todos los ingresos y las cuentes de que éstos se derivan.

Capítulo XV

AEROPUERTOS Y OTRAS INSTALACIONES QUE FACILITAN LA NAVEGACION AEREA

Artículo 68

Designación de Rutas y Aeropuertos

Sujeto a las disposiciones de esta Convención, cada uno de los Estados contratantes podrá designar la ruta que seguirá en su territorio cualquier servicio Aéreo Internacional y los Aeropuertos que podrá usar dicho servicio.

Artículo 69

Mejoras a las Facilidades Para la Navegación Aérea

Si el Consejo opina que los Aeropuertos de un Estado contratante, u otras instalaciones que facilitan la Navegación Aérea, incluso servicios meteorológicos y de radio, no son razonablemente adecuados para el funcionamiento seguro, regular, eficiente y económico de los servicios aéreos internacionales, existentes o a proveer, el Consejo consultará con el Estado directamente interesado, y con otros Estados afectados, con miras a arbitrar medios por los cuales pueda mejorarse la situación, pudiendo hacer recomendaciones a tal fin. No será culpable de infracción a esta Convención ningún Estado contratante que deje de poner en práctica dichas recomendaciones.

Artículo 70

Fondos para Ayudas a la Navegación Aérea

En circunstancias como las indicadas en el Artículo 69, los Estados Contratantes podrán concertar acuerdos con el Consejo para llevar a efecto las recomendaciones de éste. El Estado podrá optar por sufragar el costo total que implique el acuerdo, y en caso contrario el Consejo, a petición del Estado, podrá acceder a sufragar la totalidad o parte de los gastos.

Artículo 71

Provisión y Mantenimiento de Instalaciones por el Consejo

A petición de un Estado Contratante, el Consejo podrá acceder a proveer, dotar, mantener, y administrar uno o todos los aeropuertos y demás instalaciones para facilitar la navegación aérea, incluso servicios meteorológicos y de radio, que se necesitan en el territorio del Estado para el funcionamiento seguro, regular, eficiente y económico de los servicios aéreos internacionales de los otros Estados contratantes, y podrá imponer derechos justos y razonables por el uso de dichas instalaciones.

Artículo 72

Adquisición o Uso de Terrenos

En caso de que se necesiten terrenos para instalaciones costeadas en su totalidad o en parte por el Consejo a petición de un Estado contratante, el Estado proveyerá por sí el terreno, reteniendo el título de propiedad si lo desea, o permitirá que el Consejo lo use en condiciones justas y razonables de acuerdo con las leyes del propio Estado.

Artículo 73

Gastos y Prorrates de Fondos

Dentro del límite de los fondos que de acuerdo con el Capítulo XII la Asamblea ponga a disposición del Consejo, éste podrá sufragar con los fondos generales del Organismo gastos corrientes para los fines del presente Capítulo. El Consejo tratará el capital que se necesite para los fines del presente Capítulo, en proporciones convenidas de antemano, y en un término razonable, entre los Estados contratantes que estén dispuestos a ello cuyas líneas aéreas utilicen las instalaciones. El Consejo podrá prorratear también entre los Estados que lo necesiten, los fondos de operación que se necesiten.

Artículo 74

Ayuda Técnica y Disposición de los Ingresos

Cuando a petición de un Estado contratante el Consejo, en su totalidad o en parte, adquiera fondos o provea aeropuertos u otras instalaciones, el acuerdo podrá disponer, con el consentimiento del antedicho Estado, lo necesario para la prestación de ayuda técnica en la vigilancia y el funcionamiento de tales aeropuertos y demás instalaciones, y para sufragar, con los ingresos que se derivan de la operación de los aeropuertos y demás instalaciones, los gastos de operación de los aeropuertos y otras instalaciones, así como los intereses y la amortización del capital.

Artículo 75

Adquisición de Instalaciones del Consejo

Un Estado contratante podrá cancelar, en cualquier momento, la obligación que haya asumido de conformidad con el Artículo 70, y podrá entrar en posesión de aeropuertos y otras instalaciones que el Consejo haya provisto en su territorio de conformidad con las disposiciones de los Artículos 71 y 72, pagando al Consejo la suma que en opinión de éste sea razonable en tales circunstancias. Si el Estado considera que la cantidad que fija el Consejo no es razonable, podrá apelar de la decisión del Consejo ante la Asamblea, que podrá confirmar o enmendar la decisión del Consejo.

Artículo 76

Reembolsos

Los fondos que obligue el Consejo por concepto de reembolsos de conformidad con el Artículo 75, o de intereses y amortizaciones de conformidad con el Artículo 74, en el caso de adelantos hechos por los Estados de conformidad con el Artículo 73, se reembolsarán a los Estados entre los cuales se prorratearon originalmente, y en proporción a dicho prorrateo, según lo determine el Consejo.

Capítulo XVI

ORGANISMOS MIXTOS Y POOLS DE SERVICIOS AEREOS

Artículo 77

Organismos Mixtos

Nada de lo estipulado en esta Convención impedirá que dos o más Estados contratantes constituyan organismos mixtos o entidades internacionales para la explotación en común del transporte aéreo y que formen pools con los servicios aéreos que mantengan en cualesquiera rutas o regiones, pero dichos organismos o entidades y dichos pools de servicios, estarán sujetos a todas las disposiciones de esta Convención, incluso las relativas al registro de acuerdos en el Consejo. El Consejo determinará la manera en que se aplicarán a las aeronaves de las entidades internacionales las disposiciones de esta Convención relativas a la nacionalidad de las aeronaves.

Artículo 78

Función del Consejo

El Consejo podrá sugerir a los Estados contratantes interesados, que formen organismos mixtos para mantener servicios aéreos en cualesquiera rutas o regiones.

Artículo 79

Participación en los Organismos Mixtos

Cualquier Estado podrá formar parte de un organismo mixto o un acuerdo sobre un pool de servicios, ya sea por conducto de su gobierno o por conducto de una compañía o compañías de servicios aéreos que este desee. A discreción del Estado interesado, las compañías podrán ser propiedad total o parcial del Estado, o propiedad particular.

PARTE IV—DISPOSICIONES FINALES

Capítulo XVII

OTROS CONVENIOS Y ACUERDOS SOBRE AERONAUTICA

Artículo 80

Las Convenciones de París y La Habana

Al entrar en vigor esta Convención, cada uno de los Estados contratantes se compromete a dar aviso de denuncia de la Convención sobre la Regulación de la Navegación Aérea suscrita en París el 13 de octubre de 1919 o la Convención sobre Aviación Comercial suscrita en La Habana el 20 de febrero de 1928, si es parte de la una o de la otra. Entre los Estados contratantes, esta Convención deroga las Convenciones de París y de La Habana a que se ha hecho referencia.

Artículo 81

Registro de Convenios Existentes

Todo convenio sobre aeronautica que exista al entrar en vigor esta Convención, concluido entre un Estado contratante y cualquier otro Estado, o entre una línea aérea de un Estado contratante y cualquier otro Estado o la línea aérea de cualquier otro Estado, se registrará inmediatamente en el Consejo.

Artículo 82

Derogación de Acuerdos Incompatibles

Los Estados contratantes aceptan que la presente Convención deroga todas las obligaciones y acuerdos existentes entre ellos que sean incompatibles con sus disposiciones, y se comprometen a no contraer tales obligaciones o entrar en tales acuerdos. Un Estado contratante que antes de ser miembro del Organismo haya contraído con un Estado no contratante, o un nacional de un Estado contratante o de un Estado no contratante, obligaciones incompatibles con los términos de esta Convención, tomará medidas inmediatas para lograr la terminación de dichas obligaciones. Si una línea aérea de un Estado contratante ha contraído tales obligaciones incompatibles, el Estado de su nacionalidad hará cuanto esté a su alcance para lograr su terminación inmediata; en todo caso, procederá a hacer que se terminen tan pronto como pueda tomarse legalmente dicha acción después que entre en vigor esta Convención.

Artículo 83

Registro de Nuevos Acuerdos en el Consejo

Sujeto a las disposiciones del Artículo que antecede, cualquier Estado contratante podrá concertar acuerdos que no sean incompatibles con las disposiciones de esta Convención. Cualquier acuerdo de esta índole se registrará inmediatamente en el Consejo, que lo hará público a la mayor brevedad posible.

Capítulo XVIII

CONTROVERSIAS Y FALTA DE CUMPLIMIENTO

Artículo 84

Solución de Controversias

Si surge entre dos o más Estados contratantes algún desacuerdo, respecto a la interpretación o aplicación de esta Convención y de sus anexos, que no pueda solucionarse mediante negociación, a petición de cualquier Estado afectado por el desacuerdo, la cuestión será decidida por el Consejo. Ningún miembro del Consejo podrá votar en las deliberaciones de este cuando se trate de una controversia de la cual sea parte. Sujeto al artículo 85, un Estado contratante podrá apelar de la decisión del Consejo ante un tribunal de arbitraje ad hoc acordado con las otras partes en controversia, o ante el Tribunal Permanente de Justicia Internacional. La apelación se notificará al Consejo en el término de sesenta días después de recibirse la notificación de la decisión del Consejo.

Artículo 85

Procedimiento de Arbitraje

Si un Estado contratante, parte en una controversia con respecto a la cual se ha presentado una apelación de la decisión del Consejo, no ha aceptado el Estatuto del Tribunal Permanente de Justicia Internacional, y los Estados contratantes partes en la controversia no logran ponerse de acuerdo sobre la selección de un Tribunal de arbitraje, cada uno de los Estados contratantes partes en la controversia nombrará un árbitro, y ambos árbitros nombrarán un árbitro dirigente. En caso de que uno de los Estados contratantes, parte en la controversia, no ponga un árbitro en el término de tres meses después de la fecha de la apelación, el Presidente del Consejo designará un árbitro en nombre de dicho Estado, seleccionándolo de una lista que mantendrá el Consejo de personas calificadas y disponibles. Si, en un período de treinta días, los árbitros no llegan a un acuerdo sobre el árbitro dirigente, el Presidente del Consejo lo designará de la lista antedicha. Los árbitros y el árbitro dirigente constituirán conjuntamente un tribunal de arbitraje. Todo tribunal de arbitraje que se establezca de conformidad con este Artículo, o con el que proceda, adoptará su propio reglamento y pronunciará su fallo por mayoría de votos; entendiéndose que el Consejo podrá decidir cuestiones de procedimiento en caso de algún retraso que en opinión del Consejo sea excesivo.

Artículo 86

Apelaciones

A menos que el Consejo resuelva lo contrario, sus decisiones acerca de si una línea aérea internacional funciona de conformidad con las disposiciones de esta Convención, permanecerán en vigor a menos que las derogue una apelación. En cualquier otra cuestión las decisiones del Consejo, si se apela de ellas, permanecerán en suspenso hasta que se falle sobre la apelación. Las decisiones del Tribunal Permanente de Justicia Internacional, o de un tribunal de arbitraje, serán finales y obligatorias.

Artículo 87

Penas a las Líneas Aéreas por Falta de Cumplimiento

Cada uno de los Estados contratantes se compromete a no permitir las operaciones de una línea aérea de un Estado contratante sobre el espacio aéreo que corresponda a su territorio, si el Consejo ha decidido que la línea aérea en cuestión no cumple con una decisión final pronunciada de conformidad con el artículo precedente.

Artículo 88

Penas a los Estados por Falta de Cumplimiento

La Asamblea suspenderá el derecho de voto en la propia Asamblea y en el Consejo a cualquier Estado contratante, si se comprueba que no acata las disposiciones de este Capítulo.

Capítulo XIX

GUERRA

Artículo 89

Guerra y Estados de Emergencia

En caso de guerra, las disposiciones de esta Convención no afectarán la libertad de acción de ninguno de los Estados contratantes afectados, bien sea como beligerantes o como neutrals. El mismo principio se aplicará en el caso de un Estado contratante que declare un estado de emergencia nacional y lo participe al Consejo.

Capítulo XX

ANEXOS

Artículo 90

Aprobación y Enmienda de Anexos

(a) Para aprobar los Anexos que se describen en el inciso (1) del Artículo 84, será necesario el voto de dos terceras partes del Consejo, en una reunión convocada para tal fin, y después serán sometidos por el Consejo a la consideración de cada uno de los Estados contratantes. Los Anexos, o la enmienda a alguno de ellos, entrarán en vigor en el término de tres meses después de ser comunicados a los Estados contratantes, o a la expiración de un período más largo que prescriba el Consejo, a menos que en el interim una mayoría de los Estados transmitan al Consejo su desaprobación.

(b) Al entrar en vigor cualquiera de los Anexos o enmiendas a uno de ellos, el Consejo lo notificará inmediatamente a todos los Estados contratantes.

Capítulo XXI

RATIFICACIONES, ADHESIONES, ENMIENDAS Y DENUNCIAS

Artículo 91

Ratificación de la Convención

(a) Esta Convención estará sujeta a ratificación por los Estados signatarios. Los instrumentos de ratificación se depositarán en los archivos del Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual notificará la fecha del depósito a cada uno de los Estados signatarios y adherentes.

(b) Tan pronto como veintiseis Estados hayan ratificado o adherido a esta Convención, esta entrará en vigor recíprocamente el trigésimo día después del depósito del instrumento. En adelante, entrará en vigor para cada uno de los Estados ratificantes el trigésimo día después del depósito de su instrumento de ratificación.

(c) Será obligación del Gobierno de los Estados Unidos de América notificar al Gobierno de cada uno de los Estados signatarios y adherentes la fecha en que entra en vigor esta Convención.

Artículo 92

Adhesión a la Convención

(a) Esta Convención permanecerá abierta a la adhesión de los miembros de las Naciones Unidas y de los Estados asociados con ellas, y de los Estados que hayan permanecido neutrales durante el presente conflicto mundial.

(b) El acto de adhesión se hará por medio de una notificación dirigida al Gobierno de los Estados Unidos de América, y esta entrará en vigor el trigésimo día después que la reciba el Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual la notificará a todos los Estados contratantes.

Artículo 93

Admisión de Otros Estados

Sujeto a la aprobación del organismo internacional general que establezca las naciones del mundo para mantener la paz, podrán ser admitidos a esta Convención otros Estados fuera de los previstos en los Artículos 91 y 92 (a), con la aprobación de cuatro quintas partes del voto de la Asamblea, y en las condiciones que ésta estipule; pero en cada caso será necesario que exprese su asentimiento cualquier Estado invadido o atacado durante la guerra actual por el Estado que solicita ingreso.

Artículo 94

Enmiendas a la Convención

(a) Cualquier enmienda que se proponga para esta Convención deberá ser aprobada por las dos terceras partes del voto de la Asamblea, y entrará en vigor respecto a los Estados que hayan ratificado la enmienda cuando la ratifique el número de Estados contratantes que especifique la Asamblea. El número así especificado no será menor de las dos terceras partes del total de los Estados contratantes.

(b) Si en su opinión la enmienda es de tal naturaleza que justifique este procedimiento, la Asamblea, en la resolución en que recomende su adopción, podrá disponer que si Estado que no haya ratificado la enmienda dentro de un período de tiempo determinado después que ésta entre en vigor cesará inmediatamente de ser miembro del Organismo y parte de esta Convención.

Artículo 95

Denuncia de la Convención

(a) Cualquiera de los Estados contratantes podrá denunciar esta Convención tres años después que haya entrado en vigor, dirigiendo una notificación al Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual lo participará inmediatamente a los demás Estados contratantes.

(b) La denuncia entrará en vigor un año después de la fecha en que se reciba la notificación, y tendrá efecto solamente en lo que respecta al Estado que la haga.

CAPITULO XXII

DEFINICIONES

Artículo 96

Definiciones

Para los fines de esta Convención se adoptan las definiciones siguientes:

(a) "Servicio Aéreo" significa cualquier servicio aéreo por itinerario fijo, que presta una aeronave para el transporte público de pasajeros, correo o carga;

(b) "Servicio Aéreo Internacional" significa un servicio aéreo que pasa por el espacio aéreo que corresponde al territorio de más de un Estado;

(c) "Línea Aérea" significa cualquier empresa de transporte aéreo que ofrece o mantiene un servicio aéreo Internacional;

(d) "Escala para fines no comerciales" significa una aterrizaje para fines que no sean los de tomar o desembarcar pasajeros, carga o correo.

FIRMA DE LA CONVENCION

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los infrascritos plenipotenciarios, debidamente autorizados, suscriben esta convención en nombre de sus respectivos Gobiernos en las fechas que aparecen frente a sus firmas.

HECHA en Chicago el 7 de diciembre de 1944, en idioma Inglés. Ejemplares redactados en los idiomas Inglés, Francés, y Español, cada uno de los cuales será igualmente auténtico quedarán abiertos para la firma en Washington, D. C. Estos ejemplares se depositarán en los archivos del Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual transmitirá copias certificadas a los Gobiernos de todos los Estados que suscriban o se adhieran a esta Convención.

