



Contribuciones históricas, normativas y jurídicas de las convenciones de París, Varsovia y Chicago a la aviación civil internacional

Historical, Normative, and Legal Contributions of the Paris, Warsaw, and Chicago Conventions to International Civil Aviation

Esp. P. Raphael Sepulveda Barino

Licenciado en Tecnología. Especialista de Posgrado en Logística. Departamento de Ingeniería de Producción, Universidad de São Paulo, Brasil ✉ raphaelbarino@hotmail.com  [0000-0001-6148-9311](https://orcid.org/0000-0001-6148-9311)

Cómo citar (APA, séptima edición): Sepulveda Barino, R. (2025). Contribuciones históricas, normativas y jurídicas de las convenciones de París, Varsovia y Chicago a la aviación civil internacional. *Política internacional*, VII (Nro. 1), 314-321. <https://doi.org/10.5281/zenodo.14486738>

DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.14486738>

RECIBIDO: 24 DE AGOSTO DE 2024

APROBADO: 10 DE DICIEMBRE DE 2024

PUBLICADO: 7 DE ENERO DE 2025

RESUMEN Este artículo examina la importancia de las convenciones de París, Varsovia y Chicago, evaluando su impacto en el desarrollo de la aviación civil, tanto en Brasil como a nivel global. A través de una revisión histórica y bibliográfica, el estudio conceptualiza cada convención y analiza sus influencias directas e indirectas en el sistema jurídico internacional que regula la aviación civil. El análisis comparativo revela cómo estos tratados han moldeado el sector de la aviación, reflejando su presencia, impacto y contribuciones a lo largo del tiempo.

Palabras clave: Aviación Civil, Convención de Chicago, Convención de París, Convención de Varsovia, Derecho aeronáutico.

ABSTRACT This paper examines the significance of the Paris, Warsaw, and Chicago conventions, assessing their impact on the development of civil aviation both in Brazil and globally. Through a historical and bibliographical review, the study conceptualizes each convention and analyzes their direct and indirect influences on the

international legal framework governing civil aviation. The comparative analysis reveals how these treaties have shaped the aviation sector, reflecting their presence, impact, and contributions over time.

Keywords: Civil Aviation, Chicago Convention, Paris Convention, Warsaw Convention, Aeronautical Law.

INTRODUCCIÓN

Los tratados internacionales constituyen una fuente de derecho internacional y, tras el proceso de incorporación, vinculan a los Estados firmantes (Pedro, 2011). Hasta finales del siglo XIX, el derecho de los tratados estaba fuertemente influenciado por las costumbres, basándose en principios como el *pacta sunt servanda* y la buena fe. Estos principios guiaban el modo de negociación, los órganos involucrados, la autenticidad de los textos, la adhesión y vigencia de los acuerdos, los efectos producidos y el proceso de extinción de los tratados (Rezek, 2008). Durante el siglo XIX, el derecho de los tratados experimentó una evolución que resultó en la creación de diversas organizaciones funcionales, encargadas de regular e implementar las normas internacionales, facilitando la cooperación entre Estados y mejorando la gobernanza global en áreas específicas.

Los tratados y las convenciones, a pesar de la terminología distinta, se refieren a acuerdos formales entre Personas Jurídicas de Derecho Internacional Público y tienen efectos jurídicos. Ambos pueden ser formalizados sin la necesidad de forma escrita y generan obligaciones y prerrogativas. La distinción radica en la naturaleza del cumplimiento: mientras que los tratados y las convenciones son obligatorios y vinculantes, algunos acuerdos internacionales, aunque similares, se basan únicamente en indicativos morales y no imponen compromisos jurídicos reales (Rezek, 2010).

