

CONSIDERACIONES SOBRE EL ACUERDO DE PARÍS REGULADOR DE LOS DERECHOS COMERCIALES DE SERVICIOS AEREOS NO REGULARES EUROPEOS

por Enrique MAPELLI

SUMARIO

1. Concepto de servicios aéreos no regulares.—2. Reservas del Convenio de Chicago de 1944.—3. Historia y fundamento del Acuerdo de París de 1956.—4. Análisis del Acuerdo de París.

1. CONCEPTO DE SERVICIOS AEREOS NO REGULARES

La distinción entre vuelos regulares y no regulares, pese a su aparente simplicidad, ofrece muy serias dificultades, lo que ha dado motivo a encontradas opiniones en la doctrina especializada. La Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea (1) «considera tráfico aéreo regular el prestado para el transporte comercial de pasajeros, correo o carga y con arreglo a tarifas, itinerario y horarios fijos de conocimiento general. Será tráfico aéreo eventual o no regular cualquier otro de carácter comercial no comprendido en el párrafo anterior» (artículo 67).

Puede observarse que el legislador español, al utilizar la conjunción disyuntiva o, que denota diferencia, separación o alternativa entre los vuelos denominados eventuales y los no regulares, asigna, tanto a unos como a otros, el mismo tratamiento jurídico sin que, respecto de ambos, haya estimado oportuno hacer definición de ninguna clase, ya que quedan englobadas en tales categorías todas aquellas que no sean vuelos regulares, cuyas características sí que son definidas en el precepto legal.

(1) Publicado en el Boletín Oficial del Estado, núm. 176, correspondiente al día 23 de julio de 1960.

De todas las calificaciones correspondientes al transporte —dice Videla Escalada (2)— ninguna ha originado mayores dificultades ni motivado más dudas y controversias que éste del transporte regular y no regular. Para el jurista, ello contribuye, sin duda, a acrecentar el interés derivado de su análisis, interés nacido, además, de su misma esencial, ya que es relevante desde todo punto de vista determinar el contenido de las dos categorías y definir el transporte regular y el no regular.

Añade el propio autor que la explotación de toda actividad aerocomercial requiere, para su ejercicio, la concesión o autorización estatal, de manera que no puede decirse que el transporte no regular sea totalmente libre y únicamente cabe hacer una diferencia de grado. Otra sinonimia que corresponde descartar desde el principio es la que identifica con el «charter». En esta institución anglosajona aparecen englobadas figuras muy variadas, entre las cuales, junto al fletamento y la locación, aparece esta especie de transporte, que únicamente sería una de las hipótesis comprendidas bajo una denominación tan amplia.

El Acuerdo de París sobre derechos comerciales de servicios aéreos no regulares europeos, de 30 de abril de 1956 (3), al que, de manera específica, hemos de referirnos en el presente trabajo, no contiene tampoco definición alguna de los vuelos no regulares a que el propio Convenio se contrae.

Su artículo 1.º dice que el Acuerdo se aplicará a toda aeronave civil:

- a) Matriculada en un Estado miembro de la Comisión Europea de Aviación Civil; y
- b) Explotada por un nacional de uno de los Estados contratantes, debidamente autorizada por la autoridad nacional competente de ese Estado.

Cuando dicha aeronave efectúe vuelos por remuneración o alquiler, distintos de los servicios aéreos internacionales y regulares en los territorios comprendidos en el propio Acuerdo.

Como puede verse, el legislador internacional ha constreñido la aplicación de su norma a que el servicio aéreo no sea regular, sin afrontar las dificultades que la definición de la categoría de estos vuelos pudiera conllevar.

La propia Comisión Europea de Aviación Civil (4) ha establecido una división de categorías para los vuelos no regulares. Son las siguientes:

1.1. Vuelos realizados con fines humanitarios o en caso de necesidad urgente.

1.2. Transporte de pasajeros en «taxis aéreos», con carácter ocasional y a petición, con la condición de que la aeronave utilizada no tenga una capacidad de más de seis plazas para pasajeros, que el punto de destino se elija por el arrendatario o arrendatarios, y que no se revenda a terceros parte de dicha capacidad.