AFGANISTAN

Abdol Hosayn Aziz
Saïd Tadjeddin
Sher Mohamed Quratshî

AUSTRALIA

Arthur S. Drakeford
Daniel McVey
W. R. Hodgson
E. C. Johnston

BELGICA

Visconde Alain du Parc
Joseph Nicot
Emile Allard
Jean Verhaeger

BOLIVIA

Alfredo Pacheco
Federico A. Rocha

BRASIL

Hahnemann Guimarães
Alberto de Mello Flores
Clevis M. Travassos

CANADA

C. D. Howe
H. J. Symington
J. A. Wilson

CHILE

Rafael Sáenz
Gregorio Bisquert
Raul Magallanes

CHINA

Kia-ngau Chang
Pang-tsu Mow
Chieh Liu

COLOMBIA

Luis Tamayo
Luis Guillermo Echeverri

Guillermo E. Suárez
Ernesto Buenaventura
Jorge Méndez Calvo

COSTA RICA

Román Macaya
Mario Saborio
Jaime Carranza
Edward William Scott

CUBA

Felipe Pazas
Oscar Santa María
Mario Torres Menier
Alberto Escada

CHECOESLOVAQUIA

Karel Janousek
Alexander Hess
Joseph Dubski
Kamil Kleiner
Stanislav Krelcik
Pranticek Martinek
Milan Prikik

REPUBLICA DOMINICANA

Charles A. McLaughlin

ECUADOR

José A. Correa
Jorge G. Trujillo
Ernesto Bonilla
Carlos de la Paz
Francisco Gomez Jurado

EGIPTO

Mahmoud Bey Hassan
Mohamed Bey Roushdy
Mohamed Ali Fahmy
Osman Hamdy
Mohamed Ascel Halim Khalifa

EL SALVADOR

Francisco Párraga
Arnando Llanos

ETIOPIA

Blatta Ephrem Tewelde Medhen
Getahouh Tesemma

FRANCIA

Max Hymans
Claude Lebel
Pierre Lucussol
André Bourges

GRECIA

Demetrios T. N. Borzaris
Alexander Argyropoulos
John Hadjimikalis

GUATEMALA

Oscar Morales López
Francisco Linares Aranda

HAITI

Edouard Roy

HONDURAS

Emilio P. Lefebvre
Joseph B. Pate
José Augusto Rodríguez

ISLANDIA

Thor Thors
Agnar Kofod-Nansen
Gudmundur Hliddal
Sigurdur Thoroddsen

INDIA

Sir Gija Shankar Balpai
Sir Gurunath Bewoor
Sir Frederick Tymms
Sirdar G. D. Singh
S. C. Sen

IRAN

Mohammed Shayesteh
Hossein Navab
Taghi Nassr
Mahmoud Khosrovani

IRAQ

Ali Jawdat
Sami Fatah
Akram Mushtaq
Ali Fuad

IRLANDA

Robert Brennan
John Leydon
John J. Hearne
Timothy J. O' Driscoll

LIBANO

Camille Chamoun
Fauzi El-Hoss

LIBERIA

Walter F. Walker
John Lewis Cooper

LUXEMBURGO

Hugues Le Gallais

MEXICO

Pedro A. Chapa
José L. Cossio
Guillermo González
Luis Andrade

HOLANDA

M. P. L. Steenberghe
E. Klein Molekamp
P. C. Aronsseil
F. H. Copes van Hasselt

NUEVA ZELANDIA

D. G. Sullivan
C. A. Berendsen
Foss Shanahan
Arthur de T. Nevill

NICARAGUA

Richard E. Fruzell

NORUEGA

Wilhelm Munthe de Morgensterne
Knut Soemme
Johan Georg Raeder
Ali Heum

PANAMA

Carlos Izaza
Inocencio Galindo
Enrique Lecieve
Narciso E. Garay

PARAGUAY

A. Daniel Candia

PERU

Armando Retoredo
José Koeschin
Luis Alvarado
Federico Elguera
Guillermo van Oordt

FILIPINAS

Jaime Hernández
Urbano A. Zafra
Manuel Nieto
Joseph H. Foley

POLONIA

Jan Ciechanowski
Zydzlaw Cielkosz
Sefan J. Kencorski
Henryk Gorecki
Ludwik H. Gotthieb
Stanislaw Szulc
Witold Urbanowicz

PORTUGAL

Mario de Figueiredo
Alfredo Delesque dos Santos Cintra
Duarte Pinto Basto de Gusmao Calheiros
Vasco Vieira Garin

ESPAÑA

Esteban Terradas e Illa
German Barabar y Usandizaga

Juan Bono Boix
Francisco Vives Camino
Luis Azcárraga Pérez Caballero
Cesar Gómez Lucia
Urbano Kindelan

SUECIA

Ragnar Kumlín
Tord Knutsson Angstrom
Per Adolf Norlin
Gustaf Allan Rultman

SUIZA

Charles Brugmann
Eduard Feer
Eduard Amstutz
Louis Clerc
Jean Merminod
Henry Pillichody

SIRIA

Noureddeen Kahale

TURQUIA

Sükrü Kocak
Ferruh Sahinbas
Orhan H. Erol

UNION SUDAFRICANA

S. E. N. Gie
John Martin

REINO UNIDO

Lord Swinton
Sir Arthur Street
Sir George London
W. P. Hildred
J. H. Magowan
W. C. G. Cribbett
G. G. Fitz Maurice
A. J. Walsh

ESTADOS UNIDOS DE AMERICA

Adolf A. Berle, Jr.
Jessiah W. Bailey
Owen Brewster
Alfred L. Bulwinkle
William A. M. Burden
Richard E. Byrd
Fiorello H. La Guardia
L. Weira Pogue
Edward Warner
Charles A. Wolverton

URUGUAY

Carlos Carbalal
Medardo R. Fariás

VENEZUELA

Juan de Dios Celis Paredes
Francisco J. Sucre
Julio Blanco Ustariz

YUGOSLAVIA

Vladimir M. Vukmirovic
Vesad Dj. Miroslavjevic
Predrag Sopciovic

Nº 125.

Palacio Nacional:

San Salvador, 15 de marzo de 1947.

Vista la Convención de Aviación Civil Internacional que antecede, compuesta de un Preámbulo y 96 Artículos, la cual fué suscrita a nombre de El Salvador, en la ciudad de Chicago, Ill., Estados Unidos de America, el 7 de diciembre de 1944, por los señores don Francisco Parraga y don Armando Llanos, debidamente autorizados para ello, el Poder Ejecutivo ACUERDA: aprobar dicha Convención y someterla a la consideración de la Honorable Asamblea Nacional Legislativa, en sus actuales sesiones, para su ratificación constitucional.—Comuníquese. (Rubricado por el señor Presidente). El Subsecretario de Relaciones Exteriores, NÚÑEZ, El Ministro de Defensa, CASTANEDA.

Decreto número 73.

La Asamblea Nacional Legislativa de la República de El Salvador.

POR CUANTO: el Poder Ejecutivo, por medio del Ministerio de Relaciones Exteriores, ha sometido a su consideración la Con-

vencción de Aviación Civil Internacional, compuesta de un Pre-ambulo y 56 artículos, suscrita a nombre de El Salvador en la ciudad de Chicago, Illinois, Estados Unidos de Norte América, el 7 de diciembre de 1944, por los señores don Francisco Parraga y don Armando Llanos, debidamente autorizados, la cual fue aprobada por Acuerdo Ejecutivo de este Estado N° 125, fecha 15 de marzo del corriente año; y

CONSIDERANDO que la mencionada Convención está editada a la Ley y que además conviene a los intereses nacionales.

POR TANTO,

en uso de sus facultades constitucionales,

DECRETA:

Art. 1º.—Ratificase en todas sus partes la Convención a que se hace referencia.

Art. 2º.—El presente Decreto entrará en vigencia desde el día de su publicación en el Diario Oficial.

Dado en el Salón de Sesiones de la Asamblea Nacional Legislativa; Palacio Nacional, San Salvador, a los diecisiete días del mes de abril de mil novecientos cuarenta y siete.

Ricardo Rivas Vides,
Presidente.

Rafael Domínguez Parada,
Primer Secretario.

Amadeo Artiga,
Segundo Secretario.

Palacio Nacional, San Salvador, 17 de abril de 1947.

Publíquese.

Salv. Castañeda C.,

Ernesto A. Nuñez,
Subsecretario de Relaciones Exteriores
Encargado del Despacho.

M. A. Castañeda,
Ministro de Defensa.

PODER EJECUTIVO

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

RAMO DE RELACIONES EXTERIORES

Nº 192. Palacio Nacional, San Salvador, 23 de abril de 1947.

El Poder Ejecutivo ACUERDA: nombrar al Señor Doctor Don Héctor David Castro, actual Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de El Salvador en los Estados Unidos de América, Delegado de El Salvador a la Primera Sesión Especial de la Asamblea General de las Naciones Unidas que se inaugurará el lunes 23 del mes en curso, en el Hall de la Asamblea General, Flushing Meadows, ciudad de Nueva York, debiendo extenderse a su favor, los Plenos Poderes correspondientes.—Comuníquese. (Rubricado por el señor Presidente). El Ministro de Relaciones Exteriores, QUIROS.

SALVADOR CASTAÑEDA CASTRO,
Presidente Constitucional
de la República de El Salvador.

HACE SABER:

Que confiere Plenos Poderes al Señor Doctor Don Héctor David Castro, actual Embajador Extraordinario y Plenipotenciario en los Estados Unidos de América, para que como Delegado de El Salvador a la Primera Sesión Especial de la Asamblea General de las Naciones Unidas que se inaugurará el lunes 23 del mes en curso en el Hall de la Asamblea General, Flushing Meadows, ciudad de New York suscriba en nombre de esta República las resoluciones que se adopten en aquella reunión.

En fe de lo cual, extiende las presentes letras firmadas de su mano, selladas con el Sello Mayor y referendadas por el Subsecretario de Relaciones Exteriores.

Palacio Nacional, San Salvador, veintidós de abril de mil novecientos cuarenta y siete.

Salv. Castañeda C.

Ernesto A. Nuñez,
Subsecretario de Relaciones Exteriores.

MINISTERIO DE TRABAJO Y PREVISION SOCIAL

Nº 60. Palacio Nacional, San Salvador, 26 de abril de 1947.

El Poder Ejecutivo, ACUERDA: rectificar el acuerdo N° 59 de 24 del corriente mes, por el cual se nombró Auxiliar de la Inspectoría Departamental del Trabajo de Sonsonate, en el sentido de que el nombrado se llama Efraim Olano y no Serafín Olano y el Subnumero es 2 en lugar de 1, como aparece en el Acuerdo, el cual queda sin ninguna modificación en el resto.—Comuníquese. (Rubricado por el señor Presidente). El Ministro de Trabajo y Previsión Social, ROMERO.

MINISTERIO DE ECONOMIA

RAMOS DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO

Nº 340. Palacio Nacional, San Salvador, abril 29 de 1947.

El Poder Ejecutivo, a propuesta del respectivo Jefe, ACUERDA: rectificar el Acuerdo N° 319 de 18 del mes en curso, por medio del cual se le retiraron los nombramientos a los Oficiales de 5ª Clase del Servicio de Aduanas de la República, en el sentido de que el señor Juan Alberto Carreras, que figura en la Aduana de Fardos Postales, Partida 14, Subnumero 14, desempeñará las funciones de Expéditeur de Carga y Controlador de Feso en dicha Aduana, en lugar de las que le fueron encomendadas en el referido Acuerdo, quedando sin ninguna otra modificación el resto del mismo.—Comuníquese. (Rubricado por el señor Presidente). El Ministro de Economía, BRANNON.

Nº 341. Palacio Nacional, San Salvador, abril 28 de 1947.

El Poder Ejecutivo, de conformidad con el Decreto publicado en el Diario Oficial N° 161 de 10 de julio de 1936, ACUERDA: encomendar las funciones de Tesorera ad-honorem del Hospital "San José" de Chalchuapán, a doña Barbara Herrera de Berdomo, Receptora Fiscal de dicha ciudad. Se excita atentamente a la señora Herrera de Berdomo, para que acepte las funciones que hoy se le encomiendan.—Comuníquese. (Rubricado por el señor Presidente). El Ministro de Economía, BRANNON.

Nº 355. Palacio Nacional, San Salvador, 2 de mayo de 1947.

El Poder Ejecutivo ACUERDA: autorizar a la Dirección General de Tesorería, para que, con cargo al Art. V 841—Devoluciones de Ingresos—Título X, Capítulo IX—del Presupuesto Fiscal vigente, transfiera del Fondo General, por medio de la Pagaduría respectiva, a la Caja Fondo de Manejo Especial, la cantidad de quinientos treinta y cinco mil colones (C 535,000.00) proveniente de las utilidades obtenidas en la venta del azúcar (zafra 1945-1946) y al mismo tiempo para que se ingrese a esa misma cantidad, con abono al Art. 163 del Capítulo Único, Título Único de la Sección Segunda—Ingresos—del referido Presupuesto.—Comuníquese. (Rubricado por el señor Presidente). El Ministro de Economía, BRANNON.

MINISTERIO DE AGRICULTURA E INDUSTRIA

Nº 30. Palacio Nacional, San Salvador, 30 de abril de 1947.

El Poder Ejecutivo, en atención a los méritos que distinguen a los señores don Eduardo Quiñones Molina, don Francisco Gutiérrez Díaz, don Rafael Meza Ayau, don Luis Francisco Ingeriero don Leopoldo Harmentos, doctor Casimiro Haudel, don F. Antonio Reyes y don Enrique Prunera, y de conformidad con

el Reglamento vigente para la celebración de Exposiciones y Concursos de Agricultura, Ganadería e Industrias Agropecuarias, ACUERDA: nombrarlos para que integren la Comisión encargada de organizar y realizar la VI Exposición y Certamen que tendrá verificativo en esta ciudad capital durante las festividades patronales que se celebrarán en el mes de agosto del año en curso, facultándolos para que de común acuerdo, asuman las funciones de Presidente, Secretario, Tesorero y Vocal de la expresada Comisión. Excitase el patriotismo y reconocimiento de los ciudadanos nominados para que acepten, con carácter de ad-honorem, la designación que por el presente acuerdo se les confiere. Comuníquese.—(Rubricado por el señor Presidente).—El Subsecretario de Agricultura e Industria, Encargado del Despacho, GUTIERREZ DIAZ.

MINISTERIO DE CULTURA

RAMO DE CULTURA POPULAR

Nº 1210. Palacio Nacional, San Salvador, 28 de abril de 1947.

El Poder Ejecutivo ACUERDA: 1º) Dejar sin efecto los siguientes sobresueldos de diez colones (C 10.00) mensuales asignados a Directores de Escuelas Primarias Superiores con Sexto Grado, por Acuerdo N° 516 de fecha 26 de febrero de este año publicado en el Diario Oficial N° 55 del Tomo 142.

- 1º) 18 Petrona Ibarra, Directora de la Escuela de Niñas "Rafaela Sotomayor de Alarcía" de esta capital, a partir del 1º de abril.
- 1º) 38 Luis Alonso Mejía Reinoseros, Director de la Escuela de Varones "David J. Guzman" de Santa Ana, a partir del 1º de abril.
- 1º) 46 Napoleón Erram González, Director de la Escuela de Varones "Patricio Ruiz" de Sonsonate, a partir del 1º de marzo.
- 1º) 76 José Domingo Aidana, Director de la Escuela de Varones "José Simón Calles" de Zacatecoluca, Departamento de La Paz, a partir del 1º de abril.
- 1º) 86 Cristóbal Perla y Perla, Director del Grupo Escolar "Meardi" de Berlín, Departamento de Usulután, a partir del 1º de marzo.

2º) Dejar también sin efecto los siguientes sobresueldos de veinte colones mensuales (C 20.00) asignados a Profesores que sirven grados de doble turno, por Acuerdo N° 515 de fecha 3 de marzo próximo pasado, publicado en el Diario Oficial N° 55 del Tomo 142.

DEPARTAMENTO DE CABANAS

Sensuifepoque.

Escuela Rural Mixta
Cantón "El Volcán".

Peri. Sub. No Cargo Nombre del Profesor
17 82 Directora Rosaric Velasco, a partir del 1º de mayo.

de 1947, que anual fue ugo, III, los se- damen- aproba- Honora- les, pa- ligo por teriores.

alvador. inisterio la Con-



FISCALI
SUB!

12 Calle Oriente, Barrio El Calvario
Teléfax: 334-2090, 334-2006 y 334-0142



10. 2000

SEÑOR JUEZ DE PAZ
DE SAN LUIS TALPA.

VZ-05.

El suscrito fiscal Licenciado **DAVID EUGENIO FIGUEROA VARGAS**, mayor de edad, abogado, del domicilio temporal en Zacatecoluca, actuando en mi calidad de agente auxiliar del Fiscal General de la República, y dentro de las facultades que me confieren los Artículos. 18, 193 Cn., 83, 84, 87, 235, 237, y 248 Numeral 1 Pr. Pn., formulamos el presente **REQUERIMIENTO DE INSTRUCCIÓN FORMAL CON MEDIDAS SUSTITUTIVAS A LA DETENCIÓN PROVISIONAL**, en contra de los imputados presentes **DANIEL VIRGILIO FLORES ALFARO**, **WILLIAN HUMBERTO IRAHETA ARDON** Y **ARIEL DEL CARMEN HERNANDEZ ORELLANA**, a quienes se les atribuye la comisión del delito calificado provisionalmente como: **ACTOS ARBITRARIOS** previsto y sancionado en el Artículo 320 pn. en perjuicio de **LA ADMINISTRACION PUBLICA**, el cual se fundamenta en los considerándoos siguientes:

I.- DATOS GENERALES DE LOS IMPUTADOS

DANIEL VIRGILIO FLORES ALFARO, quien es de cuarenta y dos años de edad, casado, motorista, quien se identifica con su DUI número 01022143-8, residente en Barrio San Antonio Calle tres de Mayo, San Sebastian, San Vicente

WILLIAN HUMBERTO IRAHETA ARDON, quien es de treinta y tres años de edad, empleado, soltero, quien se identifica con su DUI número 00503677-7, residente en Colonia Zacamil, edificio número setenta y ocho, apartamento cuarenta y siete, Mejicanos, San Salvador.

ARIEL DEL CARMEN HERNANDEZ ORELLANA, quien es de treinta y ocho años de edad, empleado, casado, quien se identifica con su DUI número 02004583-4, residente en Residencial Jardines de la Cima polígono LL número diecinueve, San Salvador.

Asimismo le comunico que fueron asistidos en su defensa técnica por los licenciados **DAVID ERNESTO MORALES CRUZ** Y **RICARDO ALBERTO IGLESIAS HERRERA**, quienes actúan como defensores particulares nombrados por los imputados; poniendo a la orden a los imputados quienes se encuentran en depósito en las Bartolinas de la División de Tránsito Terrestre de la Policía Nacional Civil de Zacatecoluca Departamento de la Paz. Se hace constar que en cuanto a decomiso este ya fue presentado ante su digna autoridad oportunamente por miembros de la P.N.C.