Las transformaciones y el aumento de las responsabilidades económicas y sociales de los Estados, así como el desarrollo tecnológico, impulsaron el surgimiento de un nuevo campo de actuación internacional. Innovaciones como el barco de vapor, los ferrocarriles, el telégrafo, y el cable submarino que conectó Francia e Inglaterra en 1850, exigieron una

mayor coordinación entre gobiernos. En este contexto, surgieron agencias como las comisiones para administrar los ríos europeos, la Unión Telegráfica Internacional en 1865 y la Unión Postal Universal en 1874 (Herz et al., 2015). Estas relaciones entre Estados, ya sea en el comercio o en las políticas de cooperación internacional, subrayan la importancia del derecho internacional (Mello, 1992).

Con el advenimiento de la aviación, surgieron regulaciones internacionales esenciales para garantizar la seguridad y promover la cooperación entre países, modelando el derecho aéreo y fortaleciendo la paz y la colaboración global. El reconocimiento de la soberanía de los Estados sobre su espacio aéreo fue fundamental para regular las operaciones y proteger los intereses nacionales (Sa, 2019). La cooperación internacional, facilitada por organismos globales, estableció estándares y prácticas para la aviación civil, armonizando regulaciones y minimizando conflictos entre naciones. Además, la aviación civil impulsó el desarrollo económico mundial, fortaleciendo el comercio, el turismo y las relaciones diplomáticas entre los países (Botelho, 2007).

Con el rápido avance de la aviación en el siglo XX y la necesidad de cruzar fronteras, se volvió urgente regular la actividad aérea. Así como el Derecho Marítimo se entrelaza con el Derecho Comercial, el Derecho Aeronáutico surgió desde una perspectiva similar. Sin embargo, debido a sus características únicas y al desarrollo acelerado del sector, quedó claro que debía tratarse como una rama jurídica autónoma. Inicialmente, surgieron diversos términos para definir esta nueva área, como Derecho Astronáutico, Derecho de la Aviación y Derecho Espacial. Eventualmente, el término más aceptado en Brasil fue Derecho Aeronáutico, tal como lo establece el Código Brasileño de Aeronáutica (Silva, 2022).

El Derecho Aeronáutico está regulado por tratados, convenciones y actos Internacionales, de los cuales Brasil es signatario, además del Código Brasileño de Aeronáutica y la legislación complementaria. Esta rama del derecho se divide en dos grandes grupos: el derecho general y el derecho de carácter especial. El derecho general incluye tratados como el de París (1919), Madrid (1926), La Habana (1928) y Chicago (1944). El derecho de carácter especial se subdivide en tres categorías: sobre aeronaves, con tratados como Bruselas (1938) y Ginebra (1948); sobre responsabilidad civil, con convenciones como Varsovia (1929), La Haya (1955), Montreal (1966), Guatemala (1971), Montreal (1975), Guadalajara (1961), Roma (1933) y Roma (1952); y sobre derecho penal, incluyendo Tokio (1963), La Haya (1970) y Montreal (1971). Las fuentes indirectas del Derecho Aeronáutico incluyen la doctrina, la jurisprudencia y las costumbres.

En vista de lo expuesto, este artículo tiene como objetivo presentar y analizar la evolución y el impacto de las principales convenciones internacionales sobre la aviación civil, destacando cómo las convenciones de Chicago, París y Varsovia han influenciado el derecho internacional y la regulación de la aviación civil en Brasil y en el mundo. La justificación de abordar las convenciones de París, Varsovia y Chicago radica en su relevancia en comparación con otras legislaciones en la aviación civil, destacando su pionerismo en la regulación del sector, su influencia histórica, capacidad para generar nuevas leyes e impacto duradero. El análisis abarca los contextos históricos y técnicos de estas convenciones, sus objetivos y contribuciones a la estandarización y regulación del sector, subrayando su importancia en la creación de un sistema jurídico que garantiza la seguridad, eficiencia y uniformidad de las operaciones aéreas internacionales.

DESARROLLO

La Convención de París

Tras la Primera Guerra Mundial, se estableció la Convención de París, que consolidó la teoría de la soberanía del Estado sobre el espacio aéreo de su

territorio e instituyó la Comisión Internacional para la Navegación Aérea, con el objetivo de desarrollar normas globales de tráfico aéreo (Mesquita, 2018).