(2) Federico VIDELA ESCALADA: «Derecho Aeronáutico», tomo II, Buenos Aires, 1973, pág. 297.

(3) Puede verse texto íntegro en: Enrique MAPELLI y Roberto COMES, «Convenios multilaterales sobre tráfico aéreo», tercera edición, Madrid, 1975, págs. 579 y ss.

(4) Acuerdo adoptado en su cuarta Conferencia, celebrada en Estrasburgo en 1961. Vid.: «Reglamentación española sobre tráfico aéreo no regular», Dirección General de Aviación Civil, Madrid, 1962, págs. 5 y ss., y «Spanish standards on nonsheduled air services», Air Ministry, Undersecretariat of Civil Aviation, Madrid, 1974, págs. 5 y ss.

CONSIDERACIONES SOBRE EL ACUERDO DE PARÍS

1.3. Vuelos en los que toda la capacidad se arriende por una sola persona (natural o jurídica) para el transporte de su personal o de sus mercancías, con la condición de que no se revenda ninguna parte de dicha capacidad.

1.4. Vuelos aislados, sin que, de acuerdo con este inciso, ningún explotador o grupo de explotadores tenga derecho a realizar más de un vuelo por mes entre dos centros de tráfico determinados con todas las aeronaves de que disponga (5).

1.5. Vuelos de transporte exclusivo de mercancías.

1.6. Vuelos en los que la capacidad total de una aeronave se arriende por una misma persona (natural o jurídica), excluidas las Agencias de Viaje, para el transporte de personas o de mercancías que interesan a la persona que ha hecho el arrendamiento, y que realiza por motivos distintos de los especificados en 1.3, a condición de que dicha persona no cargue, totalmente o en parte, directa o indirectamente, el coste del fletamento a los pasajeros transportados o a las personas interesadas en el transporte de las mercancías en virtud del Contrato de fletamento (6).

Lo dispuesto en las cuatro últimas líneas de la categoría 1.6, pretende dejar bien sentado que algunos arreglos comerciales quedan excluidos de dicha categoría, tales como, por ejemplo, el caso de un hotelero que ofrece gratuitamente transporte aéreo a los clientes que se dirigen a su hotel.

1.7. Vuelos realizados en una aeronave cuya capacidad total ha sido arrendada por los miembros de un grupo, siempre que:

a) Los fines del grupo no sean los viajes y que dicho grupo tenga suficiente afinidad, antes de solicitar un transporte fletado, para distinguirlo y diferenciarlo del público en general.

b) Que ninguna parte de dicha capacidad se revenda a personas ajenas a dicho grupo (aun cuando pueda venderse a los miembros del grupo).

c) Que el grupo tenga un carácter permanente.

d) Que las personas transportadas pertenezcan al grupo con una anterioridad de seis meses, por lo menos, al viaje aéreo en cuestión o que pertenezcan a la familia de dichos miembros.

e) Que la publicidad hecha sobre el viaje se dirija exclusivamente a los miembros del grupo y la lleven a cabo los miembros dirigentes del mismo, y

f) Que el grupo no exceda de un número de 20.000 personas (7).

(5) A efectos de aplicación del Acuerdo de París sobre derechos comerciales de servicios aéreos no regulares europeos, de 30 de abril de 1956, la autoridad aeronáutica española entiende:

a) Por vuelos aislados, aquellos casos en que una compañía aérea extranjera realiza un solo y único vuelo al mes a territorio español.

b) Por «Centros de tráfico», cualquier país extranjero y el territorio español.

c) Igualmente entiende que todo el territorio español tiene enlaces razonablemente directos con los territorios del resto de los países firmantes del Convenio.

(6) Como ejemplo puede citarse que es el caso de un club de aficionados, que arrienda una aeronave para transportar su equipo y algunos miembros del club, con ocasión de jugar un partido y cuando las personas transportadas no pagan su pasaje individualmente.

(7) Puede servir de ejemplo el de una Cámara de Comercio o de una asociación profesional que arrienda una aeronave para realizar un desplazamiento con motivo de un congreso y que hace pagar una suma determinada a aquellos de sus miembros que deseen aprovecharse del vuelo de esta aeronave.