II. RELACION CIRCUNSTANCIADA DE LOS HECHOS

La presente investigación da inicio a partir de acta de remisión elaborada a las veintiuna horas con cero minutos del día veintiocho de abril del año dos mil cinco, en las

instalaciones de la División de Puertos y Aeropuertos de la P.N.C., mediante la cual el Sub Inspector DANIEL DE JESUS MARTINEZ HERNANDEZ, jefe de dicha División, hizo efectiva la detención de los señores DANIEL VIRGILIO FLORES ALFARO, WILLIAN HUMBERTO IRAHETA ARDON Y ARIEL DEL CARMEN HERNANDEZ ORELLANA, por el delito de CTOS ARBITRARIOS, ya que como a eso de las dieciocho horas treinta y cinco minutos recibió una llamada telefónica del Jefe de la División de Fronteras que en las instalaciones del Aeropuerto de Comalapa se realizaría un procedimiento especial para realizar la deportación de una persona de nombre PEDRO ENRIQUE BANCHON RIVERA, de nacionalidad Ecuatoriana para lo cual llegaría una comisión dirigida por el Sub Director de Investigaciones de la P.N.C. OMAR GARCIA FUNES, por lo que se organizo con el Jefe de Seguridad de CEPA, el ingreso de la misma, por el acceso numero uno para ser llevado al puente de las sala numero quince donde se encontraba la aeronave donde sería trasladado a San José Costa Rica, a bordo del vuelo quinientos veintitrés de la Aerolínea TACA, por que se hizo presente una comisión conformada por cuatro vehículos policiales los cuales estaban ya autorizados para su ingreso a la pista del Aeropuerto, con placas numero P-481-614, EQUIPO LB01510, EQUIPO 01-704, Y SUBURBAN SIN PLACAS, dándose el caso que como a eso de las diecinueve horas con veintiocho minutos, el Sub Inspector DANIEL DE JESUS MARTINEZ HERNANDEZ, se hizo presente a la pluma para permitir y agilizar el ingreso de la comisión, observándose un vehiculo no identificado de la forma debida, a quien se hicieron comandos de alto o de detener la marcha, quien hizo caso omiso y por acto reflejo el señor MARTINEZ HERNANDEZ, se hizo a un lado del paso, ya que estuvo a punto de ser arrollado, por lo que a eso de las diecinueve horas treinta minutos fue comunicado por el agente ERICK YURANDIR IBAÑEZ, encargado de la Seguridad del acceso numero uno, que el conductor del vehiculo no identificado, también no había acatado la señal de alto de este, haciéndose presente el señor MARTINEZ HERNANDEZ a la sala numero quince y efectivamente se encontraba el referido vehiculo el cual era de la Procuraduría para la Defensa de los derechos Humanos, por lo que se ordeno el retiro del mismo de la pista o lugar no autorizado para la presencia de este, identificándose a las tres personas que se conducían a bordo como personal de la Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos, posteriormente haciéndoseles saber que serian detenidos por el delito de ACTOS ARBITRARIOS, asi como sus derechos y garantías conferidos por los Arts. 12 Cn. Y 87 pr. pn.,

III.- CALIFICACION JURIDICA DEL HECHO

Los hechos descritos a criterio fiscal se adecuan al tipo penal de **ACTOS ARBITRARIOS**, tipificado y sancionado en el Artículo 320 pn., primeramente aclarando que la conducta es ejercida por sujetos activos que la ley requiere que tengan la calidad de funcionarios[~~o~~ empleados públicos], encargados de una labor de servicio publico o de administración que es el bien jurídico protegido por la disposición legal antes citada, así como otra normativa que mas adelante se mencionara que esta referida a un comportamiento por parte del empleado o funcionario contrario al ordenamiento administrativo, que regula su actuación, ya que el tipo penal exige que los sujetos activos delincan en el desempeño de sus funciones o con el abuso de ella, y que este abuso a los

Fundamento

derechos de los administrados constituya una lesión a dicho bien jurídico protegido, siendo castigables los comportamientos activos así como los que sean permitidos para que otros cometan, por lo que de alguna manera se da un acto ilegal contrario al ordenamiento jurídico o acto arbitrario que se sustenta por el simple capricho del sujeto activo, siendo importante mencionar que el apremio ilegítimo o innecesario se basa que el sujeto activo para el desempeño de su función o servicio se introducen en el campo de lo punible mediante el uso de medios no autorizados por el ordenamiento para lograr la finalidad pública, como el usar medios de atropello a las personas, para lograr el fin. Cabe mencionar que para el control de ingreso de vehículos y personal de empresas particulares existen procedimientos, primeramente el Reglamento de Operaciones del Aeropuerto Internacional de El Salvador, que en su artículo 21 señala que para el ingreso de vehículos y personal al área de operaciones aeronáuticas y restringidas al público, será indispensable permiso y autorización por escrito de CEPA, así también el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, específicamente en su Art. 4.7 mediante el cual El Salvador, se compromete a asegurar el establecimiento de las zonas de seguridad restringida en los aeropuertos que prestan el servicio de aviación civil internacional, y la aplicación de procedimientos y sistemas de identificación de personas y vehículos, así como de controles de seguridad; de lo anterior se deduce una acción típica ejercida por las personas antes relacionadas al ingresar a las instalaciones de forma atropellante sin atender los comandos de alto por parte de personal policial y sin estar autorizados para el ingreso a las áreas restringidas del Aeropuerto independientemente a la Institución que pertenezcan, sea esta fiscal, policial o de defensa de los Derechos Humanos, independientemente de la circunstancia que los motivaba a estar presentes en dicho lugar.-

IV.- FUNDAMENTO DE LA IMPUTACION

La presente imputación se funda por medio de los siguientes elementos:

- a) Acta de remisión en flagrancia, en la que se determina la existencia del delito así como la probable participación de los imputados y su ubicación en tiempo lugar y modo en la comisión del ilícito atribuido.
- b) Entrevistas de los Agentes captores, mediante las cuales se establece la probable participación del imputado, y que trae como consecuencia su individualización en el hecho delictivo.
- c) Entrevista de otros testigos.
- d) Croquis, fotografías, video y acta de inspección de ubicación del lugar donde se dio el suceso en el interior del Aeropuerto Internacional de El Salvador.
- e) Ratificación de secuestro del vehículo utilizado para cometer la acción.
- f) Autorización de ingreso de los vehículos policiales que realizaban el procedimiento de deportación de la persona de nacionalidad Ecuatoriana antes mencionada. -

V.- FUNDAMENTO DE LA SOLICITUD DE INSTRUCCIÓN FORMAL CON MEDIDAS SUSTITUTIVAS A LA DETENCION PROVISIONAL

De acuerdo a los artículos 292 y 293 Pr. Pn. El presente ilícito penal se tienen por establecidos los extremos procesales, es decir la certeza de la existencia de un hecho

punible y la probabilidad positiva de la participación delincinencial en el mismo por parte de los imputados, además la detención provisional solicitada, se considera que debe aplicarse a una persona que esta siendo procesada, siempre y cuando sea de manera excepcional a la regla general, esto en atención a que la libertad tal como lo establece nuestra constitución en su artículo 2, que prescribe que es un Derecho primordial a que todo ser humano tiene, y esta debe coartarse solamente en aquellos casos en que haya una eminente peligro de fuga por parte del encartado, situación que no ha sido advertida por parte de la representación fiscal, así como la posible obstrucción a la Justicia, asimismo con fundamento en lo que establece nuestra Constitución como Ley primaria de la República, al igual que los tratados Internacionales que también son leyes de la República específicamente la Convención Sobre Derechos Humanos en su artículo 9.3 y el Pacto Internacional sobre Derechos Civiles y Políticos en su artículo 7.5., reiterando la representación fiscal de esta forma su solicitud de **INSTRUCCIÓN FORMAL CON MEDIDAS SUSTITUTIVAS A LA DETENCION PROVISIONA**, ya que se considera que los procesados poseen arraigos domiciliarios y laborales y no evadirán la acción de la Justicia.-

VI.-DILIGENCIAS UTILES Y PLAZO DE INSTRUCCIÓN.

Considero que es pertinente solicitar la práctica de las siguientes diligencias:

- a) Realizar reinspección ocular en el lugar de los hechos, así como entrevistar a otros posibles testigos presenciales del hecho que resultaren;
- b) realizar otros actos de investigación que resulten necesarios en el transcurso de la investigación.

Solicito un plazo de **TRES MESES** como plazo de instrucción, de acuerdo al Artículo 274 Pr. Pn.

VII.- - PRONUNCIAMIENTO EN CUANTO LA ACCION CIVIL.

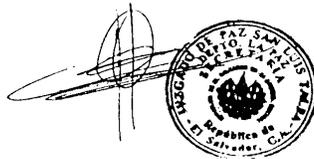
Teniendo la Fiscalía el ejercicio, conjunto de la acción civil solicito se tenga por ejercida la misma por la representación fiscal, de acuerdo al Artículo 43 y ss Pr. Pn.;

En base a los considerándooos anteriores respetuosamente **PIDO:**

- a) Me admita el presente Requerimiento en todas sus partes;
- b) Se decrete instrucción formal con medidas sustitutivas a la detención provisional;
- c) Se señale día y hora para la audiencia inicial y se convoquen las partes en legal forma y se agreguen las diligencias que constan de 38 folios útiles.-

Señalo como lugar para recibir notificaciones en la sub. Regional de Fiscalía General de La República de Zacatecoluca, ubicada en doce calle Oriente casa diez, Barrio el Calvario.

Zacatecoluca, treinta de abril de dos mil cinco.



Recibido a las ocho horas y cincuenta minutos de su fecha, con diligencias iniciales de investigación.

POLICIA NACIONAL CIVIL
DIV. PTOS. AEROPUERTOS

Comalapa, 29 de Abril de 2005.

OFICIO N° 81/INV./05
FISCALIA GENERAL DE LA REPUBLICA
SUB REGIONAL ZACATECOLUCA, LA PAZ
P R E S E N T E :

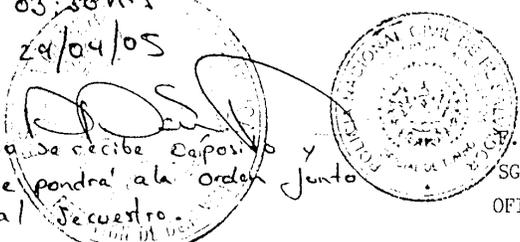
Atentamente y por este medio remito a usted, a el señor DANIEL VIRGILIO FLORES ALFARO, de 42 años de edad, casado, motorista, quien se identifica con DUI N° 01022143-8, residente en, Barrio San Antonio calle 3 de Mayo San Sebastian, San Vicente, WUILIAN HUMBERTO IRAHETA ARDON, de 33 años de edad, empleado, soltero, quien se identifica con documento único de identidad número 00593677-7, residente en col. Zacamil edificio N° 78 apto. 47, Mejicanos, San Salvador, y el señor ARIEL DEL CARMEN HERNANDEZ ORELLANA, de 38 años de edad, empleado, casado, quien se identifica con documento único de identidad N° 02004583-4, residente en, Res. Jardines de la Cima pol. LL N° 19 San Salvador, por atribuirsele el delito de ACTOS ARBITRARIOS, tipificado y sancionado en el artículo 320 de el Código Penal, en perjuicio de LA ADMINISTRACION PUBLICA, dichos señores ingresaron a la zona de rampa, ubicada dentro de las instalaciones de el Aeropuerto Internacional, siendo dicho sector ZONA RESTRINJIDA, violentando las normas de seguridad establecidas en el anexo 17 al convenio sobre Aviación Civil Internacional, que literalmente dice en el artículo 4.7.1. "Cada Estado contratante asegurará el establecimiento de zonas de seguridad restringida en los Aeropuertos que prestan servicio a la Aviación Civil Internacional y la aplicación de procedimientos y sistemas de identificación a las personas y a los vehículos.

Remisión que hago llegar a usted, para los fines legales que estime convenientes.

Recibido
03:30 hrs
29/04/05
na. Se recibe deposito y se pondra a la orden junto al secuestro.

DIOS UNION LIBERTAD

SGTO. JOSE RICARDO CALDERON
OFICIAL DE SERVICIO





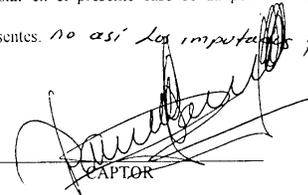
DEL INTERIOR DE LAS INSTALACIONES DE LA DIVISION POLICIAL PUERTOS Y AEROPUERTOS, CANTON NUEVO EDEN, JURISDICCION DE SAN LUIS TALPA, DEPARTAMENTO DE LA PAZ, A LAS VEINTIUNA HORAS CON CERO MINUTOS DEL DIA VEINTIOCHO DEL MES DE ABRIL DEL AÑO DOS MIL CINCO, el suscrito Inspector DANIEL DE JESUS MARTINEZ HERNANDEZ, Jefe de la División de Puertos y Aeropuertos, mediante la presente dejo constancia sobre la detención de los señores: WULIAN HUMBERTO IRAHETA ARDON, con fecha de nacimiento veintisiete de marzo de mil novecientos setenta y dos, identificado mediante documento de identidad número cero cero cinco nueve tres seis siete guión siete, empleado, soltero y con residencia en colonia zacamil edificio número setenta y ocho apartamento cuarenta y siete, Mejicanos, San Salvador, ARIEL DEL CARMEN HERNANDEZ ORELLANA, con fecha de nacimiento veinticinco de septiembre de mil novecientos sesenta y seis, empleado casado y con residencia en residencial Jardines de la Cima, polígono LL número diecinueve, San Salvador, quien fue identificado mediante su documento único de identidad número cero dos cero cero cuarenta y cinco ochenta y tres guión cuatro y el señor DANIEL VIRGILIO FLORES ALFARO, con fecha de nacimiento quince de febrero de mil novecientos sesenta y tres, motorista, casado, con residencia en Barrio San Antonio, Galle tres de Mayo, municipio de San Sebastián, departamento de San Vicente, todos empleados de la Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos; a quienes se les atribuye el delito de ACTOS ARBITRARIOS, según lo establecido en el artículo trescientos veinte del Código Penal, en perjuicio de la Administración Pública. Dicho procedimiento se realizó de la siguiente manera: como a eso de las dieciocho horas con treinta y cinco minutos recibí una llamada telefónica por parte del señor Inspector JOSE RIGOBERTO VIGIL ULLOA, Sub Jefe de la División de Fronteras, en la cual me manifestó que había un procedimiento especial que se realizaría en las instalaciones del Aeropuerto Internacional El Salvador, y que se haría presente el señor Sub Director de Investigaciones OMAR GARCIA FUNES, por lo que realicé las coordinaciones con el señor OSCAR CRUZ, Jefe de Seguridad de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), para el ingreso de la comisión donde traerían al señor PEDRO ENRIQUE BANCHON RIVERA, de nacionalidad ecuatoriana, quien sería deportado a su país de origen, el Jefe de Seguridad antes mencionado autorizó que se le diera ingreso a la comisión por el acceso número uno para que se llevara directamente al puente de la sala número quince que es donde se encontraba la aeronave donde sería trasladado hasta San José Costa Rica, a bordo del vuelo quinientos veintitrés de la aerolínea TACA, por lo que nos encontrábamos con el tiempo limitado ya que tenía una demora de cuarenta minutos del despegue de la aeronave por lo que cuando se hizo presente la comisión conformada por cuatro vehículos policiales los cuales estaban autorizados para el ingreso a la pista del aeropuerto, dando se el caso que ha eso de



DE LAS PLUMAS DE MANTENIMIENTO UBICADOS AL CESTADO NOR-
ORIENTE DE LAS INSTALACIONES DEL AEROPUERTO INTERNACI-
ONAL DE EL SUBURBIO, CANTON NUEVO CUEN JURISDICCION
DE SAN LUIS TOLPA, DEPARTAMENTO DE LA PAZ, A LOS
NUEVE HORAS CON TREINTA MINUTOS DEL DIA VEINTI-
NUEVE DEL MES DE ABRIL DEL AÑO DOS MIL CINCO,
presente el agente Santiago Ariza auxiliado del Iden
Mauricio Antonio Contreras Vasquez, ambos destacados temporal-
mente en la division de puertos y aeropuertos, con el objeto
de dejar constancia sobre la inspeccion ocular policial,
dándole cumplimiento a lo estipulado en los articulos once-
sesenta y cuatro y ciento sesenta y cinco del código pro-
cesal penal, bajo la direccion funcional número siete-
cuarenta y nueve guion once guion cero cinco, del licenciado
Salvador Fuentes, de la Fiscalía General Sub-Regional
de Totonicapán obteniendo el siguiente resultado, sobre los
hechos que se investigan en relacion a la detencion de
los señores: Daniel Virgilio Flores Alfaro, Wurlian Humberto
Trabeta (Ardon) y Briceo del Carmen Hernandez Ardon, a
quienes se les imputa el delito de Actos Arbitrarios
en perjuicio de la Administracion pública, a dicho acceso
restringe el ingreso un porton metalico de doble hoja color
beige, con un letrero que se lee Acceso a mantenimiento
en dicho lugar se encuentra una caseta de control poli-
cial, en la cual se encontraba de servicio el agente
José Mauricio Corraán Martínez, a los interior a unos cuatro-
cientos metros se encuentra el acceso número uno, siendo
este un porton de metal de doble hoja, color beige.