La Conferencia de Paz de París, celebrada en Versalles en 1919, abordó cuestiones relacionadas con la aviación y resultó en la creación de una Comisión Aeronáutica internacional, en la que Brasil participó. Esta comisión elaboró la Convención de París, que constó de 43 artículos que tratan de los aspectos técnicos, operacionales y organizacionales de la aviación civil (OACI, 2020).

En julio de 1925, para enfrentar la ausencia de una legislación adecuada en el sector aéreo, el gobierno brasileño promulgó el Decreto 16.893, que instituyó el primer Código Aeronáutico Brasileño, el Código de Navegación Aérea Civil de Brasil. Este código reflejó los principios de la Convención de París (1919) y de los primeros trabajos de la Comisión Internacional de Navegación Aérea, señalando el impacto de los tratados internacionales en la formulación de normas y leyes para la aviación civil en Brasil. A su vez, la Convención de París fue precedida por eventos anteriores, como la Conferencia Internacional de Navegación Aérea de 1910 y las Conferencias de Paz de La Haya de 1899 y 1907 (Correia & Espírito Santo Jr., 2006).

La Convención de París de 1919, realizada durante la Conferencia sobre Navegación Aérea Internacional en Versalles, Francia, tuvo como objetivo la internacionalización de la aviación civil y precedió a la Convención de Chicago, en 1944, con tres contribuciones principales: la consagración de la soberanía completa y exclusiva de los Estados sobre su espacio aéreo, la definición del principio de nacionalidad de las aeronaves y la creación de la Comisión Internacional de Navegación Aérea (CINA), que estableció normas comunes para la navegación aérea internacional y fue precursora de la actual Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), con amplios poderes para decisiones técnicas aplicables a los Estados miembros. Notablemente entonces, Estados Unidos no ratificó el Tratado de Versalles, lo que los excluyó de la Convención de París (Dobson, 2017).

La Convención de Varsovia

En 1929, en Varsovia, Polonia, se celebró una convención con el objetivo de unificar las reglas sobre el transporte aéreo internacional, estandarizando la emisión de billetes de pasaje, notas de equipaje y conocimientos de carga. Este acuerdo también definió los límites de la responsabilidad civil del transportista en casos de daños resultantes de muerte, lesiones u otras lesiones a los pasajeros y tripulantes, además de regular la responsabilidad por daños al equipaje y a la carga (ANADEP, 2009).

Antes de la convención, la ausencia de estandarización internacional en el transporte aéreo resultaba en prácticas y responsabilidades divergentes entre las compañías, complicando la resolución de disputas y la protección de los derechos de los pasajeros. Con la adopción de la convención, se estableció una mayor uniformidad en las operaciones de transporte aéreo internacional, proporcionando reglas claras para las responsabilidades de las aerolíneas y ofreciendo a los pasajeros una protección jurídica más robusta (Amaral, 2009).

La Convención de Varsovia impactó además el sector aéreo al proporcionar una base legal uniforme para el transporte aéreo internacional, lo que aumentó la seguridad jurídica y redujo la variación en las prácticas entre las aerolíneas. Estableció límites de responsabilidad para la compensación de los pasajeros, lo que, aunque inicialmente bajo, ofreció protección legal. Además, al crear un entorno más predecible y seguro, la convención contribuyó al crecimiento del transporte aéreo comercial, facilitando la expansión del sector (PORLOGIS, 2013).

La Convención de Varsovia, ratificada por Brasil, se convirtió en uno de los principales instrumentos del Derecho Internacional Privado al regular la responsabilidad en accidentes y el transporte internacional de pasajeros, equipajes y cargas remuneradas. Debe significarse que la Convención de Varsovia fue posteriormente revisada por el Protocolo de La Haya en 1955 y por el Protocolo de Montreal en 1975, que

ampliaron y actualizaron sus disposiciones, adaptando las reglas a las nuevas necesidades emergentes y desafíos del transporte aéreo internacional, consolidando su papel en la legislación internacional y garantizando un marco jurídico consistente para las cuestiones relacionadas con el transporte aéreo.