1.8. Vuelos efectuados para el transporte de estudiantes, a condición de que dichos vuelos:

- a) Estén organizados por una institución o una organización estudiantil reconocida.
- b) Se reserven a los estudiantes matriculados en una Universidad oficial o en un centro de enseñanza superior equivalente. Podrán admitirse únicamente los estudiantes matriculados en un curso completo y que no hayan obtenido todavía el título que otorga dicho establecimiento. Los estudiantes que sigan cursos nocturnos u organizados por algunos meses solamente, no podrán ser admitidos en dichos vuelos.
- c) Podrá admitirse, igualmente, que participe en estos vuelos el personal docente de dichos establecimientos cuando esté encargado de dirigir en esos vuelos a los grupos de estudiantes, a condición de que el número de dichos profesores no sea superior al que exija la dirección de cada grupo.
- d) También podrá admitirse a los cónyuges de las personas con derecho a dichos vuelos y a los hijos a su cargo, hasta la edad de dieciocho años, cuando tanto unos como otros viajen en el mismo avión que el beneficiario.

1.9. Vuelos de la misma naturaleza que los indicados en 1.3 y 1.6, con la diferencia de que la capacidad no utilizada se revende al público (a condición de que la proporción revendida sea mínima) (8).

1.10. Vuelos para los que:

- a) El explotador de una aeronave, o b) una agencia, de acuerdo con el convenio establecido con dicho explotador, ofrece la capacidad total de la aeronave a particulares para el transporte aéreo hasta un punto anunciado.

1.11. Vuelos de viajes «todo comprendido», exclusivamente.

La agrupación de categorías de vuelos que queda anteriormente transcrita facilita de forma decisiva la aplicación del Acuerdo de París de 1956, ya que su normativa será válida para los mismos.

2. RESERVA DEL CONVENIO DE CHICAGO DE 1944

La Conferencia celebrada en Chicago, y que culminó en los Convenios firmados el 7 de diciembre de 1944, supone la iniciación de una nueva era en el transporte aéreo, habiendo servido sus regulaciones para llegar a la espléndida realidad aeronáutica comercial que hoy contemplamos.

El desarrollo del transporte aéreo internacional, ya en 1944, era de especial importancia a consecuencia del alto nivel alcanzado por la técnica aeronáutica durante la última guerra universal. Por ello, los Estados Unidos de América decidieron convocar una conferencia internacional con el propósito de lograr acuerdos en el campo de la aviación civil que fueron el fundamento de una legislación internacional uniforme y

(8) Ejemplo: El caso de un armador o de una compañía petrolífera, que fleta una aeronave para el transporte de su personal, y que ofrece parte de la capacidad disponible al público, mediante remuneración.

CONSIDERACIONES SOBRE EL ACUERDO DE PARÍS

capaz de regular el más amplio desarrollo que era posible prever para la navegación aérea.

Como advierte Gay de Montellá (9), la guerra de 1939-1945, que produjo un nunca previsto desarrollo de la navegación aérea en sus infinitas aplicaciones a todas las actividades militares y civiles que contribuían a ella en los teatros de operaciones, abrió perspectivas jamás soñadas, también en la paz, a los transportes comerciales, especialmente en las dos naciones que habían utilizado la aviación como arma principal de la contienda. Inglaterra y Estados Unidos se apresuraron a mantener su bélica superioridad aérea por medio de un instrumento que fuese el Código indiscutible de las comunicaciones internacionales aéreas. Estados Unidos, con su posición política, su progreso constructivo y su inmenso material aéreo, llevó la iniciativa de convocar a todas las naciones del globo a una magna conferencia que rectificara, en un sentido más liberal, el principio dominante en el período de anteguerra, heredado del Convenio de París de 1919, según el cual el paso de las líneas aéreas internacionales regulares quedaba subordinado a la autorización de cada uno de los Estados sobrevolados. Este sistema constituía una rémora enorme para la nación que se hallaba en posesión de la más poderosa y floreciente aviación comercial del mundo.