PASA...

las diecinueve horas con veintiocho minutos me hice presente a la pluma de mantenimiento para aglizar el ingreso de dicha comisión; al observar que ingreso la comisión autorizada, observe la presencia de otro vehiculo no identificado por lo que le hice la señal de alto, por lo que este hizo caso omiso a la misma, encontrándome en ese momento el señor Agente JOSE MAURICIO GARCIA MARTINEZ, quien era el encargado del control del lugar en mención, por lo que a eso de las diecinueve horas con treinta minutos fui comunicado por el Agente ERICK YURANDIR IBANEZ, encargado de la seguridad del acceso número uno, que el conductor de dicho vehiculo no habia acatado la señal de alto y que ingreso sin ninguna autorización a la pista, por lo que me dirigí a dicho lugar, reiterándome dicho agente lo antes mencionado, motivo por el cual me hice presente al puente de la sala quince y efectivamente se encontraba el vehiculo, en relación: por lo que opté por sacarlo de la pista, dirigiéndolos hacia las oficinas de la División, para su respectiva identificación, tratándose de los señores arriba mencionados y del vehiculo con placas número diecisiete mil quinientos treinta y nueve, tipo automóvil, marca NISSAN SENTRA, color azul, propiedad de la procuraduría para la defensa de los derechos humanos, por lo que se les hizo saber el motivo de la misma y los derechos y garantías que la Ley les confiere de conformidad a lo establecido en los artículos doce de la Constitución de la República de El Salvador y ochenta y siete del Código Procesal Penal, al preguntarles sobre la persona a quien se le puede dar aviso de su detención, individualmente manifestaron que se le de aviso a la Procuradora General. Doctora BEATRICE ALAMANNI DE CARRILLO, quien se hizo presente a estas instalaciones, a si mismo al consultarles individualmente si nombrarían defensor particular para que los asista en el presente caso, estos manifestaron que no, por lo que se les explico que se les solicitará un defensor público, para que los asista en el presente caso. Al ser registrados estos no dejan nada en calidad de DEPOSITO, si dejan en calidad de secuestro el vehiculo antes mencionado, del cual se anexa hoja de accesorio, junta mente tarjeta de circulación llave de encendido. Y no habiendo mas que hacer constar en el presente caso se da por finalizada la cual para mayor constancia firmamos los presentes. *no así los imputados que se negaron a firmar.*

F. 
CAPTOR

F. _____
IMPUTADO

F. _____
IMPUTADO

F. _____
IMPUTADO



POLICIA NACIONAL CIVIL
SUB DIRECCIÓN DE INVESTIGACIONES
DIVISIÓN DE PUERTOS Y AEROPUERTOS



ACTA DE ENTREVISTA DE TESTIGO

EN LA SECCIÓN DE INVESTIGACIONES
UBICADA EN LA DIVISIÓN DE PUERTOS Y AEROPUERTOS
JURISDICCIÓN DE CANTÓN NUEVO EDEN, LA PAZ.

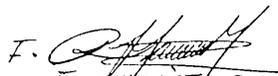
A LAS NUEVE HORAS CON CUARENTA
MINUTOS DEL DÍA VEINTINUEVE DEL MES DE ABRIL
DEL DOS MIL CINCO. Presentes en este lugar el suscrito investigador

AGTE. ROMÁN ANTONIO ARTEAGA
con el fin de entrevistar a DANIEL DE JESUS MARTINEZ HERNANDEZ
de 37 años de edad, estado civil SOLTERO originario
de NUEVA SAN SALVADOR, LA LIBERTAD de profesión u oficio
EMPLEADO con residencia en URBANIZACIÓN ALFES
DEL BOULEVARD PARATE EL BABANO NÚMERO SESENTA Y SEIS 55
quien se identifico por medio de su DOMINICANO CUIDO DE IDENTIFICADO
numero CERO DOS CINCO UNO UNO CERO
SEIS CUATRO CUIDO CERO
extendida por REGISTRO DE PERSONAS NATURALES.

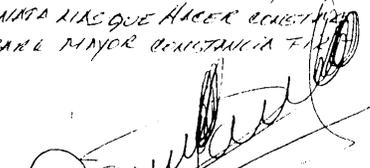
Procediendo a realizar la presente entrevista de conformidad a lo prescrito en el artículo doscientos cuarenta y uno, numeral seis del Código Procesal Penal. Así mismo es informado (a) sobre la sanción en que incurre de conformidad a lo establecido en el artículo trescientos cinco del Código Penal, al preguntarle sobre el hecho que en esta oportunidad se investiga MANIFIESTA: QUE A OCHO DE LAS DIECIOCHO TREINTA HORAS DE EL DÍA DE AYER, "VIA TELEFONICA SE LE SOLICITO SE GESTIONARA LA AUTORIZACION PARA EL INGRESO A LAS INSTALACIONES DEL AEROPUERTO UNA COMISION COMPUESTA POR EL JEFE DE LA DIVISION DE FRONTERAS QUE SE CONFORMA EN EL VEHICULO PLACAS PARTICULAR CUATROCIENTOS CINCUENTA Y UNO, SEISCIENTOS OCHO DE, MARCA TOYOTA, COLOR ROJO, ACOMPAÑADO DEL SU JEFE DE LA DIVISION INSPECTOR VIGIL VILLO, TAMBIEN EL VEHICULO CAMIONETA DURANGO, COLOR GRIS, EQUIPO LV AERO UNO QUINCE DIEZ, CONDUcido POR EL SUBDIRECTOR DE INVESTIGACIONES COMISIONADO DOUGLAS OMAR GARCIA FUMES, ASIMISMO UNA CAMIONETA SUB URVAN, COLOR AZUL, CONDUcida POR EL SERJE COMISARIO ANDRES RAMIREZ MEDRANO, SUBDIRECTOR DE AREAS ESPECIALIZADAS, EL CUARTO Y ULTIMO VEHICULO, PATRULLA CUATRO POR CUATRO EQUIPO CERO UNO SETECIENTOS CUATRO CONDUcido POR EL SARGENTO SANTOS RICARDO ESCOBAR RODRIGUEZ ACOMPAÑADO DE DOS ELEMENTOS DE SEGURIDAD. POSTERIORMENTE COMUNICACIONE A OCHO DE LAS DIECIOCHO CINCUENTA HORAS VIA TELEFONICA CON EL GERENTE DE SEGURIDAD DE OPA VIGILANDO ALBERTO JIMENEZ ZELADA PARA COORDINAR DICHO TESTIGO CUANDO APARECIDA DICHA AUTORIZACION.

... VIENE

RECIBIENDO HANUBA POSTERIORMENTE DEL SEÑOR OSCAR AGUIRRE CRUZ, JEFE DE SEGURIDAD DE EL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL SALVADOR, CONFIRMANDO LA AUTORIZACIÓN SOLICITADA, DESPLAZANDOME POSTERIORMENTE AL SECTOR CONOCIDO COMO CASETA DE MANTENIMIENTO POR DONDE INGRESARIA LA COMISIÓN PARA ESTAR PENDIENTE DE LOS VEHICULOS Y SU RESPECTIVO INGRESO, A ESO DE LAS DIECINUEVE TREINTA HORAS SE LOGRO UBICAR LA CARROBIA INGRESANDO A LA CALLE QUE DA A DICHO ACCESO, DICIENDOLE AL EXAMINADOR DEL PORTON QUE ESTUBIERA PENDIENTE DE ABRIRE EL PORTON SI ERAN ELLOS, ASI LOGRE IDENTIFICAR LOS VEHICULOS ANTES MENCIONADOS, PERMITIENDO EL ACCESO A LA COMISIÓN, EN ESE MOMENTO EL SOLICITANTE RUIZ MEDRANO SE DETIENE A LA ALTURA DEL PORTON MANIFESTANDO QUE SOLO ESTOS VEHICULOS ERAN LOS DE LA CARROBIA Y EL PATRULLA, DESERVANDO UN VEHICULO NO IDENTIFICADO EL CUAL TRABAJA LAS LUCES CALIBRACION, AL CUAL LE HICE SEÑAL DE ALTO QUE EN HIZO CUALQUIER CASO, HACIENDOME A UN LADO PARA EVITAR SER ATRILLADO, INGRESANDO A LAS INSTALACIONES DE LA PISTA DE EL AEROPUERTO, POSTERIORMENTE FUI ENCONTADO POR EL INSPECTOR VIGIL VILLOA, QUE ME AFERRE PARA AL PUENTE NUMERO CINQUE, AFERREANDOME AL LUGAR, DONDE FUI NOTIFICADO DE PARTE DEL COMISARIO GARCIA JONES Y EL INSPECTOR VIGIL VILLOA, QUE HACIA INGRESO UN VEHICULO CON PERSONAL DE LA THOUKASURIE PARA LA DEFENSA DE LOS DERECHOS HUMANOS AL ACCESO DE PANAMA A LA PISTA AEREA, IDENTIFICANDO AL VEHICULO PLACA NACIONAL DIECISIETE QUINIENTOS TREINTA Y NUEVE, COLOR AZUL, MARCA NISSAN, IDENTIFICANDO A LAS PERSONAS QUE SE TRANSPORTABAN DENTRO DEL VEHICULO, SEÑOR DANIEL VIRGILIO FLORES ALFARO, DIJO QUE SEÑOR CONDUCIA EL VEHICULO, ARIEL HERNANDEZ ORELLANA, JURIPIDO Y ZUILLIAN HUBERTO IRRAHETA ARDON, JURIPIDO, A LO CUAL SE LES DIJO QUE SE LES HIBA A RETENER MIENTRAS SE VERIFICABA LA INFORMACIÓN DE LOS DOCUMENTOS, SIENDO TRANSPORTADOS POSTERIORMENTE A LA SEDE POLICIA, DONDE POSTERIORMENTE SE LES NOTIFICO QUE HIBAN A QUEDAR DETENIDOS POR EL DELITO DE ACTOS ARBITRARIOS ARTICULO TRESCIENTOS VEINTE DEL CODIGO PENAL, HACIENDOLE LECTURA DE SUS DERECHOS Y OBLIGACIONES QUE LA LEY LE CONFIERE, ARTICULO DOCE DE LA CONSTITUCIÓN Y OBLIGACIÓN Y SIETE CODIGO P.O. Y NO HACIENDO NINGUNA MAS QUE HACER REQUERIR EN LA PRESENTE SEDE POR TERMINADA Y PARA MAYOR CANTIDAD FIRMADA

F. 
ENTREVISTADO




ENTREVISTADOR

NUMERO DE SERIE ESQUELA IMPUESTA

RUTA _____ PLACAS N 17539 MARCA NISSAN
AÑO 2005 COLOR AZUL TIPO AUTOMOVIL
NOMBRE DE CONDUCTOR Daniel Virgilio Flores Alfaro TELEFONO 22216504
DIRECCION DE CONDUCTOR Barrio San Antonio, San Sebastian, San Vicente
MOTIVO DE REMISION SEQUESTRO.
LUGAR DE REMISION DIVISION PUERTOS Y AEROPUERTOS
FECHA REMISION 25-04-05 HORA DE REMISION _____



LLANTAS
CANTIDAD 5, incluyendo repuesto.
MARCA Firestone
ESTADO

B	X	R	M
---	---	---	---

DE REPUESTO

SI	X	NO
----	---	----

COPAS DE LLANTAS 4

SI	NO
----	----

VIDRIOS
RETROVISOR IZQUIERDO

SI	X	NO
----	---	----

ESTADO

B	X	R	M
---	---	---	---

RETROVISOR DERECHO

SI	X	NO
----	---	----

ESTADO

B	X	R	M
---	---	---	---

VENTANILLAS

SI	X	NO
----	---	----

ESTADO

B	X	R	M
---	---	---	---

SISTEMA ELECTRICO
FAROS DELANTEROS

SI	X	NO
----	---	----

 CANTIDAD 2
VIAS DELANTERAS

SI	X	NO
----	---	----

 CANTIDAD 2
VIAS TRASERAS

SI	X	NO
----	---	----

 CANTIDAD 2
LUCES TRASERAS

SI	X	NO
----	---	----

 CANTIDAD 2
LUCES DE PARQUEO

SI	X	NO
----	---	----

 CANTIDAD 2
ALOGENOS

SI	X	NO
----	---	----

 CANTIDAD 2
ENCENDEDOR

SI	X	NO
----	---	----

 CANTIDAD 1
CRICOS

SI	X	NO
----	---	----

 CANTIDAD 2
BOCINAS

SI	X	NO
----	---	----

 CANTIDAD 4
ALARMA

SI	X	NO
----	---	----

 CANTIDAD 1
PITOS DE AIRE Condicion.

SI	X	NO
----	---	----

 CANTIDAD 1
BATERIA

SI	X	NO
----	---	----

 CANTIDAD 1

ACCESORIOS
LLAVE ELE

SI	X	NO
----	---	----

 CANTIDAD 1
LLAVE CUBOS

SI	X	NO
----	---	----

 CANTIDAD 1
LLAVE CRUZ

SI	X	NO
----	---	----

 CANTIDAD _____
CAJA DE HERRAMIENTAS

SI	X	NO
----	---	----

 CANTIDAD _____
MICA

SI	X	NO
----	---	----

 CANTIDAD 1

MARCA NISSAN
RADIO CASETERA C.D.

SI	X	NO
----	---	----

FUNCIONA

SI	X	NO
----	---	----

MARCA NISSAN
ECUALIZADOR

SI	X	NO
----	---	----

MARCA _____
AMPLIFICADOR

SI	X	NO
----	---	----

MARCA _____
RADIO

SI	X	NO
----	---	----

PARLANTES

SI	X	NO
----	---	----

 CANTIDAD _____
ANTENA DE RADIO

SI	X	NO
----	---	----

TIMBRES O PITOS INTERNOS

SI	X	NO
----	---	----

RADIO TRANSMISOR

SI	X	NO
----	---	----

TELEFONO ADAPTADO

SI	X	NO
----	---	----

AIRE CONDICIONADO

SI	X	NO
----	---	----

FUNCIONA

SI	X	NO
----	---	----

CLASE Tijera MARCA NISSAN
COLOR Negro
ESTADO

B	X	R	M
---	---	---	---

TRIANGULO REFLECTOR

SI	X	NO
----	---	----

 CANTIDAD _____
ESTINGUIDOR

SI	X	NO
----	---	----

 CANTIDAD 1
CONOS

SI	X	NO
----	---	----

 CANTIDAD 1

VIDRIOS
VIDRIO DELANTERO

SI	X	NO
----	---	----

ESTADO

B	X	R	M
---	---	---	---

VIDRIO TRASERO

SI	X	NO
----	---	----

ESTADO

B	X	R	M
---	---	---	---

VIDRIO LATERAL DERECHO

SI	X	NO
----	---	----

ESTADO

B	X	R	M
---	---	---	---

VIDRIO LATERAL IZQUIERDO

SI	X	NO
----	---	----

ESTADO

B	X	R	M
---	---	---	---

RETROVISOR INTERNO

SI	X	NO
----	---	----

ESTADO

B	X	R	M
---	---	---	---

OTROS
BOMBA DE AIRE

SI	X	NO
----	---	----

DE PIE

SI	X	NO
----	---	----

DE INYECCION

SI	X	NO
----	---	----

MANUAL

SI	X	NO
----	---	----

FILTROS

SI	X	NO
----	---	----

TOLBAS

SI	X	NO
----	---	----

 CANTIDAD _____
CARBURADOR

SI	X	NO
----	---	----

RADIADOR

SI	X	NO
----	---	----

ALFOMBRAS

SI	X	NO
----	---	----

 CANTIDAD 4
CENICERO

SI	X	NO
----	---	----

 CANTIDAD 1
MANECILLA DE PUERTA

SI	X	NO
----	---	----

 CANTIDAD 1
PARRILLA EXTERNA

SI	X	NO
----	---	----

CANTIDAD DE COMBUSTIBLE SEGUN MARCADOR _____
CABLE TRANSMISOR DE CORRIENTE

SI	X	NO
----	---	----

ADORNOS INTERNO NO
OBJETOS DEJADOS DENTRO DE VEHICULO 2 CPs

OTRO TIPO DE OBSERVACIONES _____ (Anotar el estado de carroceria, parte interior u otro detalle importante para posteriores reclamos)

FIRMAS
AGENTE QUE REMITE Daniel Martinez
PERSONA QUE ENTREGA (AGTE. O COND. DE GRUA) NOMBRE _____
PERSONA QUE RECIBE (PARQUEO) NOMBRE _____
PROPIETARIO / CONDUCTOR Daniel Virgilio Flores Alfaro

E-020 DPD
ONI _____ DESTACADO _____
F
ONI _____ DESTACADO _____
F
ONI _____ DESTACADO _____
F
SIMBOLOGIA:
B : Buono
R : Regular
M : Mal Estado

ARMA [Signature]



FOLICIA NACIONAL CIVIL
SUB DIRECCION DE INVESTIGACIONES
DIVISION DE FUERZOS Y ALROPERTOS

Comalapa, 28 de Abril de 2005.

OFICIO No. 78/INV.105
PROCURADURIA GENERAL PARA LA
DEFENSA DE LOS DERECHOS HUMANOS
ZACATECOLICA, DEPARTAMENTO DE LA PAZ
PRESENTE :

ASUNTO: INFORMANDO DETENCION

Atentamente y por este medio, informo a usted, que este día personal de esta División Policial, procedió a la detención de: ARIEL PIEL CARMEN HERNANDEZ ORELLANA de 38 años de edad, profesión u oficio EMPLEADO estado civil CASADO quien se identificó por medio de DOCUMENTO UNICO DE IDENTIDAD número 02004583-4 y con residencia en REG. JARDINES DE LA GAMA Pol. LL N°19 SAN SALVADOR nacionalidad SALVADOREÑO detenido en AEROPUERTO INTERNACIONAL EL SALVADOR a las 09:00 horas, por atribuírsele el delito de ACTOS ARBITRARIOS según artículo 320 Código Penal en perjuicio de LA ADMINISTRACION PÚBLICA

con lo que hago de su conocimiento, para los fines de ley correspondientes.

DIOS UNION LIBERTAD



Sgto. José Ricardo Calderón
Oficial de Turno.



POLICIA NACIONAL CIVIL

Comalapa, 28 de Abril de 2005.