La Convención de Chicago

El intervalo entre el inicio de la Segunda Guerra Mundial y la Convención de Chicago de 1944, que estableció el Acuerdo Provisional sobre la Aviación Civil Internacional, estuvo marcado por importantes desarrollos en la diplomacia aeronáutica, influyendo decisivamente en la formulación de normas y estándares para el sector de la aviación y el transporte aéreo (Mesquita, 2018).

En este contexto, la Convención de Chicago, celebrada en 1944 en Chicago, Estados Unidos, fue fundamental para consolidar el principio de la soberanía de los Estados sobre el espacio aéreo de sus territorios, introduciendo innovaciones en relación con convenciones anteriores. Al reconocer explícitamente la soberanía, la Convención de Chicago, a través del Artículo 1º, aseguró que cada Estado tuviera control pleno sobre su espacio aéreo, promoviendo la seguridad y evitando conflictos. Mediante la OACI, estableció normas y prácticas recomendadas (SARPs) adoptadas globalmente, estandarizando la navegación aérea y respetando uniformemente la soberanía de los Estados. A diferencia de convenciones anteriores como la de París, la Convención de Chicago también introdujo la distinción entre aeronaves civiles y gubernamentales en el Artículo 3º, que restringe el sobrevuelo o aterrizaje de aeronaves gubernamentales sin permiso. Este enfoque integral no solo garantizó el control sobre el espacio aéreo, sino que también promovió un desarrollo ordenado de la aviación civil, estableciendo una estructura internacional que sigue siendo relevante (Rollo, 1994).

Haciendo un análisis retrospectivo, se evidencia que la Convención de Chicago ha desempeñado un papel fundamental en la diplomacia aérea al es-

tablecer, en el artículo 43, la creación, estructura y propósitos de la Organización de Aviación Civil Internacional, con amplios poderes para la regulación técnica, legal y la arbitración internacional, compuesta por una Asamblea, un Consejo y otros órganos necesarios. Según el artículo 44, la Organización de Aviación Civil Internacional tiene como objetivo desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y promover el progreso del transporte aéreo global, con metas que incluyen asegurar la seguridad y el orden en la aviación civil, fomentar la técnica para fines pacíficos, estimular el desarrollo de infraestructuras aéreas y satisfacer las necesidades globales de transporte aéreo eficiente. La Organización de Aviación Civil Internacional también busca evitar la competencia desleal, garantizar derechos iguales para los Estados y contribuir a la seguridad de los vuelos internacionales (OACI, 1944).

Brasil se adhirió a la Convención sobre la Aviación Civil Internacional el 7 de diciembre de 1944, la cual fue aprobada por el Decreto-Ley nº 7.952, del 11 de septiembre de 1945, ratificada el 26 de marzo de 1946 y promulgada por el Decreto nº 21.713, del 27 de agosto de 1946. Según el artículo 37 de la Convención, los Estados contratantes se comprometieron a colaborar para lograr la mayor uniformidad posible en sus regulaciones, cuando esto beneficie la actividad aérea (Pedro, 2011).

Destaca que la Convención de Chicago fue fundamental para el desarrollo seguro y continuo de la aviación civil internacional. Con la implementación de normas técnicas y legales uniformes, la Convención permitió un avance consistente en el sector, promoviendo la seguridad y la eficiencia de las operaciones aéreas en todo el mundo (Brasil, 1946).