El sistema de la Convención de Chicago de 1944 y sus acuerdos tiende a la instauración de un régimen de universalidad, de forma que su articulado completo pone fin a las normas de la Convención de París de 1919, a la de Madrid de 1926 y a la de La Habana de 1928.

El Derecho Aeronáutico Internacional puede dividirse en dos etapas perfectamente diferenciadas: la que comienza en 1944 con la Convención de Chicago, cuyos principios y regulaciones son los vigentes en la actualidad y la precedente, cuya normativa se integraba en los tres grandes Convenios de París, Madrid y La Habana.

El Convenio para la Reglamentación de la Navegación Aérea, firmado en París el 13 de octubre de 1919 (10), regula los derechos de tráfico dentro del ámbito que se circunscribía a los Estados pertenecientes al mismo.

Su artículo 2.º establecía que «todo Estado contratante se compromete a conceder, en tiempos de paz, a las aeronaves de los otros Estados contratantes la libertad de paso inofensivo por encima de su territorio, siempre que las condiciones establecidas en el presente Convenio sean observadas. Las reglas establecidas por un Estado contratante para la admisión, sobre su territorio, de las aeronaves procedentes de los otros Estados contratantes, deben ser aplicadas sin distinción de nacionalidad».

Sin embargo, el artículo 5.º permitía que «todo Estado contratante tiene el derecho a concertar convenios particulares con Estados no contratantes. Las estipulaciones de esos Convenios particulares no deberán lesionar los derechos de las Partes contratantes en el presente Convenio. Esos Convenios particulares, en toda la medida compatible con su objeto, no deberán estar en contradicción con los principios generales del presente Convenio».

El Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea, de 1 de noviembre de 1926, fue

(9) Rafael GAY DE MONTELLÁ: «Principios de Derecho Aeronáutico». Buenos Aires, 1950, pág. 40.

(10) Alex MAYER («Compendio de Derecho Aeronáutico», Buenos Aires, 1947, pág. 52) le denomina «Convenio parisién», y analiza minuciosamente su condición discriminatoria. Se redactó en francés, en inglés y en italiano. El texto francés era determinante en caso de duda.

celebrado entre España, Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, Chile, Dominicana (República), Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Portugal, Uruguay y Venezuela. En él se contienen preceptos hasta cierto punto paralelos a los del Convenio de París, al que, precedentemente, nos hemos referido. Su artículo 2.º dispone que «cada Estado contratante se obliga a conceder en tiempo de paz, a las aeronaves de los demás Estados contratantes, la libertad de paso inofensivo sobre su territorio, siempre que sean observadas las condiciones establecidas en el presente Convenio. Las reglas establecidas por un Estado contratante para la admisión, sobre su territorio, de las aeronaves que procedan de los demás Estados contratantes deben ser aplicadas sin distinción de nacionalidad».

Añade el artículo 5.º que «los Estados contratantes tendrán completa libertad para permitir o prohibir la circulación sobre su territorio de las aeronaves que posean la nacionalidad de un Estado no contratante».

Advierte Tapia Salinas (11) que no puede admitirse la acusación de algún autor de que este Convenio Iberoamericano tratara de romper con los principios del Convenio de París y marcar el inicio de un regionalismo aéreo. Todo lo contrario: queda bien aclarado desde el momento que precisamente se tomó como base de deliberaciones el Convenio de París de 1919, si bien se le despojó de su carácter discriminatorio y desigual. Precisamente, con motivo de la firma del Convenio Iberoamericano, un buen número de países de aquel continente que todavía no se habían adherido al Convenio de París, se determinaron a realizarlo, tanto más cuanto lo acordado en Madrid influyó poderosamente en la modificación hecha en el Convenio de 1919 de suprimir la repetida desigualdad. Entendemos —concluye Tapia—, pues, que esta reunión de Madrid vino precisamente a reforzar el Convenio anterior.