OFICIO N° 77/INV./05
PROCURADURIA GENERAL PARA LA
DEFENSA DE LOS DERECHOS HUMANOS
ZACATECOLUCA DEPARTAMENTO DE LA PAZ
P R E S E N T E :

ASUNTO: INFORMANDO DETENCION

Atentamente y por este medio, informo a usted, que este día personal de esta Unidad Policial, procedió a la detención de: WUILIAN HUMBERTO IRAHETA ARDON, de 33 años de edad, profesión u oficio: empleado, estado civil: Soltero, quien se identificó por medio de Documento Unico de Identidad número 00593677-7, y con residencia en: col. Zacamil edificio N° 78 apto. 47, Mejicanos, San Salvador, nacionalidad: Salvadoreño, Detenido en: Aeropuerto Internacional El Salvador, a las 09:00 horas por atribuirsele el delito de ACTOS ARBITRARIOS, según artículo 320 Código Penal, en perjuicio de: La Administración Pública.

Es lo que hago de su conocimiento para los fines de ley que estime conveniente.

DIOS UNION LIBERTAD



Sgt. José Ricardo Calderón
Oficial de Turno.



POLICIA NACIONAL CIVIL

Comalapa, 28 de Abril de 2005.

OFICIO Nº 80/INV./05
PROCURADURIA GENERAL PARA LA
DEFENSA DE LOS DERECHOS HUMANOS
ZACATECOLUCA, DEPARTAMENTO DE LA PAZ
P R E S E N T E :

ASUNTO, INFORMANDO DETENCION

Atentamente y por este medio informo a usted, que este día personal de esta División Policial, procedio a la detención de: DANIEL VIRGILI O FLORES ALFARO, de 42 años de edad, profesión u oficio: Motorista, estado civil: Casado, quien se identificó por medio de Documento Unico de Identidad número 01022143-8, y son residencia en, Barrio San Antonio calle 3 de Mayo San Sebastian, San Vicente, nacionalidad: Salvadoreño, Detenido en El Aeropuerto Internacional El Salvador, a las 09:00 horas, por atribuirsele el delito de : ACTOS ARBITRARIOS, según articulo 320 Código Penal, en perjuicio de LA ADMINISTRACION PUBLICA.

DIOS UNION LIBERTAD



Seño. José Ricardo Calderón
Oficial de Turno



POLICIA NACIONAL CIVIL

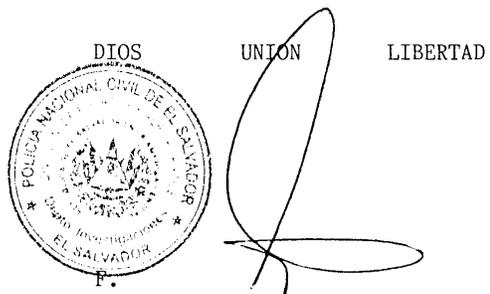
Comalapa, 28 de Abril de 2005.

OFICIO N° 79/INV./05
DEPARTAMENTO DE PERSONAS DETENIDAS
CORTE SUPREMA DE JUSTICIA
SAN SALVADOR:

ASUNTO: INFORMANDO DETENCION

Atentamente y por este medio, informo a usted, que este día personal de esta Unidad Policial, procedio a la detención de: DANIEL VIRGILIO FLORES ALFARO, de 42 años de edad, profesión u oficio: Motorista, estado civil: Casado, quien se identifico por medio de Documento Unico de Identidad número 01022143-8, y con residencia en, Barrio San Antonio calle 3 de Mayo, San Sebastian, San Vicente, nacionalidad: Salvadoreño, detenido en: Aeropuerto Internacional El Salvador, a las 09:00 horas, por atribuirsele el delito de: ACTOS ARBITRARIOS, según artículo 320 Código Penal, en perjuicio de LA ADMINISTRACION PUBLICA.

Es lo que hago de su conocimiento, para los fines de ley correspondientes.



*Seño. José Ricardo Calderón
Oficial de Turno*



POLICIA NACIONAL CIVIL
SUBDIRECCION DE INVESTIGACIONES
DIVISION DE PUERTOS Y AEROPUERTOS

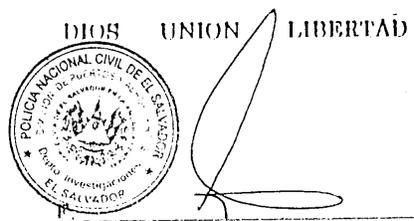
Comalapa, 28 de Abril de 200

OFICIO No. 76/INV/05
DEPARTAMENTO DE PERSONAS DETENIDAS
CORTE SUPREMA DE JUSTICIA
SAN SALVADOR :

ASUNTO: INFORMANDO DETENCION

Atentamente y por este medio, informo a usted, que este día personal de esta División Policial, procedió a la detención de: ARIEL DEL CARMEN HERNANDEZ ORELLANA de 38 años de edad, profesión u oficio EMPLEADO estado civil CASADO quien se identificó por medio de DOCUMENTO UNICO IDENTIFICAD número 02004583-4 y con residencia en REC. JARDINES DE LA CIUDA POL. LL N° 19, SAN SALVADOR nacionalidad SALVADOREÑO detenido en AEROPUERTO INTERNACIONAL EL SALVADOR a las 09:00 horas, por atribuírsele el delito de ACTOS ARBITRARIOS según artículo 320 Código PENAL en perjuicio de LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

en lo que hago de su conocimiento, para los fines de ley correspondientes.



Sgo. José Ricardo Calderón
Oficial de Turno.



POLICIA NACIONAL CIVIL
SUB DIRECCION DE INVESTIGACIONES
DIVISION DE PUERTOS Y AEROPUERTOS

Comalapa, 08 de Abril de 2005.

OFICIO No. 25/IN.105
DEPARTAMENTO DE PERSONAS DETENIDAS
CORTE SUPREMA DE JUSTICIA
SAN SALVADOR :

ASUNTO: INFORMANDO DETENCION

Atentamente y por este medio, informo a usted, que este día personal de esta División Policial, procedió a la detención de: WILLIAM HUMBERTO IRAHETA ARDON de 33 años de edad, profesión u oficio EMPLEADO estado civil SOLTERO quien se identificó por medio de DOCUMENTO UNICO DE IDENTIDAD número 00593677-7 y con residencia en COL. ZACANIL EDIFICIO # 78 APARTAMENTO 47 METICANOS, SAN SALVADOR nacionalidad SALVADOREÑO detenido en AEROPUERTO INTERNACIONAL EL SALVADOR a las 09:00 horas, por atribuírsele el delito de ACTOS ARBITRARIOS según artículo 320 Código Penal en perjuicio de LA ADMINISTRACION PUBLICA.

en lo que hago de su conocimiento, para los fines de ley correspondientes.

UNION LIBERTAD


Soto. José Ricardo Calderón
Oficial de Turno



**POLICIA NACIONAL CIVIL
DIVISION DE FUERTOS Y
AEROPUERTOS**

Comalapa, 28 de ABRIL 2005

OFICIO No. 74/INV/05

PROCURADURIA GENERAL
DE LA REPUBLICA
ZACATECOQUICA, LA PAZ
P R E S E N T E.

ASUNTO: INFORMANDO DETENCION

Atentamente y por este medio informo a usted, que este día personal de esta Unidad Policial, procedió a la detención de: WILLIAN HUMBERTO TRAHETA ARDON de 33 años de edad, profesión u oficio EMPLEADO estado civil SOLTERO, quien se identificó por medio de DOCUMENTO UNICO número 00593677-7 y con residencia en COL. ZACANIL EDIFICIO #78 APARTAMENTO 47 MEJICANOS, SAN SALVADOR nacionalidad SALVADOREÑO Detenido en AEROPUERTO INTERNACIONAL EL SALVADOR a las 9:00 horas por atribuírsele el delito de ACTOS ARBITRARIOS en perjuicio de LA ADMINISTRACION PUBLICA.

Es lo que hago de su conocimiento para los fines de ley que estime conveniente



UNION

LIBERTAD

Sgo. José Ricardo Calderón
Oficial de Turno



POLICIA NACIONAL CIVIL

COMALPA, 28 de ABRIL DE 2005.

OFICIO Nº 72/INV/05

PROCURADURIA GENERAL
DE LA REPUBLICA
ZACATECOLUCA, LA PAZ

P R E S E N T E :

ASUNTO, INFORMANDO DETENCION

Atentamente y por este medio informo a usted, que este día personal de esta Unidad Policial, procedio a la detención de: DANIEL VIRGILIO FLORES ALFARO, de 42 años de edad, profesión u oficio: Motorista, estado civil: Casado, quien se identificó por medio de Documento Unico de Identidad número: 01022143-8, y con residencia en: Barrio San Antonio calle 3 de Mayo San Sebastian San Vicente, nacionalidad: Salvadoreño, Detenido en: El Aeropuerto Internacional El Salvador, a las 09:00 horas por atribuirsele el delito de: ACTOS ARBITRARIOS, según articulo número 320 del Código Penal, en perjuicio de: La Administración Pública.

Es lo que hago de su conocimiento para los fines de ley que estime conveniente.

 UNION

LIBERTAD



POLICIA NACIONAL CIVIL

Comalapa, 28 de Abril de 2005.

OFICIO N° 73/INV/05
PROCURADURIA GENERAL
DE LA REPUBLICA
ZACATECOLUCA, LA PAZ
P R E S E N T E :

ASUNTO INFORMANDO DETENCION

Atentamente y por este medio informo a usted, que este día personal de esta Unidad Policial, procedio a la detención de: ARIEL DEL CARMEN HERNANDEZ ORELLANA, de 38 años de edad, profesión u oficio: empleado, estado civil: Casado, quien se identificó por medio de Documento Unico de Identidad número: 02004583-4, y con residencia en: residencial jardines de la cima poligono LL número 19, San Salvador, nacionalidad: Salvadoreño, Detenido en: el Aeropuerto Internacional El Salvador, a las 09:00 horas por atribuirse_ le el delito de: ACTOS ARBITRARIOS, según articulo número 320 del Código Penal, en perjuicio de: La Administración Pública.

Es lo que hago de su conocimiento para los fines de ley que estime conveniente.



UNION LIBERTAD

Sgo. José Ricardo Calderón
Oficial de Turno.



FISCALIA GENERAL DE LA REPUBLICA
SUB REGIONAL ZACATECOLUCA



12 Calle Oriente, Barrio El Calvario
Teléfono: 334-2000, 334-2008 y 334-0142

REF. 749 -UDVZ-05.

DIRECCIÓN FUNCIONAL

**SEÑOR JEFE
DIVISIÓN DE PUERTOS Y AEROPUERTOS, PNC
PRESENTE.**

En atención a las facultades legales solicito su colaboración en el sentido de nombrar o comisionar a persona a su cargo para la practica de las diligencias que a continuación expondré, en la causa que se sigue en contra de **DANIEL VIRGILIO FLORES ALFARO, WUILIAN HUMBERTO IRAHETA ARDÒN Y ARIEL DEL CARMEN HERNÁNDEZ ARDÒN**, a quienes se procesan por el delito provisionalmente calificado como **ACTOS ARBITRARIOS**, según hecho acontecido a eso de las veintiuna horas del día 28 de abril de 2005:

- a) realizar inspección ocular del Lugar de los hechos, y proceder a la ubicación de Testigos independientes al hecho y su captura, en el lugar deben dejar constancia de las señales de seguridad, rótulos, cordones u otras medidas infringidas por los imputados, y el comportamiento de estos;
- b) Entrevistar a los agentes captores, acerca del motivo por el cual procedieron a la detención de los imputados, y a quienes participaron en el procedimiento, se de dejar claro en estas cual fue el llamado de alto, y la falta de respeto de este por parte de los indiciados;
- c) Nombrarle defensor a los imputados, para que lo asista técnicamente en su defensa, a quienes además se deben respetar su integridad, y dignidad;

- d) Poner ala orden del Juzgado pertinente los objetos en deposito y el secuestro del vehículo como los documentos de transito pertinentes junto a la llave de encendido del vehículo.
- e) Y otras diligencias que resulten pertinentes en el transcurso de la investigación.

Se proporciona un plazo de **SEIS HORAS**, para hacer llegar las misma.

Zacatecoluca, veintinueve de abril de dos mil cinco.

*entido
i. salda
9-04-05
gte. Arriaga*

F. 

LIC. SALVADOR FUENTES
FISCAL DE TURNO





INSTITUTO DE MEDICINA LEGAL
DR. ROBERTO MASFERRER
CORTE SUPREMA DE JUSTICIA
Región Paracentral, San Vicente
Clínica Forense Zacatecoluca
Tel 334 4266 393-0208

Zacatecoluca 29 de Agosto de 2005

Señor Fiscal, Zacatecoluca
Presente.

HOJA DE TERMINO

En contestación a su Referencia 749-UDV3-05
de fecha 29/08/2005 donde solicita practicar reconocimiento de
Sandra al señor(a) William Wansero
Eracheta Ardón. Por lo que a usted con instrucciones superiores
remito el dictamen siguiente:
Edad del paciente: 32 años .DUI: 593677-7.

EXAMEN FISICO No se observa evidencia externa
de trauma.

CONCLUSIONES Al momento no se observa evidencia
externa de trauma, sobre el que determinar
trazos de arañazo alguno.

Lo que hago de su conocimiento para los efectos de ley consiguientes.

CLINICA FORENSE CENTRO
JUDICIAL DR. MIGUEL TOMAS
HOLIBA. ZACATECOLUCA.

Dr. Mario Mauricio Orellana Méndez
Médico Forense
J.V.P.M. 4957



INSTITUTO DE MEDICINA LEGAL
DR. RODOLFO MANSFERRER
CORTE SUPLENTE DE JUSTICIA
Región Paracentral, San Vicente
Clínica Forense Zacatecoluca
Tel. 334 4266 393-0208

Zacatecoluca 29 de Abril de 2005

HOJA DE TERMINO

Señor Fiscal, Zacatecoluca
Presente.

de fecha 29/04/2005 En contestación a su Referencia 749-UDVJ-05
donde solicita practicar reconocimiento de
al señor(a) Ornela del Valle
Martínez Ornela Por lo que a usted con instrucciones superiores
remito el dictamen siguiente:
Edad del paciente: 37 años .DUI: 2004553-4

EXAMEN FISICO No se observa evidencia externa
de trauma.

CONCLUSIONES Al momento no se observa evidencia
externa de trauma, para el que determinar
tiempo de curación alguno.

Lo que hago de su conocimiento para los efectos de ley consiguientes.

CLINICA FORENSE CENTRO
JUDICIAL Dr. MIGUEL TOMAS
CALLE 7ACATECOLUCA.


Dr. Mario Martínez Ornela Méndez
Médico Forense
J.V.P.M. 4957

20



INSTITUTO DE MEDICINA LEGAL
DR ROBERTO MASFERRER
CORTE SUPREMA DE JUSTICIA
Región Paracentral, San Vicente
Clínica Forense Zacatecoluca
Tel 334 4266 393-0208

Zacatecoluca 29 de Abril de 2005

HOJA DE TERMINO

Señor Fiscal, Zacatecoluca
Presente.

En contestación a su Referencia 249-UDVJ-05
de fecha 29/Abril/2005 donde solicita practicar reconocimiento de
Sousra al señor(a) Daniel Virguez
Flora Algora. Por lo que a usted con instrucciones superiores
remito el dictamen siguiente:
Edad del paciente: 42 años .DUI: 1022143-8

EXAMEN FISICO No se observa evidencia externa
de trauma

CONCLUSIONES al momento no se observa evidencia
externa de trauma, por lo que determinar
tiempo de curación alguno.

Lo que hago de su conocimiento para los efectos de ley consiguientes.

CLINICA FORENSE CENTRO
REGIONAL DEL HIGUEL TOMAS
MOLINA, ZACATECOLUCA.

Dr. Mario Mauricio Orellana Méndez
Médico Forense
J.V.P.M. 4957

POLICIA NACIONAL CIVIL
DIV. PTOS. AEROPUERTOS

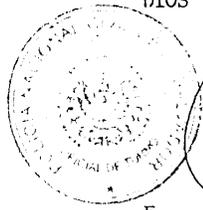
Comalapa, 29 de Abril de 2005.