Análisis de la influencia de las convenciones de París, Varsovia y Chicago en la aviación civil brasileña y mundial

En cuanto a su importancia en el mundo moderno, las convenciones presentan diferentes hitos. La Con-

vención de París (1919) fue el primer gran intento de regular la aviación civil internacional, estableciendo la soberanía de los Estados sobre su espacio aéreo y creando la Comisión Internacional de Navegación Aérea, antecesora de la OACI, que facilitó la expansión ordenada de la aviación civil. Posteriormente, la Convención de Varsovia (1929) estandarizó las reglas para el transporte aéreo internacional, especialmente en lo que respecta a la responsabilidad de las aerolíneas por daños a pasajeros, equipajes y cargas, promoviendo una mayor seguridad jurídica y previsibilidad en el sector. Más adelante, la Convención de Chicago de 1944 estableció la Organización de Aviación Civil Internacional y definió normas abarcadoras para la navegación aérea y la seguridad, siendo fundamental para la reconstrucción y expansión de la aviación civil en el periodo de posguerra, además de promover la paz y la cooperación internacional.

En el ámbito de las contribuciones a la sociedad en general, la Convención de París de 1919 estableció el primer marco regulatorio para la aviación civil, promoviendo la cooperación internacional y creando normas técnicas que mejoraron la seguridad y la eficiencia del transporte aéreo. La Convención de Varsovia de 1929, al estandarizar las reglas de responsabilidad y documentación, aportó mayor previsibilidad y confianza tanto para pasajeros como para operadores, incentivando el crecimiento del sector. La Convención de Chicago de 1944 tuvo un impacto profundo al crear la OACI y definir un conjunto integral de normas y prácticas recomendadas, facilitando la expansión segura y ordenada de la aviación civil internacional.

Además de los avances y contribuciones presentados, las respectivas convenciones también trajeron al debate cuestiones que generaron impases y retrocesos. La Convención de París enfrentó varios desafíos, como la falta de adhesión universal y dificultades en la implementación consistente de sus normas, además de haberse vuelto pronto obsoleta debido a la rápida evolución tecnológica de la aviación. Asimismo, la Convención de Varsovia fue

criticada por establecer límites de responsabilidad considerados bajos, lo que conllevó a varias enmiendas y su sustitución por otros tratados posteriores, como la Convención de Montreal, y de igual forma, la aplicación inconsistente de sus normas generó incertidumbres jurídicas. Por su parte, la Convención de Chicago, a pesar de su éxito, tuvo que lidiar con la resistencia a la liberalización del transporte aéreo y la dificultad de armonizar normas técnicas y operativas en un sector globalizado y dinámico.

En conclusión, las convenciones de París, Varsovia y Chicago fueron fundamentales para la formación del régimen actual de la aviación civil, tanto en Brasil como internacionalmente. Sus desarrollos crearon un sistema de transporte aéreo eficiente y seguro, con un marco regulatorio que protege a las empresas y a los consumidores, y proporciona apoyo jurídico para cuestiones técnicas y económicas del sector.

CONCLUSIONES

Este artículo buscó analizar la evolución y el impacto de las principales convenciones internacionales sobre la aviación civil, enfocándose en las de París, Varsovia y Chicago. El análisis abarca los contextos históricos y técnicos de estas convenciones, sus objetivos y contribuciones, y los desafíos y retrocesos enfrentados para la estandarización y regulación del sector, así como el impacto generado por estas normas en el desarrollo y la regulación de la aviación civil internacional. El artículo destaca cómo estas convenciones influyeron en el derecho internacional y en la regulación de la aviación civil tanto en Brasil como a nivel global, subrayando la importancia de su implementación en la creación de un sistema jurídico que asegure la seguridad, eficiencia y uniformidad de las operaciones aéreas internacionales.

Para alcanzar este objetivo, el artículo revisó individualmente las convenciones de París, Varsovia y

Cuadro 1 - Impacto de las convenciones

Convenio	Influencia Comercial	Influencia Legislativa	Influencia Normativa	Influencia en las Relaciones Comerciales	Influencia en las Relaciones Diplomáticas	Desarrollos Generados
París (1919)	Moderada	Alta	Inicial	Alta	Alta	Soberanía Aérea
Varsovia (1929)	Alta	Alta	Media	Alta	Media	Responsabilidad del proveedor
Chicago (1944)	Muy Alta	Muy Alta	Alta	Muy Alta	Muy Alta	OACI, Normas Técnicas

Fuente: El autor.