Por último, la Convención sobre Aviación Civil Comercial de La Habana, de 15 de febrero de 1928, fue suscrita (12) por Perú, Uruguay, Panamá, Ecuador, México, El Salvador, Guatemala, Nicaragua, Bolivia, Venezuela, Colombia, Honduras, Costa Rica, Chile, Brasil, Argentina, Paraguay, Haití, República Dominicana, Estados Unidos de América y Cuba.

Puede observarse que este Convenio se concierta dentro de un aérea aeronáutica exclusivamente geográfica en la que las desigualdades técnicas que posibilitaban su aplicación práctica son realmente abismales. El artículo 4 de este Convenio de La Habana contiene prescripciones análogas a las que acabamos de examinar en relación con los Convenios de París e Iberoamericano de Madrid.

Estos tres Convenios —París, Madrid y La Habana— constituyen, en su conjunto, la primera codificación aeronáutica a nivel internacional. Sus preceptos hicieron posible el inicial desenvolvimiento de la navegación aérea.

La segunda etapa, en la que nos encontramos actualmente, nace con la Conferencia de Chicago, de 7 de diciembre de 1944, cuyo Convenio da vida a una muy completa regulación que, pese a sus obstáculos y dificultades, ha facilitado la actual y espléndida realidad del tráfico aéreo.

Entre sus preceptos figura el artículo 5.º del Apéndice II, que se refiere al derecho

(11) Luis TAPIA SALINAS: «Influencia de los acuerdos aeronáuticos en la política y el Derecho Aéreo Internacionales: Una postura española», Miami, 1969, s. p.

(12) Seguimos el orden de las firmas, según figuran en el propio documento.

CONSIDERACIONES SOBRE EL ACUERDO DE PARÍS

de vuelo en servicios no regulares. Tales prescripciones tienen relación directa y son la causa de que se formalizara el Acuerdo de París sobre derechos comerciales de servicios aéreos no regulares europeos de 30 de abril de 1956.

Dice así dicho artículo 5.º: «Cada Estado contratante conviene en que todas las aeronaves de los demás Estados contratantes que no se utilicen en servicios internacionales regulares tendrán derecho, de acuerdo con lo estipulado en el presente Convenio, a penetrar sobre su territorio o sobrevolarlo sin escalas, y a hacer escalas en él con fines no comerciales, sin necesidad de obtener permiso previo, y a reserva del derecho del Estado sobrevolado de exigir aterrizaje. Sin embargo, cada Estado contratante se reserva, por razones de seguridad de vuelo, el derecho de exigir que las aeronaves que deseen volar sobre regiones inaccesibles o que no cuenten con instalaciones y servicios adecuados para la navegación aérea, sigan las rutas prescritas u obtengan permisos especiales para tales vuelos.»

«Si dichas aeronaves se utilizan en servicios distintos de los aéreos internacionales regulares, en el transporte de pasajeros, correo o carga por remuneración o alquiler, tendrán también privilegio, con sujeción a las disposiciones del artículo 7 (13) de embarcar o desembarcar pasajeros, carga o correo, sin perjuicio del derecho del Estado donde tenga lugar el embarque o desembarque a imponer las reglamentaciones, condiciones o restricciones que considere convenientes.»

Examinado el artículo 5 del Apéndice II del Convenio de Chicago, cabe efectuar una clasificación de vuelos en las tres categorías siguientes:

- a) Servicios aéreos de cabotaje, tanto regulares como no regulares, que pueden ser negados, ya que sobre ellos cada Estado hace expresa reserva de sus derechos.
- b) Servicios aéreos no regulares sin fines comerciales, que no requieren previo permiso, aunque pueden ser sometidos a rutas prescritas.
- c) Servicios aéreos no regulares que realicen fines comerciales que pueden ser sometidos a las reglamentaciones, condiciones o restricciones que se consideren convenientes.

A este último punto c) se contrae precisamente el Acuerdo de París sobre derechos comerciales de servicios aéreos no regulares europeos. Se pretende la unificación, mediante la oportuna regulación internacional, de las condiciones o restricciones de los vuelos no regulares, con fines comerciales, dentro del ámbito geográfico europeo.