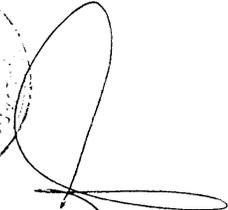
OFICIO N° 82/INV./05
FISCALIA GENERAL DE LA REPUBLICA
SUB REGIONAL ZACATECOLUCA, LA PAZ
P R E S E N T E :

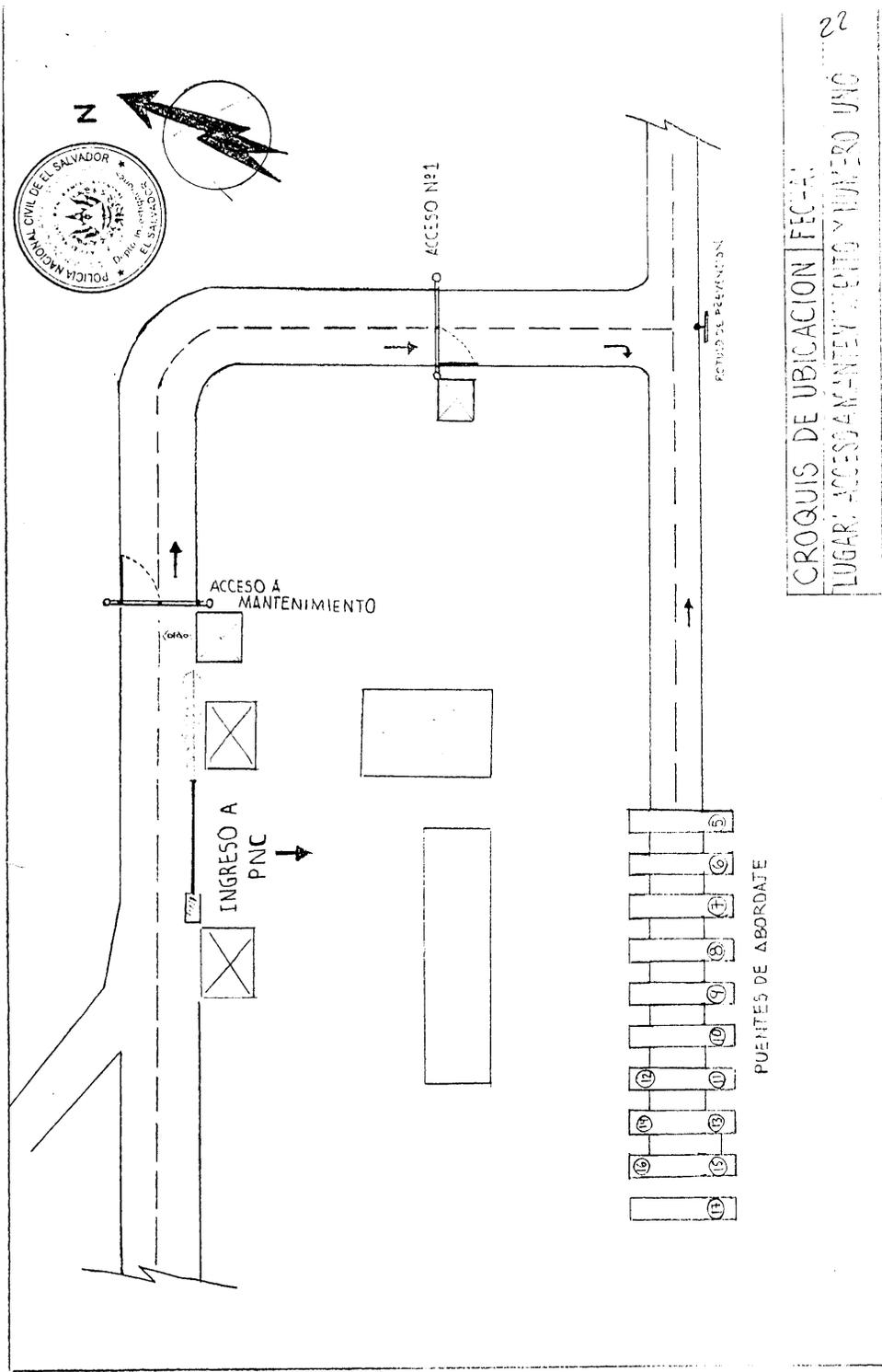
Respetuosamente y por este medio remito a usted, diligencias solicitadas por ese Ministerio Público, por medio de referencia N° 749-UDVZ-05, de fecha 29 de Abril de 2005, las cuales se instruyen en contra de los señores: DANIEL VIRGILIO FLORES ALFARO, WUILIAN HUMBERTO IRAHETA ARDON y ARIEL DEL CARMEN HERNANDEZ ARDON, por atribuirseles el delito de ACTOS ARBITRARIOS, tipificado y sancionado en el art. 320 Código Penal, anexo al presente copia del Manual de procedimiento de Seguridad.

Remisión que hago llegar a usted, para los fines legales que estime convenientes.

DIOS UNION LIBERTAD



F. 
SGTO. JOSE RICARDO CALDERON
OFICIAL DE SERVICIO



CROQUIS DE UBICACION | FECHA: _____
 LUGAR: ACCESO A MANTENIMIENTO Y PUENTES UNO

JUZGADO DE PAZ: SAN LUIS TALPA, Departamento de La Paz, a las ocho horas y cincuenta minutos del día treinta de abril de dos mil cinco.-

Por recibido el Requerimiento Fiscal que consta de 2 fs. útiles, juntamente con las Diligencias Iniciales de investigación que constan de 38 fs. útiles, presentado por el Licenciado DAVID EUGENIO FIGUEROA VARGAS, actuando en calidad de Agente Auxiliar del Fiscal General de la República, por medio del cual solicita que se decrete Instrucción Formal con Medidas Sustitutivas a la Detención Provisional en contra de los imputados detenidos DANIEL VIRGILIO FLORES ALFARO, WILLIAN HUMBERTO IRAHETA ARDON, y ARIEL DEL CARMEN HERNANDEZ ORELLANA, a quienes se les atribuye el delito de "ACTOS ARBITRARIOS," previsto y sancionado en el Art. 320 Pn. en perjuicio de la ADMINISTRACION PUBLICA, hecho ocurrido en el Aeropuerto Internacional El Salvador de esta Ciudad.-

Notando el suscrito Juez que dicho requerimiento fiscal reúne los requisitos exigidos en los Arts. 247 y 248 N° 1 Pr. Pn., y analizado que ha sido el mismo, Admitase e instrúyase el Proceso penal correspondiente.-

Hágaseles saber a los imputados DANIEL VIRGILIO FLORES ALFARO, WILLIAN HUMBERTO IRAHETA ARDON, y ARIEL DEL CARMEN HERNANDEZ ORELLANA, de manera inmediata y comprensible las razones de su detención y los derechos procesales y garantías constitucionales establecidos en los Arts. 11 y 12 Cn., 87, 107 y 259 Pr. Pn., levantándose acta previa de su declaración, la cual deberán firmar y dejar impresas las huellas de sus dedos pulgares.-

Siendo que el art. 13 inc. 3° de la Constitución Nacional establece: "la detención para inquirir no pasará de setenta y dos horas y el tribunal correspondiente estará obligado a notificar al detenido en persona el motivo de su detención, a recibir su indagatoria y a decretar su libertad o detención provisional dentro de dicho término" y aun cuando el art. 291 Pr. Pn., reza: "Cuando a un juez le sea consignada o presentada persona a quien se le impute un delito, deberá ordenar su detención por el término de inquirir y remitirla al correspondiente centro de reclusión con aviso escrito al jefe del mismo. Dentro del término de inquirir el juez deberá decretar la detención provisional o la libertad del imputado, según proceda so pena de incurrir en responsabilidad penal. El término para inquirir será de setenta y dos horas como máximo y empezará a correr a partir de la hora en que el imputado quedare a disposición del juez de la causa" a fin de garantizar los derechos constitucionales de los imputados establecidos en el art. 2 de la Constitución Nacional, entre los cuales se encuentra la libertad, y considerando que los procesados DANIEL VIRGILIO FLORES ALFARO, WILLIAN HUMBERTO IRAHETA ARDON, y ARIEL DEL CARMEN HERNANDEZ ORELLANA, no van a evadir la acción de la justicia mediante la fuga por tener arraigo domiciliario y laboral, siendo empleados de la Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos, y aun cuando el delito que se les atribuye tiene señalada una pena de prisión que

sobrepasa los tres años, siendo considerado grave de conformidad con lo establecido en el art. 18 Pn., a juicio del suscrito no van a entorpecer un acto concreto de la investigación, y en virtud que la representación fiscal está solicitando que se decrete la Instrucción del proceso con Medidas Sustitutivas a la detención provisional, no así la detención provisional en su contra, es procedente dejar en libertad a los procesados.-

De conformidad con los Arts. 55 N° 1, 253 y 254 N° 1 Pr. Pn., Convocase a las partes que intervienen en el presente proceso penal para la Audiencia inicial a realizarse en este Juzgado, y para tal efecto, señálanse las **DIEZ HORAS DEL DIA DOS DE MAYO** del presente año.-

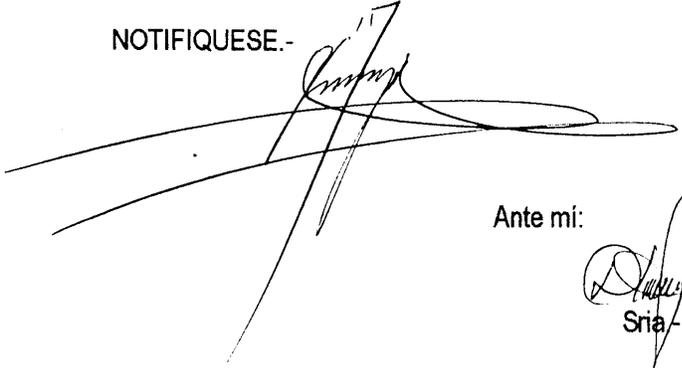
Agréguense las Diligencias de Ratificación de Secuestro del vehículo, documentos y demás objetos secuestrados a los indiciados antes relacionados, instruidas en este juzgado con Referencia RS 61- 05.-

Tienense por parte en calidad de defensores particulares de los imputados DANIEL VIRGILIO FLORES ALFARO, WILLIAN HUMBERTO IRAHETA ARDON, y ARIEL DEL CARMEN HERNANDEZ ORELLANA, a los licenciados DAVID ERNESTO MORALES CRUZ y RICARDO ALBERTO IGLESIAS HERRERA, por haber sido nombrados por dichos indiciados para que ejerzan su defensa técnica, tanto en sede administrativa como en sede judicial.-

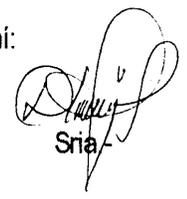
Librense los telegramas de ley al Departamento de Información de Personas Detenidas de la Corte Suprema de Justicia; a la Procuraduría para la defensa de los Derechos Humanos de Zacatecoluca y al Juzgado de Vigilancia Penitenciaria y de Ejecución de la pena de San Vicente informando de la presente resolución.-

Tome nota la Secretaría de este Juzgado del lugar designado por el Fiscal requirente para oír notificaciones.-

NOTIFIQUESE.-



Ante mí:


Sria.-

POLICIA NACIONAL CIVIL
DIVISION DE PUERTOS Y AEROPUERTOS

San Luis talpa, 29 de Abril de 2005.

OFICIO No. 76/INV/05.

SEÑOR:

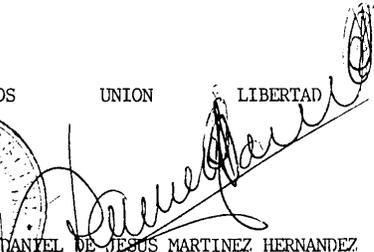
LIC. JOSE BAUDILIO AMAYA ORTEZ

JUEZ DE PAZ DE SAN LUIS TALPA

P R E S E N T E :

Respetuosamente solicito a usted, y en base al articulo 180 del código procesal penal, ratifique el secuestro del vehículo de las características siguientes: placas N 17539, tipo automóvil, marca nissan sentra, color azul, año 2005, el cuál fue decomisado a los señores DANIEL VIRGILIO FLORES ALFARO, WUILIAN HUMBERTO IRAHETA ARDON Y ARIEL DEL CARMEN HERNANDEZ ARDON, todos empleados de la Procuraduría Para la defensa de los Derechos Humanos, por atribuirseles el delito de ACTOS ARBITRARIOS, en perjuicio de la administración Pública, sancionado en el artículo 320 del código penal, hecho ocurrido el día 28 del corriente, en el aeropuerto internacional el Salvador, anexo hoja de accesorio, tarjeta de circulación y llave de encendido, dicho vehículo se encuentra estacionado en el predio de la División de Puertos y aeropuertos.

Solicitud que hago llegar a usted, para los fines de ley que estime conveniente.

DIOS UNION LIBERTAD

INSP. DANIEL DE JESUS MARTINEZ HERNANDEZ
JEFE DE DIV. PUERTOS Y AEROPUERTOS.



Encuentro a las 12.30 horas de la fecha, con fecha y hora de circulación y llaves.


AM

JUZGADO DE PAZ: SAN LUIS TALPA, Departamento de la Paz, a las doce horas y treinta y cinco minutos del día veintinueve de Abril de dos mil cinco.-

Por recibido el oficio No. 76, de esta fecha, suscrito por el Inspector Daniel de Jesús Martínez Hernández, en su calidad de Jefe de la División de Puertos y Aeropuertos de la Policía Nacional, por medio del cual solicita se ratifique el Secuestro de : Un vehículo placas N 17539, tipo automóvil, marca Nissan Sentra, color azul, año 2005, Tarjeta de Circulación y llave de encendido del mencionado vehículo, el cual le fué secuestrado a los señores DANIEL VIRGILIO FLORES ALFARO, WILLIAN HUMBERTO IRAHETA ARDON Y ARIEL DEL CARMEN HERNANDEZ ARDON; empleados de la Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos y a quienes se les atribuye el delito de ACTOS ARBITRARIOS, en perjuicio de la ADMINISTRACION PUBLICA; hechos ocurridos el día veintiocho - del presente mes y año, en el Aeropuerto Internacional de El Salvador de esta comprensión territorial.-

Visto y analizado dicho escrito, y considerando el suscrito Juez que es necesario ratificar el secuestro del vehículo y accesorios puestos a disposición en este tribunal (sólo llaves y tarjeta circulación), los cuales han sido secuestrados tomando en cuenta el delito que se persigue, por lo que de conformidad con el Art.180 Pr.Pn., este Tribunal RESUELVE:

RATIFICASE el secuestro de el vehículo, llaves de encendido y tarjeta de circulación, por haberlo solicitado en tiempo y forma el Inspector y Jefe de la División de Puertos y Aeropuertos de la Policía Nacional Civil, respecto al depósito del vehículo el cual se encuentra en el predio de la División de Puertos y Aeropuertos, de conformidad con el inciso final del Art.244 Pr.Pn., continúe el mismo en dicha división y sea remitido a este tribunal cuando éste así lo requiera. NOTIFIQUESE.- Enmendados-suscrito-Valen.-

Ante Mí;

ACTA DE AUDIENCIA INICIAL

En el Juzgado de Paz de la Ciudad de San Luis Talpa, Departamento de La Paz, a las diez horas y diez minutos del día dos de mayo de dos mil cinco.- Siendo éstos el lugar y día señalados para la celebración de la Audiencia Inicial programada de conformidad con los artículos cincuenta y cinco numeral uno, doscientos cincuenta y tres y doscientos cincuenta y cuatro numeral segundo del Código Procesal Penal, según Requerimiento Fiscal presentado por el Licenciado DAVID EUGENIO FIGUEROA VARGAS, contra los imputados **DANIEL VIRGILIO FLORES ALFARO, WILLIAN HUMBERTO IRAHETA ARDON, y ARIEL DEL CARMEN HERNANDEZ ORELLANA**, a quienes se les atribuye el delito de **"ACTOS ARBITRARIOS,"** previsto y sancionado en el Art. 320 Pn. en perjuicio de la **ADMINISTRACION PUBLICA;** ante el infrascrito Juez de Paz, Licenciado JOSE BAUDILIO AMAYA ORTEZ, asociado de la Secretaria de actuaciones Bachiller ANA DELMY AVALOS ALAS, comparecen las partes que intervienen en el presente proceso penal clasificado bajo el número 70/2005, y se procede a la verificación de la presencia de dichas partes en la forma siguiente: Licenciado DAVID EUGENIO FIGUEROA VARGAS, identificado con su credencial número mil cuatrocientos cincuenta y tres; Licenciados DAVID ERNESTO MORALES CRUZ y RICARDO ALBERTO IGLESIAS HERRERA, en calidad de Defensores Particulares nombrados por los imputados, identificados con las tarjetas de abogado número tres mil quinientos cuarenta y nueve y dos mil doscientos noventa y siete respectivamente; Licenciada ZAIRA LIS RIVAS UMAÑA, en calidad de asistente no letrada nombrada por la defensa técnica, identificada con su tarjeta de abogado número siete mil trescientos veintiuno; los imputados DANIEL VIRGILIO FLORES ALFARO, de cuarenta y dos años de edad, casado, originario de San Sebastián, Departamento de San Vicente, residente en San Sebastián, Barrio San Antonio, San Vicente, hijo de Jesús Flores y de Eufemia Alfaro (fallecida), identificado con su Documento Unico de Identidad número: cero uno cero dos dos uno cuatro tres-ocho; WILLIAN HUMBERTO IRAHETA ARDON, de treinta y tres años de edad, soltero, originario de Tenáncingo, Departamento de Cuscatlán, residente en Colonia Zacamil, Edificio número setenta y ocho, apartamento número cuarenta y siete, Mejicanos, San Salvador, hijo de Francisco Ardón Martínez y de Elena Iraheta, identificado con su Documento Unico de Identidad número: cero cero cinco nueve tres seis siete siete-siete; y ARIEL DEL CARMEN HERNANDEZ ORELLANA, de treinta y siete años de edad, casado, originario de Suchitoto, Departamento de Cuscatlán, residente en Residencial Jardines de la Cima, polígono LL, número diecinueve, San Salvador, hijo de Pastor de Jesús Hernández y de Margarita Orellana, identificado con su Documento Unico de identidad número: cero dos cero cero cuatro cinco ocho tres- cuatro.- Verificada la presencia de las partes debidamente identificadas que han sido, el infrascrito Juez declara abierta la Audiencia Inicial que preside personalmente, expresándoles el objeto de la misma y que en virtud que en esta audiencia no concurre el desfíle probatorio, a cada una de las partes se les concederá la palabra en una sola intervención y sólo en caso de que incorporen algún hecho nuevo tendrán derecho al uso de réplica, que eviten las frases repetitivas con el fin de evitar dilaciones en la presente audiencia, la cual es breve y sencilla, les pidió que estén atentos a la lectura de los derechos que le asisten al imputado, especialmente se dirigió a cada uno de los encausados, manifestándoles que presten la debida atención a lo que van a escuchar en la presente audiencia, porque de ello dependerá y se definirá su situación jurídica, y que también en su oportunidad se les concederá la palabra, a efecto de que digan si van a rendir su declaración indagatoria o se abstendrán de