Chicago, contextualizándolas y caracterizándolas dentro del momento en que se llevaron a cabo. Se exploraron las particularidades de cada convención en su contexto histórico, su importancia para el sector de la aviación y sus impactos en la sociedad, incluyendo la creación de organismos de control, normas técnicas, legislaciones y acuerdos entre los países signatarios.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Amaral, C. E. R. do. (2009). *Convenção de Varsóvia, 1929. JusBrasil*.

ANADEP. (1929). *Convenção de Varsóvia*. Brasília: ANADEP.

Botelho, D. S. da F. (2007). *A Regulação na Aviação Civil*. In J. B. Gouveia (Coord.), *Estudos de Direito Aéreo – I Pós-graduação em Direito Aéreo e Direito Espacial*. Coimbra: ALMEDINA.

Brasil. (1946). Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946. *Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF*.

Brasil. (1986). Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. *Código brasileiro de aeronáutica*.

Dobson, A. (2017). *A History of International Civil Aviation: From its Origins Through Transformative Evolution*. New York: Routledge.

França. (1919). *Tratado de Versalhes*. Paris.

Herz, M., Hoffman, A. R., & Tabak, J. (2015). *Organizações Internacionais (2ª ed.)*. Rio de Janeiro: Editora Elsevier.

Mello, C. D. de A. (1992). *Curso de Direito Internacional Público (9ª ed., Vol. I)*. São Paulo: Renovar.

Mesquita, I. M. (2018). *Poder Espacial e Direito Aeronáutico*. Rio de Janeiro: Editora Luzes.

Organização da Aviação Civil Internacional (OACI). (1944). *Convenção sobre a Aviação Civil Internacional*, assinada em Chicago, em 7 de dezembro de 1944.

Pedro, F. A. de F. (2011). *A validade normativa da Convenção de Chicago de 1944 que orienta o processo de investigação de acidentes aéreos no ordenamento jurídico brasileiro à luz de uma interpretação constitucional*. *Revista Conex. SIPAER*, 2(2).

Porlogis. (2013). *CONVENÇÃO PARA A UNIFICAÇÃO DE CERTAS REGRAS RELATIVAS AO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL*. Porto: Porlogis.

Rezek, J. F. (2010). *Direito Internacional: curso elementar (12ª ed.)*. São Paulo: Saraiva.

Rollo, V. F. (1994). *Aviation Law: an introduction (4ª ed.)*. Maryland: Maryland Historical Press.

Sa, M. (2019). *A evolução do direito aéreo internacional e a Convenção de Chicago*. *Revista Jus Navigandi*.

Silva, T. G. M. da. (2022). *Direito aeronáutico – a normatização da aviação civil e espaço aéreo (Trabalho de Conclusão de Curso, Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo)*.

CONFLICTO DE INTERESES

El autor declara que no existen conflictos de intereses relacionado con el artículo.

AGRADECIMIENTOS

No aplica.

FINANCIACIÓN

No aplica.

PREPRINT

No publicado.

DERECHOS DE AUTOR

Los derechos de autor son mantenidos por los auto-

res, quienes otorgan a la Revista Política Internacional los derechos exclusivos de primera publicación. Los autores podrán establecer acuerdos adicionales para la distribución no exclusiva de la versión del trabajo publicado en esta revista (por ejemplo, publicación en un repositorio institucional, en un si-

tio web personal, publicación de una traducción o como capítulo de un libro), con el reconocimiento de haber sido publicada primero en esta revista. En cuanto a los derechos de autor, la revista no cobra ningún tipo de cargo por el envío, el procesamiento o la publicación de los artículos.