Es decir, que si el Convenio de Chicago de 1944 —norma prácticamente universal— autoriza a los Estados para que impongan reglamentaciones, condiciones o restricciones a los vuelos no regulares, el Acuerdo de París de 1956 tiende, dentro del ámbito exclusivamente europeo, que, por otra parte, es en el que mayor desarrollo han adquirido estos vuelos no regulares de índole internacional, a regular, unificada-mente, esas reglamentaciones, condiciones o restricciones que pueden ser establecidas.

Las que podemos denominar «reservas» del Convenio de Chicago, en cuanto a los vuelos no regulares internacionales, quedan palladas, hasta donde es posible y dentro de los límites de Europa, por medio del Acuerdo de París a que estamos refiriéndonos.

(13) Este artículo 7 se refiere al derecho que tiene cada Estado a negar a las aeronaves de los demás Estados el permiso de embarcar en su territorio pasajeros, correo o carga para transportarlos, mediante remuneración o alquiler, con destino a otro punto situado en su territorio.

3. HISTORIA Y FUNDAMENTO DEL ACUERDO DE PARÍS DE 1956

Dice Loustau (14), que ante la dificultad de lograr un concepto y una delimitación clara de la idea y de la extensión y ámbito de vuelo no regular, se quiso resolver el problema circunscribiéndolo a un marco más limitado: a Europa.

En 1954 se reunió en Estrasburgo una conferencia para la coordinación del transporte aéreo en Europa, que previó en sus recomendaciones la elaboración de un acuerdo multilateral entre Estados europeos. En 1955, la conferencia de la ya Comisión Europea de Aviación Civil (CEAC) redactó un texto que fue aceptado unánimemente y constituyó el acuerdo que se abrió a la firma en París el 30 de abril de 1956, vigente desde el 21 de agosto de 1957.

El Acuerdo —añade Loustau— quiso desarrollar el artículo 5 del Convenio de Chicago y delimitar en lo posible la facultad que dicho artículo concede a los Estados en cuanto a establecer «reglamentaciones, condiciones o restricciones». Se advierte en este Acuerdo una preocupación reglamentarista que, quizá, fuere prematura para la época en que se elaboró, cuando aún no se había manifestado el «charter» en su vigor y no podía suponerse su excepcional incremento ni su variedad de modalidades. Se quiso, de una parte, afirmar una protección de los servicios regulares, lo cual se expresa en el primer considerando del texto cuando los Estados partes declaran que los vuelos no regulares intraeuropeos no causen perjuicio a sus servicios regulares. Pero también se pretendió una cierta liberalización del transporte no regular, limitando parcialmente el amplio arbitrio del artículo 5.º del Convenio de Chicago, en cuanto a las «reglamentaciones, condiciones o restricciones que consideren convenientes».

Era completamente lógico que este acuerdo, antes que en ninguna otra área, fuere concebido para la europea. Como se ha dicho en determinado documento (15), el mercado del transporte aéreo intraeuropeo presenta características especiales. Aparte del hecho de que el tráfico es esencialmente internacional, los viajes correspondientes a desplazamientos por negocio son, de año en año, menos importantes en el tráfico aéreo, mientras que aumentan los correspondientes al turismo. El problema de las variaciones estacionales constituye otro aspecto que ocasiona una justa preocupación a la industria europea del transporte aéreo, dado que afecta al personal de las empresas, así como a la utilización del material volante. En consecuencia, se puede decir que las variaciones estacionales tienen repercusiones financieras apreciables en la economía de los servicios aéreos intraeuropeos.

Los trabajos de la CEAC en el campo de los viajes «todo comprendido», han demostrado la progresión espectacular de los viajes de vacaciones con aviones «charter». Este tipo de tráfico interesa al período de vacaciones que en Europa tiene lugar durante el verano y del cual se originan variaciones estacionales importantes para los transportes regulares y no regulares. En lo que respecta a los vuelos de viajes «todo comprendido», conviene recordar que los Estados miembros de la CEAC han adoptado

(14) Francisco LOUSTAU: «Los vuelos charter. Problemática jurídica», Madrid, 1973, págs. 45 y ss.