hacerlo, que si declaran o no, esto no les perjudicará en una resolución posterior que emita el suscrito.- Acto seguido la Secretaria procede a la lectura de los derechos y garantías procesales y constitucionales que les asisten a los imputados establecidos en los artículos once y doce de la Constitución de la República, ochenta y siete, ciento siete y doscientos cincuenta y nueve del código procesal penal; terminada dicha lectura, el infrascrito Juez, les pregunta a cada uno de los indiciados por separado si han entendido sus derechos, respondiendo que si los han entendido.- El infrascrito Juez le concede la palabra a la representación Fiscal para que explique y oriente el Requerimiento presentado y el Licenciado FIGUEROA VARGAS, expresa: que ratifica el Requerimiento presentado en el cual solicita que se decreta Instrucción formal con medidas sustitutivas a la detención provisional en contra de los indiciados, y en este acto agrega diligencias complementarias, así como nombramiento de defensor y un video que posteriormente va a decir de que se trata; luego hace un breve relato de los hechos y agrega que la representación fiscal ha continuado con la calificación jurídica que hace la policía de Actos Arbitrarios, ya que hubo una forma de actuar ilegal, ya que el Aeropuerto es un lugar privado y tiene su normativa la cual se debe cumplir, por lo que solicita que el proceso pase a la fase de instrucción para determinar a través de medios probatorios si las personas detenidas tienen responsabilidad en el delito que se les atribuye; que en el video puede determinarse que se estacionaron en una zona que ni los vehículos de mantenimiento tienen acceso; así también pide que se tenga por incoada la acción civil y de ser necesario una segunda intervención así lo hará.- El suscrito juez le pregunta a cada uno de los indiciados si van a declarar o se van abstener de hacerlo, debiendo consultar con la defensa técnica antes de responder, quienes responden que se abstienen de declarar.- A continuación el suscrito juez le concede la palabra a la Defensa Técnica, y el Licenciado MORALES CRUZ expresa: que se opone a la incorporación del video por ser violatorio de garantías por haber sido presentado hasta este momento y el mismo pudo haber sido editado.- El suscrito juez no obstante que la defensa técnica no ha planteado la exclusión de prueba de forma incidental, se pronuncia al respecto en el sentido de que el video cassette aportado por la representación fiscal no va a ser valorado como elemento de prueba en esta audiencia por no contar este juzgado con los medios audiovisuales necesarios aclarando que no queda excluido como elemento de prueba.- Acto seguido continúa el licenciado MORALES CRUZ con su intervención y expresa que la imputación adolece de atipicidad y carece de fundamento jurídico, ya que sus defendidos estaban haciendo su trabajo y están facultados para velar por los derechos humanos, por lo que considera que la acción que se trata de imputar no reúne los elementos constitutivos de actos arbitrarios; que en el requerimiento no se invocan las facultades constitucionales que ejercían sus defendidos y estima oportuno traer a cuenta el art. 194 Romano I Cn, numerales primero, quinto, segundo y sexto; sus defendidos estaban en ejercicio de esa potestad ya que se encontraban en investigación a una violación a derechos humanos, siendo aplicable el art. 194 numerales quinto y sexto Cn., estas normativas constitucionales tienen desarrollo en la Ley de la Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos, en el art. 34 al cual le da lectura; aclara que el Aeropuerto es un lugar público y de conformidad con el art. 40 de la referida ley estaban facultados para ingresar sin previo aviso; y actuaban en apego a la legalidad; que la representación fiscal está tratando de alegar ilegalidad por incumplimiento a un reglamento, lo cual no es sostenible; la defensa técnica niega que los hechos hayan ocurrido como la representación fiscal los ha planteado y únicamente ha tomado declaraciones a personas que son parciales y que sus defendidos mantenían una vigilancia y

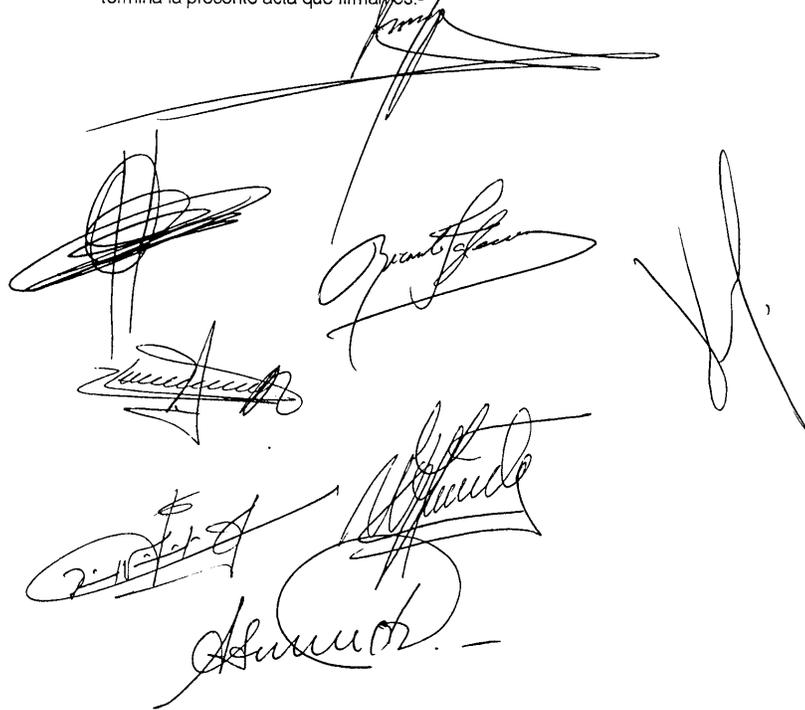
simplemente siguieron su ruta después de la caravana; en este acto es objetado por la representación fiscal manifestando que el orador está siendo repetitivo, objeción que es declarada sin lugar por el suscrito por considerar que la defensa técnica no se ha excedido en el uso de la palabra; continúa el Licenciado MORALES CRUZ con su intervención y expresa que el Inspector Martínez ha rendido su declaración en hechos en que ha participado DOUGLAS OMAR GARCIA FUNES que es un superior y que los demás entrevistados son agentes a su mando y no se ha entrevistado a personal de CEPA.- Acto seguido se le concede la palabra al Licenciado RICARDO ALBERTO IGLESIAS quien expresa que si bien es cierto existe un Convenio Internacional y una normativa interna del Aeropuerto, lo que se discute es si hay derecho o no de pasar una pluma, y existe un Reglamento para acceso al área aeronáutica que habla que puede ingresar el Presidente de la Corte de Cuentas, el Fiscal General de La República y el Procurador para la Defensa de los Derechos Humanos; que la Ley para la Construcción del Nuevo Aeropuerto en el art. 21 dice que será indispensable que para ingresar se obtenga un permiso previo y si no existe ese permiso prevee sanciones en el art. 67, al cual le da lectura, y por principio de mínima intervención del derecho penal lo que habría en todo caso es una sanción administrativa y no un acto arbitrario.- Finalmente se les concede la palabra a cada uno de los imputados para que manifiesten si tienen algo que decir, expresando DAVID VIRGILIO FLORES que: estaba cumpliendo con su misión; WUILLIAM HUMBERTO IRAHETA ARDON que como empleado de la Procuraduría únicamente se limitaban a realizar las funciones que por mandato de la Constitución les competen y se trataba de un caso de extrema urgencia; y ARIEL DEL CARMEN HERNANDEZ ORELLANA manifiesta que el día veintiocho se ocupaban de verificar un procedimiento de la policía y en cumplimiento de la Constitución Nacional y por mandato de la procuradora.- El suscrito juez habiendo escuchado a las partes, da por finalizada las intervenciones y procede a emitir la resolución respectiva, y previamente hace las siguientes consideraciones: La representación fiscal ha reiterado la petición formulada en el requerimiento presentado en cuanto a que se decrete la Instrucción del proceso con medidas sustitutivas a la detención provisional en contra de los imputados ya relacionados, por considerar que su conducta se adecua a la establecida en el art. 320 Pn., y con los elementos de prueba aportados, se ha establecido la existencia del delito atribuido y la participación delincinencial de los indiciados; por su parte la defensa técnica considera que el hecho por el cual se procesa a sus defendidos es atípico, por lo que se ha pronunciado porque se decrete Sobreseimiento Definitivo a su favor, de conformidad con el art. 308 N° 1 Pr. Pn.; al respecto el suscrito juez haciendo uso de las reglas de la sana crítica, que consisten en principios lógicos que hacen que el raciocinio judicial al valorar las pruebas, se traduzca en un silogismo, consistente en el análisis de las consecuencias después de evaluar la prueba, de conformidad a lo establecido en el art. 162 Pr. Pn., y habiendo analizado los elementos de prueba aportados por la representación fiscal, como son: acta de detención de los indiciados suscrita por el Inspector DANIEL DE JESUS MARTINEZ HERNANDEZ, en la cual se expresa que se procede a su detención por haber ingresado sin autorización a la pista del Aeropuerto Internacional El Salvador, conduciéndose en el vehículo placas diecisiete mil quinientos treinta y nueve, tipo automóvil color azul, marca NISSAN, propiedad de la Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos, y no acatando la señal de alto; acta de inspección ocular policial suscrita por los agentes SANTIAGO ARITA y MARIO ANTONIO CONTRERAS VASQUEZ en la cual expresan que restringe el ingreso un portón metálico de doble hoja color beige con un letrero que se lee Acceso a

Mantenimiento, en dicho lugar se encuentra una caseta de control policial en la cual se encontraba de servicio el agente José Mauricio García Martínez, al interior a unos cuatrocientos metros se encuentra el acceso número uno siendo este un portón de metal de doble hoja color beige conteniendo un letrero que se lee CEPA, Aeropuerto Internacional El Salvador Instrucciones: "favor identificarse, si porta arma repórtela y entréguela, Explique el motivo de su visita, favor permitir el registro de su vehículo, conducir a quince kilómetros por hora, su tiempo en rampa debe ser mínimo, reciba su carnet y entréguelo al salir de la zona, en el lugar se encuentra una caseta de control policial en la cual se encontraba el agente Erick Yurandir Ibañez, dicho lugar da acceso a la pista principal y zona aeronáutica en la cual se encuentran ubicados los puentes de abordaje enumerados sucesivamente del cuatro al quince, los cuales están ubicados al costado sur de las instalaciones de dicho aeropuerto, lugar hasta el cual ingresaron los señores ahora detenidos, a bordo del vehículo placas nacionales diecisiete cinco treinta y nueve lugar de donde fueron dirigidos por el señor DANIEL DE JESUS HERNANDEZ MARTINEZ, hacia la oficina de la división de puertos y aeropuertos para su identificación y posterior detención, anexando croquis de ubicación y álbum fotográfico; acta de entrevista de DANIEL DE JESUS MARTINEZ HERNANDEZ, JOSE MAURICIO GARCIA MARTINEZ, ROMAN ANTONIO ARTEAGA Y ANDRES ALEXANDER RAMIREZ MEDRANO, las tres últimas incorporadas en el desarrollo de la presente audiencia; así también habiendo analizado el suscrito las disposiciones contenidas en el capítulo V, sección I, del reglamento de operaciones del Aeropuerto Internacional El Salvador, y las contenidas en el Art. 4.7 del Convenio Sobre aviación civil internacional, específicamente los Arts. 4.7.1, al 4.7.3, considera el suscrito Juez, que la conducta realizada por las personas procesadas no se adecua a lo establecido en el Art. 320 Pn., que literalmente establece: "el funcionario o empleado público o el encargado de un servicio al público que en el desempeño de su función realizare cualquier acto ilegal o arbitrario, vejación o atropello contra las personas o daños en los bienes o usare de apremios ilegítimos o innecesarios para el desempeño de la función o servicio o permitiere que un tercero lo cometiere, será sancionado con prisión de dos a cuatro años, e inhabilitación especial par el desempeño del cargo, por el mismo tiempo" en virtud que como se ha establecido en la relación circunstanciada de los hechos, los indiciados DANIEL VIRGILIO FLORES ALFARO, WILLIAN HUMBERTO IRAHETA ARDON, y ARIEL DEL CARMEN HERNANDEZ ORELLANA, realizaban actos propios en el ejercicio de sus funciones como Delegados de la Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos en atención a que le daban seguimiento al proceso de deportación del señor Pedro Banchón, a fin de garantizar la no violación de sus derechos y garantías que como persona le corresponden y garantizar su integridad física y psicológica, siendo función que constitucionalmente le corresponde a dicha Institución, según lo establecido en el art. 194 Romano I numeral seis de la Constitución Nacional que establece: "Corresponde al procurador para la Defensa de los Derechos Humanos Practicar inspecciones, donde lo estime necesario, en orden a asegurar el respeto a los Derechos Humanos", lo cual es desarrollado en la Ley para la Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos en los arts. 34 inciso primero y 40 que literalmente rezan: "En la investigación de presuntas violaciones de los derechos humanos, el Procurador o sus delegados podrán entrevistar libre y privadamente testigos, víctimas, y presuntos responsables, realizar inspecciones o visitas libremente en cualquier lugar público sin previo aviso, exigir la entrega o exhibición de toda clase de documentos o evidencias y practicar las diligencias necesarias para su esclarecimiento..." y "El Procurador o sus Delegados tendrán libre e

47

inmediato acceso a los centros penitenciarios, cárceles o cualquier lugar público donde se presume que se encuentra una persona privada de su libertad, a fin de garantizar el respeto de sus derechos humanos..." respectivamente, por lo que considera el suscrito que no obstante el Aeropuerto Internacional El Salvador es un lugar público, aun cuando existe un reglamento interno, el cual de acuerdo a la jerarquía del ordenamiento legal de nuestro país tiene menor jerarquía, teniendo supremacía la Constitución Nacional, y en caso de que las personas procesadas hubiesen ingresado sin autorización previa, considera el suscrito que por ejercer actos propios de su función se encuentran exentos de solicitar dicha autorización o permiso para su ingreso; cabe mencionar que los autores FRANCISCO MORENO CARRACO Y LUIS RUEDA GARCIA en su libro Código Penal Comentado, respecto al delito de ACTOS ARBITRARIOS establecen: "Que el delito tipificado en el Art. 320 es una figura residual que castiga aquellas infracciones que no estén sancionadas en otros preceptos más específicos del Código Penal. La descripción de la conducta adolece de tal vaguedad que roza con el principio de legalidad y con el de tipicidad y de otro lado, todos los comportamientos descritos son por sí mismos, contrarios al ordenamiento administrativo, que regula la actuación de los funcionarios y de los encargados de los servicios públicos, lo que hace imprescindible deslindar cuando, por ejemplo, un apremio innecesario, constituye una infracción administrativa, o de cuando su autor incurre en la responsabilidad perseguida en este precepto, o cuando un daño en los bienes es constitutivo de esta infracción. El tipo exige que el sujeto activo delinca en el desempeño de su función, lo que es lo mismo que con abuso de ella, y, en los casos en los que este abuso de la función, concretado en alguno de los extremos descritos en este artículo, signifique lesión para los derechos de los administrados, nos encontraremos en el ámbito de la aplicación de este precepto, lo que es igual a decir que sólo los casos racionalmente más graves caen bajo la aplicación del artículo.- Se castigan tanto los comportamientos activos como aquellos en los que el sujeto activo permita que otro cometa estos hechos, ya que se encuentra en posición de garante respecto de los derechos de los administrados.- Acto ilegal es aquel contrario en cualquier sentido al ordenamiento jurídico, mientras que el acto arbitrario es el que sólo se sustenta en el propio capricho del sujeto activo, teniendo su más significativo ámbito de existencia en el marco de las potestades discrecionales, cuyo ejercicio no puede ser caprichoso, sino tendiente al logro de la finalidad propia de la potestad. Los términos de vejación o atropello contra las personas unifican los comportamientos contrarios a la dignidad de las personas, tengan significación física o moral. El daño en los bienes incluye los ataques al valor material y al valor en uso. Los premios ilegítimos o innecesarios para el desempeño de la función o servicios incluye en el campo de lo punible tanto el uso de medios no autorizados por el ordenamiento para lograr la finalidad pública, como el usar medios, en principios conformes con el ordenamiento pero, en el caso concreto, desconectados completamente con la función o servicio afectado. Por lo que considera el suscrito que no ha existido por parte de los procesados vejación, atropello contra persona alguna ni tampoco daños, así tampoco han actuado arbitrariamente; tampoco concurre un acto ilegal dado que la actuación de los indiciados se encuentra amparada, como ya se dijo en el caso sub judice, en las disposiciones constitucionales contenidas en el art. 194 Romano I numerales del uno al sexto, en atención al cargo que ostentan; en ese sentido no se han establecido los elementos objetivos ni subjetivos que requiere el art. 320 Pn., para la consumación del ilícito penal que se les atribuye, siendo procedente decretar SOBRESEIMIENTO DEFINITIVO a favor de los imputados ya relacionados; por lo que de conformidad con lo anteriormente expuesto, disposiciones legales citadas y

arts. 3, 8, 10, 15, 33, 130, 162, 256 N° 4, 308 N° 1 Pr. Pn., y arts. 1, 2, 3, 6, 8, 18, 33 y 320 Pn. este Juzgador RESUELVE: **1.- Decretase SOBRESEIMIENTO DEFINITIVO, a favor de los imputados DANIEL VIRGILIO FLORES ALFARO, WILLIAN HUMBERTO IRAHETA ARDON, y ARIEL DEL CARMEN HERNANDEZ ORELLANA, de generales antes expresadas**, por el delito de ACTOS ARBITRARIOS, previsto y sancionado en el art. 320 Pn. en perjuicio de la Administración Pública; 2.- En cuanto a la acción civil, derivada del presente ilícito penal, de conformidad con el art. 45 N° 2 Pr. Pn., declarase Extinguida la misma; 3.- Siendo los imputados no detenidos, continúen en la libertad en que se encuentran.- 4.- Respecto a la cinta de video presentada por la representación fiscal en el desarrollo de esta audiencia, el suscrito juez considera que no es procedente valorarla como elemento de prueba por no contar el suscrito con los medios audiovisuales para su examen, no siendo procedente declararla excluida como elemento de prueba.- De conformidad con los arts. 184, y 444 Pr. Pn., Devuélvase el vehículo secuestrado y demás documentos por no interesar a los fines del proceso.- Habiendo finalizado la presente audiencia, a las doce horas y diez minutos de este día, por la lectura de esta acta, las partes que han intervenido quedan debidamente notificadas, quienes manifestaron que no interponen recurso, en contra de la presente resolución, y no habiendo más que hacer constar se termina la presente acta que firmamos.-



The image shows several handwritten signatures in black ink. At the top center is a large, stylized signature. Below it, there are several other signatures of varying sizes and styles, some appearing to be initials or names. The signatures are scattered across the lower half of the page.