(15) «Respuesta de la CEAC a la recomendación 391 de la Asamblea Consultiva del Consejo de Europa y al informe relativa a «Ciertos aspectos financieros y económicos de las operaciones de transporte aéreo»». Nota de información de la CEAC, núm. 11. París, julio 1966, pág. 27.

CONSIDERACIONES SOBRE EL ACUERDO DE PARIS

al respecto, y de modo general, una actitud liberal que ha facilitado el desarrollo prodigioso de este tráfico.

Todo ello pone de manifiesto que el Acuerdo de París de 1956, requerido por las peculiaridades aeronáuticas europeas y contemplando el desarrollo que, dentro de ellas, tienen los vuelos no regulares, ha sido y es un instrumento sumamente útil, digno de ser imitado a medida que van expandiéndose, en otros continentes, estos vuelos no regulares de índole internacional (16).

La situación geográfica y política de Europa, así como la relativamente homogénea tecnología de los países que integran el continente han hecho posible que determinadas normas se hayan elaborado y aplicado antes en el tiempo que en otros sectores geográficos. La aviación civil está necesitada, cada día más, de unificación. Su internacionalidad demanda una igualdad jurídica para el tratamiento de muchos de sus problemas y las características de la industria facilita los sistemas de cooperación e integración ya en algunos aspectos existentes, como ocurre con tres de los países escandinavos (17).

4. ANALISIS DEL ACUERDO DE PARIS

El Acuerdo de París fue firmado el 30 de abril de 1956 por la República Federal de Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, España, Francia, Irlanda, Islandia, Italia, Luxemburgo, Noruega, Países Bajos, Suecia, Suiza y Turquía, y fue ratificado por Austria, República Federal de Alemania, Bélgica, Dinamarca, Francia, Finlandia, Noruega, Países Bajos, Portugal, Suecia, Suiza y Turquía. España depositó el instrumento de ratificación en la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI), en Montreal, el 30 de mayo de 1957.

El artículo 2 del Convenio establece que los Estados contratantes convienen en admitir libremente en sus territorios respectivos, para el embarque y desembarque de tráfico, a las aeronaves (18) sin imponer las «reglamentaciones, condiciones o restric-

(16) En este sentido, la Comisión Europea de Aviación Civil (CEAC), dependiente de la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI), habrá sido precursora en este tipo de regulaciones. Como ya se ha dicho (Paul REUTER: «Organizaciones europeas», Barcelona, 1968, pág. 15), Europa tiene dentro del sistema de las Naciones Unidas una cierta realidad geográfica y administrativa. Europea continúa siendo una región que, por su riqueza, por sus marcos, por su concentración humana, su diversidad, pesa significadamente en los destinos de las Organizaciones internacionales. Esta afirmación sigue siendo cierta, aunque limitemos Europa a la Europa occidental; pero entonces, o bien hay que considerar la parte de países europeos en el financiamiento de los presupuestos de las agrupaciones, o bien de la ayuda en todas sus formas, en los suministros en materia de asistencia técnica, en el comercio internacional y en la industria de los transportes.

(17) Naturalmente que son diferentes los conceptos de cooperación e integración. Reuter (Vid. Paul REUTER: «Organizaciones europeas», Barcelona, 1968, págs. 29 y ss.) los distingue. Las Organizaciones de cooperación —dice— se caracterizan por un aparato constitucional simple que comporta esencialmente un órgano formado por los representantes de los Estados; pueden tener otros órganos, pero consultivos subordinados al primero. En la integración aparecen poderes propios, del mismo tipo que los que resultan de funciones superiores del Estado, ejercidos por la organización. Estos caracteres de la cooperación e integración pueden ser trasladados a las compañías aéreas nacionales.

(18) Siempre que estas aeronaves estén matriculadas en un Estado, miembro de la Comisión Europea de Aviación Civil, y sea explotada por un nacional de uno de los Estados contratantes, debidamente autorizado por la autoridad nacional competente de ese Estado.