POLICIA NACIONAL CIVIL
SUB DIRECCION DE INVESTIGACIONES
DIVISION DE PUERTOS Y AEROPUERTOS

Comalapa, 02 de Mayo de 2005.

OFICIO N° 93/INV./05
FISCALIA GENERAL DE LA REPUBLICA
SUB REGIONAL ZACATECOLUCA
P R E S E N T E :

Atentamente y por este medio remito a usted, documentos en original de las entrevistas efectuadas al señor Cmo. ANDRES ALEXANDER RAMIREZ MEDRANO y a los agentes que se encontraban en los accesos de control e ingreso al Aeropuerto Internacional El Salvador. Asimismo duplicado de video de VHS, grabado por el sistema de circuito cerrado de CEPA, en donde se observa lo acontecido. Anexo al presente Oficio N° JDPa 180/2005, dirigido al señor COMISIONADO RICARDO MENESSES ORELLANA, DIRECTOR GENERAL P.N.C.

Remisión que hago llegar a usted, para los fines legales que estime convenientes.

DIOS UNION LIBERTAD



Roman Antonio Arteaga
AGENCIADO ROMAN ANTONIO ARTEAGA
DILIGENCIADOR



POLICIA NACIONAL CIVIL
SUB DIRECCIÓN DE INVESTIGACIONES
DIVISIÓN DE PUERTOS Y AEROPUERTOS

ACTA DE ENTREVISTA DE TESTIGO

EN LA SECCIÓN DE INVESTIGACIONES
UBICADA EN LA DIVISIÓN DE PUERTOS Y AEROPUERTOS
JURISDICCIÓN DE SAN LUIS TALPA, DEPARTAMENTO LA PAS.
A LAS SIETE HORAS CON VEINTE
MINUTOS DEL DÍA DOS DEL MES DE MAYO
DEL DOS MIL CINCO, Presentes en este lugar el suscrito investigador
AGENTE ROMÁN ANTONIO ARTENGA
con el fin de entrevistar a JOSE MARCELO GARCIA MARTINEZ
de TREINTA años de edad, estado civil ACOMPANADO originario
de SANTIAGO TEXAQUANGOS, SAN SALVADOR de profesión u oficio
EMPLEADO con residencia en CANTÓN EL ROSARIO
SAN MARTIN, SAN SALVADOR
quien se identifico por medio de su DOCUMENTO UNICO DE IDENTIDAD
numero _____

extendida por REGISTRO NACIONAL DE PERSONAS NATURALES

Procediendo a realizar la presente entrevista de conformidad a lo prescrito en el artículo doscientos cuarenta y uno, numeral seis del Código Procesal Penal. Así mismo es informado (a) sobre la sanción en que incurre de conformidad a lo establecido en el artículo trescientos cinco del Código Penal, al preguntarle sobre el hecho que en esta oportunidad se investiga MANIFIESTA: QUE EL DÍA VEINTIOCHO DE ABRIL DE DOS MIL CINCO, SE ENCONTRABA DESEMPEÑANDO SU SERVICIO EN EL ACCESO SE MANTENIMIENTO EN EL TURNO QUE COMIENZA DE DIECISIETE HORAS A VEINTICUATRO HORAS, DÁNDOSE EL CASO QUE A SESO DE LAS DIECINUEVE HORAS FUÉ INFORMADO POR EL OFICIAL DE SERVICIO QUE ENTRARÍAN TRES VEHÍCULOS CIVILES A DEJAR A UN MEDIO QUE LO TRABAJAN LOS DE FRONTERAS PARA SU RESPECTIVA REPARTICIÓN, SE DE EL CASO QUE A OCHO (8) DE LAS DIECINUEVE VEINTE, SE HIJO PRESENTE EL SEÑOR INSPECTOR MARTINEZ HERNANDEZ A ESTE ACCESO, MANIFESTÁNDOME QUE YA SE ACERCABA LA COMITIVA, QUEDÁNDOSE EL COMIENDO, PARA VERIFICAR DICHOS INGRESOS, A LAS DIECINUEVE VEINTIOCHO PUDE OBSERVAR QUE LA CARABANA ESTABA HECHANDO, POR LO QUE EL JEFE "INSPECTOR", ME TIÓ LA ORDEN DE QUE ABRIERE EL PORTÓN, POR LO QUE CUMPLI CON ORDEN, EN ESE INSTANTE PUDE OBSERVAR QUE EL SEÑOR INSPECTOR HIJO SEÑAL DE ALTO A UN VEHÍCULO QUE NO ERA DE LA CARABANA, PERO DICHO VEHÍCULO NO ATENDIÓ LA SEÑAL DE ALTO, INCLUSO ACELERO SU VELOCIDAD OBSERBE QUE EL INSPECTOR SE HIJO A UN LADO PARA EVITAR SER ARRULLADO, ES LO QUE PUDE MANIFESTAR DE LO OCURRIDO, Y NO HABIENDO NUNCA MAS QUE HACER CONSTAR EN LA PRESENTE SE FA POR TERMINADA LA CUAL PARA MAYOR CONSTANCIA.

...VIENE.

FIRMAMOS.

F. Quirós
ENTREVISTADO

F. Alfonso
DILIGENCIADO



POLICIA NACIONAL CIVIL
SUB DIRECCIÓN DE INVESTIGACIONES
DIVISIÓN DE PUERTOS Y AEROPUERTOS



ACTA DE ENTREVISTA DE TESTIGO

EN LA SECCIÓN DE INVESTIGACIONES
UBICADA EN LA DIVISIÓN DE PUERTOS Y AEROPUERTOS.
JURISDICCIÓN DE SAN LUIS TALPA, LA PAZ.

A LAS SIETE HORAS CON CINCUENTA
MINUTOS DEL DÍA DOS DEL MES DE MAYO
DEL DOS MIL CINCO Presentes en este lugar el suscrito investigador
AGENTE ROMÁN ANTONIO ARTIGAS
con el fin de entrevistar a ERICK JURANDIR IGNEZ AQUINO
de VEINTITRES años de edad, estado civil SOLTERO originario
de CANTÓN DONXINLO, DEPARTAMENTO DE
EMPLEADO de profesión u oficio
CONCEPCIÓN QUEZALTEPEQUE CHALISTENCANO.
quien se identifico por medio de su DOCUMENTO UNICO DE IDENTIDAD
numero SECO CERO SEIS NUEVE UNO MIL
SIETE OCHO QUINIENTOS
extendida por REGISTRO NACIONAL PERSONAS NATURNES

Procediendo a realizar la presente entrevista de conformidad a lo prescrito en el artículo doscientos cuarenta y uno, numeral seis del Código Procesal Penal. Así mismo es informado (a) sobre la sanción en que incurre de conformidad a lo establecido en el artículo trescientos cinco del Código Penal, al preguntarle sobre el hecho que en esta oportunidad se investiga MANIFIESTA: QUE EL DÍA VEINTIOCHO DE ABRIL DE DOS MIL CINCO, SE ENCONTRABA DESEMPEÑANDO SU TURNO EN EL ACCESO NÚMERO UNO, EN EL TURNO QUE COMPRENDE DE DIECISEIS HORAS A VEINTICUATRO HORAS DEL MISMO DÍA, CUANDO EL CASO QUE FUI INFORMADO A ESO DE LAS DIECIOCHO CINCUENTA HORAS POR MEDIO DEL OFICIAL DE SERVICIO QUE DIERA INGRESO A UNA COMITIVA DE FRONTERAS, HABIÉNDOSE PRESENTE DICHA COMITIVA A LAS DIECINUEVE TREINTA HORAS, AL LLEGAR A DICHO ACCESO ME PERGATE QUE ERA LA COMITIVA QUE ME HABÍAN INFORMADO, POR LO QUE PROCEDI A ABRIR EL PORTÓN, EN ESE MOMENTO SE DETUVO EL SEÑOR COMISIONARIO RAMIREZ MEDRANO, QUIEN ME MANIFESTÓ QUE ÉL ERA EL ÚLTIMO DE LA COMISIÓN, Y POR LO TANTO EL VEHÍCULO QUE SE ENCONTRABA DETRAS DE SU VEHÍCULO DON PERSONAS NO IDENTIFICADAS NO PODIA INGRESAR, AL MOMENTO QUE ÉL SE RETIRABA INTENTE CERRAR EL PORTÓN Y AL VER QUE EL VEHÍCULO NO IDENTIFICADO VENÍA EN MARCHA LE HICE LA SEÑAL DE ALTO, LA CUAL NO ATENDIO Y ME HICE A UN LADO PARA EVITAR SER APROLLADO, OBSERVANDO QUE EL VEHÍCULO SE MARCHÓ A UNA GRAN VELOCIDAD, VIOLANDO LA SEGURIDAD DE LAS INSTALACIONES DE EL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL SALVADOR. Y NO HABIENDO MÁS QUE HACER CONSTAR EN LA PRESENTE

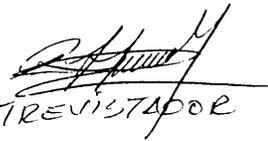
... VIENE.

SE DA POR TERMINADA, Y PARA MAYOR CONSTANCIA FIRMAMOS.

F. 

ENTREVISTADO



F. 

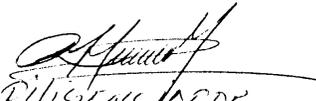
ENTREVISTADOR

... Viene.

PODE CONSTATAR QUE ERA EL VEHICULO QUE VENIA
DETRES DEL MIO, AL LLEGAR AL PUENTE DE ABR-
DOTE, LE HICE DEL CONOCIMIENTO A COMISIONADO
GUARDIA TUNICE, PARA QUE VERIFICARA EL INGRE-
SO DE DICHO VEHICULO. HACIENDOSE PRESENTE
POSTERIORMENTE EL INSPECTOR MARTINEZ HER-
NANDEZ QUIEN SE ENCARGO DE VERIFICAR DICHA
SITUACION. Y NO HACIENDO NADA MAS QUE HACER
CONSTAR EN LA PRESENTE ACTO SE DA POR TERMI-
NADA Y PARA MAYOR CONSTANCIA FIRMANOS.
ENTRE LINEAS VALE.

F. 
ENTREVISTADO



F. 
FIRMANTE



POLICIA NACIONAL CIVIL
SUB DIRECCIÓN DE INVESTIGACIONES
DIVISIÓN DE PUERTOS Y AEROPUERTOS

COMALAPA, 29 ABRIL DE 2005.-

OFICIO No JDPA 180/2005
SEÑOR COMISIONADO
RICARDO MENESSES ORELLANA
DIRECTOR GENERAL P.N.C
PRESENTE:

Respetuosamente informo a usted, que el día de ayer a eso de las 21:10 horas, se hicieron presentes a esta unidad policial los señores: LIC. AGUILAR MARTINEZ Y LIC. LUIS SALAZAR, de la Procuraduría General para la Defensa de los Derechos Humanos, a bordo del vehículo placas N17-703, a verificar procedimiento de detención de los señores LIC. ARIEL HERNANDEZ ORELLANA, LIC. WUILIAN HUMBERTO IRAHETA ÁRDÓN y el motorista DANIEL VIRGILIO FLORES ALFARO, a quienes se les dio la información requerida, justificándoles que habían sido detenidos por ACTOS ARBITRARIOS, de acuerdo al Art. 320 del C.P, al no acatar señal de alto en el Portón de Entrada a Mantenimiento de este Aeropuerto, violando las normas establecidas al Anexo 17, del CONVENIO INTERNACIONAL DE LA AVIACION CIVIL.

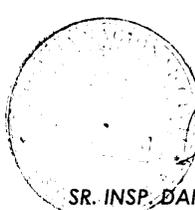
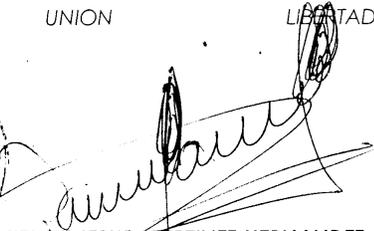
A las 23:00 horas se hizo presente la Sra. Procuradora Dra. BEATRICE DE CARRILLO, a bordo del vehículo placas P 269-238, ingresando hasta el lugar donde se encontraban los detenidos, sin ninguna autorización, sin justificar el motivo de su visita con los elementos que prestaban turno en este sector, a lo cual me hice presente al lugar, donde se encontraban los detenidos juntos con los 2 Licenciados de la Procuraduría, para conocer los motivos de la visita, integrándome a la reunión que estos mantenían, manifestándome ella, que deseaba saber los acontecimientos de lo sucedido, que se había realizado un mal procedimiento, desde el momento que se realizó la captura del Dr. PEDRO ARDON, respondiéndole que mi persona es el jefe de la División de Puertos y Aeropuertos, y mi responsabilidad es de garantizar la seguridad de las Instalaciones de este Aeropuerto, con el objeto de evitar cualquier acto de interferencia ilícita, que desconocía el procedimiento realizado en San Salvador, ya que este lo había realizado otra unidad a la cual no pertenezco y mucho menos tengo algún tipo de ingerencia en ella, el cual era de la División de Fronteras, mi misión con relación al procedimiento que

en ese momento teníamos, era solicitar y gestionar la autorización para el ingreso de los vehículos policiales que venían en la comisión, que por normas internacionales y administrativas del Aeropuerto nadie puede ingresar a las instalaciones de este, sin ser identificado y autorizado, los elementos de la Procuraduría tenían que haberse identificado y haber solicitado autorización para ingresar en las instalaciones del Aeropuerto, ella me manifestó que como procuraduría pueden ingresar a cualquier parte, para realizar verificación de cualquier procedimiento, mencionándole que el Aeropuerto Internacional, esta regido bajo ciertos tratados y convenios internacionales, recalándole nuevamente que nuestra misión es Garantizar la seguridad de las instalaciones, pasajeros y de su personal, además de hacer cumplir todas las normas establecidas de acuerdo a los reglamentos, preguntándome que cual era la calidad en la que estaban sus "muchachitos", contestándole que estaban detenidos por el delito antes mencionado, a lo cual de forma alterada me dijo "que como era posible eso, que estamos retrocediendo, y que esto es una declaración de guerra, y que iba a trascender a nivel regional, ya que Nicaragua, Honduras y Guatemala, tienen problemas y ahora El Salvador se debe declarar en estado de emergencia, por esos procedimientos pen... policiales, y que esto ya era historia, ya que en ningún país del mundo se ha detenido a un procurador de Derechos Humanos", recalándome que yo era historia, "y se acordara", a lo cual le manifesté "humildemente le estoy diciendo que nos esta ofendiendo", diciéndome "que no estuviera llorando y que mejor fuera a llorar donde sus amiguitos" resumiendo "la jefatura", cuando quise explicarle cuales eran los procedimientos fui interrumpido por los otros procuradores, haciéndome otras preguntas, ella manifestó que "su intención era resolver este asunto lo mas ágil posible, que le entregara a sus muchachos y aquí no ha pasado nada", respondí que no podía hacer eso, diciéndome que quería hablar con alguien que tuviera poder de decisión, ya que yo no podía tomar una determinación con el caso, que se tendría que llevar a otro nivel, y que yo estoy siendo utilizado "desgraciadamente", a lo cual quise volver a explicarle los motivos de los hechos, siendo siempre interrumpido por los otros procuradores, me dijo nuevamente "que no estuviera llorando por sus actuaciones, con usted no tengo nada que hablar ya ni necesito escuchar su posición", le respondí que me estaba ofendiendo y que me faltaba el respeto, ignorándome y dirigiéndose a uno de los detenidos, al que le

pregunto que como estaba el caso, diciéndole que cuando llegaron a la pista a preguntar donde estaba la persona que traían, se encontraba el comisionado GARCIA FUNES, y ella lo interrumpió burlescamente dijo que "era de esperarse que ese muchachito, estuviera metido en todo esto, si ese hombre es nuestro enemigo y ya la trae hacia nosotros", nuevamente menciono que deseaba hablar con alguien con mejor nivel de jerarquía para resolver este problema y "con usted no tengo nada que hablar", preguntándome de nuevo los procuradores que quien de las jefaturas me había dado la orden para realizar el procedimiento, respondiendo " ya que la procuradora no desea hablar conmigo, me retirare", diciendo ella "que delicado, mejor valla a llorarle a su mujercita en su casa", mencionándole que por cuarta vez me había ofendido y faltado el respeto y que no tenia nada que hablar con ella, por lo que me retiraba del lugar, estando presente el Sub Inspector DIAZ TORRES, quien opinaba acerca de lo sucedido, en ese momento fue interrumpido por la Procuradora preguntando que quien era él, respondiéndole " soy el Sub Inspector DIAZ TORRES, de la DAN, destacado en el Aeropuerto, soy compañero del Inspector y no estoy de acuerdo de la forma como lo ha ofendido", no escuchando mas ya que me retire de ese sector

Es lo que hago de su conocimiento para los fines que estime convenientes.

DIOS UNION LIBERTAD



SR. INSP. DANIEL DE JESUS MARTINEZ HERNANDEZ
JEFE DIVISION DE PUERTOS Y AEROPUERTOS

Policia Nacional Civil
DIN. Ptos. AEROPUERTOS

30

CONDAPR, 30 DE ABRIL 2005.

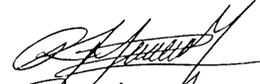
OFICIO N° 87/IN/05
FISCALIA GENERAL DE LA
REPUBLICA. SUB-REGIONAL
ZACATECOLOCA.
P R E S E N T E:

RESPECTUOSAMENTE Y POR ESTE
MEDIO REMITO A USTED, TRES FORMATES ORIGINALES
DE ACEPTACION DE DEFENSOR PUBLICO DE LA PROCU-
RADURIA GENERAL DE LA REPUBLICA, CON SEDE EN
ZACATECOLOCA.

REMISION QUE HAGO NEGAR A
USTED, PARA LOS FINES LEGALES QUE ESTIME
CONVENIENTES

DIOS UNION LIBERTAD

Recibido a las
16:08 hrs. del
dia 30-04-05


F. 
AGTE. ROMAN ARTEAGA