ENRIQUE MAPELLI

ciones» a que se refiere el segundo párrafo del artículo 5.º del Convenio de Chicago, cuando tales aeronaves:

- a) Hagan vuelos con fines humanitarios o en casos de necesidad urgente.
- b) Transporten pasajeros como taxis aéreos, con carácter ocasional y a petición, con la condición de que la aeronave utilizada no tenga una capacidad de más de seis plazas para pasajeros, que el punto de destino se elija por el arrendatario o arrendatarios y que no se revenda a terceros parte de dicha capacidad.
- c) Hagan vuelos en los que toda la capacidad se arriende por una sola persona (natural o jurídica) para el transporte de su personal o de sus mercancías, con la condición de que no se revenda ninguna parte de dicha capacidad.
- d) Hagan vuelos aislados sin que, de acuerdo con este inciso, ningún explotador o grupo de explotadores tenga derecho a realizar más de un vuelo por mes entre dos centros de tráfico determinado con todas las aeronaves de que disponga.

Se concederá el mismo trato a las aeronaves que se dediquen a una de las actividades siguientes:

- a) Transporte exclusivo de mercancías.
- b) Transporte de pasajeros entre regiones que no tengan enlace razonablemente directo, mediante servicios aéreos regulares. Sin embargo, todo Estado contratante podrá exigir que se suspendan estas actividades si considera que son perjudiciales para los intereses de sus servicios aéreos regulares explotados en los territorios a que es aplicable el Acuerdo. Todo Estado contratante podrá exigir información completa sobre la naturaleza e importancia de toda actividad de esta clase, que se haya realizado y podrá determinar libremente la extensión de las regiones (incluyendo el aeropuerto o aeropuertos comprendidos en ellas), modificar tal determinación en cualquier momento y decidir si tales regiones tienen enlaces razonablemente directos mediante servicios aéreos regulares.

Independientemente de estas circunstancias o estas clases de vuelos en las que se estima oportuno prescindir de las «reglamentaciones, condiciones o restricciones» establecidas en el Convenio de Chicago, el propio Acuerdo de París estipula que cuando los vuelos, por su naturaleza, es decir, por no encajar en los que acaban de ser especificados, requieran la previa autorización del Estado respectivo, éste queda obligado a dictar un reglamento al efecto. En el reglamento se indicarán los plazos en que la autorización ha de ser solicitada, la autoridad competente para otorgarla y los datos y documentos que deben consignarse y acompañarse.

Como puede verse, el Acuerdo de París unifica y simplifica la materia referente a los vuelos no regulares internacionales en dos sentidos:

- a) Exonerando de previa autorización a determinados vuelos.
- b) Estableciendo que las autorizaciones que sean requeridas para los restantes se regulen por normas simplificadas y uniformes (19).

(19) La autoridad aeronáutica española tiene publicadas estas normas en el folleto titulado «Spanish Standards on non-scheduled air services», Madrid, 1974, 40 págs.

CONSIDERACIONES SOBRE EL ACUERDO DE PARÍS

Es preciso concluir, a la vista de todo ello, que el Acuerdo de París es un instrumento muy valioso que, en definitiva, ha hecho posible el crecimiento de los vuelos no regulares dentro del continente europeo, y cuyas normas pueden servir de ejemplo para otras zonas geográficas. Estimamos, asimismo, que sus preceptos continúan teniendo vigencia y que se adecuan perfectamente a la realidad aeronáutica actual (20).

La navegación aérea, permanentemente dinámica y en evolución, requiere instrumentos ágiles que den marco jurídico a sus necesidades. El Acuerdo de París, firmado el 30 de abril de 1956, afronta uno de los temas más delicados de esta navegación aérea —el tráfico no regular— y le otorga soluciones de índole internacional que han sido verdaderamente fructíferas.

(20) Esta opinión no es compartida por otros autores. Así, Loustau (Vid. Francisco LOUSTAU: «Los vuelos charter. Problemática jurídica». Madrid, 1973, pág. 57), dice que el Acuerdo de París sigue vigente, pero es evidente su inadecuada normativa para el «charter» de hoy. El Convenio de Chicago, añade, y todas las legislaciones aeronáuticas siguen aceptando en sus disposiciones positivas la tradicional diferenciación entre transporte regular y no regular, pero es también evidente su dificultad de delimitación práctica.

