T
348.51
B142



# EL DERECHO AEREO COLOMBIANO Y SU PROYECCION INTERNACIONAL

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
Biblioteca Universitaria
Fernández de Madrid

GREY BAEZ PASSOS
RUDDY DESCHAMPS

SCIB
00014060

51518

CARTAGENA
UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
FACULTAD DE DERECHO
1988

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLITICAS

| | |
|---|---|
| Rectora: | Lic. Beatriz Bechara de Borge |
| Secretario General: | Dr. Manuel Sierra Navarro |
| Decano: | Dr. Alcides Angulo Passos |
| Secretario Académico | Dr. Pedro Maciá Hernández |
| Presidente: | Dr. Jaime Cuesta Ripoll |
| Primer Examinador: | Dr. Jaime Cuesta Ripoll |
| Segundo Examinador: | |
| Tercer Examinador: | |

Cartagena, noviembre de 1988

TABLA DE CONTENIDO

Págs.

INTRODUCCION 1

1. ANALISIS HISTORICO DEL DERECHO AERONAUTICO 4

1.1 ANALISIS HISTORICO A NIVEL INTERNACIONAL 4

1.1.1 Perfiles históricos de la actividad aérea antes del siglo XX 4

1.1.2 El siglo XX comienzos de la Legislación Aérea 7

1.1.2.1 La Primera Guerra Mundial (1914-1918) la aeronave como elemento decisivo de guerra 8

1.2 ANALISIS HISTORICO A NIVEL DE COLOMBIA 9

2. PANORAMA DOCTRINAL SOBRE EL DERECHO AEREO 13

2.1 DIVERSAS DENOMINACIONES 13

2.2 DEFINICIONES SEGUN DIFERENTES TRATADISTAS 14

3. CARACTERISTICAS DEL DERECHO AEREO 17

3.1 CARACTER INTERNACIONAL 17

3.2 DINAMISMO O RAPIDA EVOLUCION 18

3.3 REGLAMENTISMO O NORMATIVIDAD UNIFICADORA 19

Págs.

3.4 AUTONOMIA 19

3.4.1 El derecho aéreo y las reglas generales del derecho civil y mercantil 19

3.4.2 El derecho aéreo y el derecho marítimo 20

3.4.3 Autonomía del derecho aéreo frente al derecho interplanetario 22

4. INSTITUCIONES PECULIARES DEL DERECHO AEREO 25

4.1 EL ESPACIO AEREO 25

4.1.1 Importancia del espacio aéreo 25

4.1.2 La diferencia existente entre espacio aéreo y el aire atmosférico 26

4.1.3 Doctrina sobre la naturaleza del espacio aéreo 27

4.2 LA SOBERANIA SOBRE EL ESPACIO AEREO 37

4.2.1 Soberanía 37

4.2.2 Soberanía territorial 41

4.2.3 Soberanía sobre el espacio aéreo 43

4.2.4 Delimitación del espacio aéreo 51

4.3 LA INFRAESTRUCTURA 58

4.3.1 Qué se entiende por infraestructura? 58

4.3.2 Los aeródromos y su clasificación 58

4.3.3 Los servicios de ayuda a la navegación aérea 62

4.4 EL TRANSPORTE AEREO 64

Págs.

4.4.1 Generalidades 64

4.4.2 El contrato de transporte 64

4.4.3 Clasificación del contrato de transporte aéreo 66

5. VIOLACION DEL ESPACIO AEREO 71

5.1 CONCEPTO 71

5.1.1 Casos 72

5.1.2 Aeronaves civiles y sobrevuelo 73

5.2 CONSECUENCIAS DE LA VIOLACION DEL ESPACIO AEREO 78

5.2.1 Consecuencias para el Estado territorial 79

5.2.1.1 Práctica estatal 79

5.2.1.2 Empleo de las armas contra aeronaves civiles 80

5.2.1.3 Sanciones 83

5.3 RESPONSABILIDAD INTERNACIONAL DEL ESTADO TERRITORIAL 85

5.4 EL CONVENIO DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL Y LA VIOLACION DEL ESPACIO AEREO 90

5.4.1 Interceptación de aeronaves 90

5.5 ENMIENDA AL CONVENIO DE CHICAGO: ARTICULO 3 BIS 93

5.5.1 Procedimiento 93

5.5.2 Viabilidad 94

5.5.3 Redacción 97

Págs.

5.5.4 Principios 97

5.5.5 Aprobación 99

6. POLITICA AERONAUTICA 100

6.1 DISTINTOS CONCEPTOS DE POLITICA AEREA 100

6.2 POLITICA AEREA Y LA CIENCIA POLITICA 101

6.3 FACTORES QUE HAN DETERMINADO LA POLITICA AERONAUTICA DE NUESTRO PAIS 102

6.3.1 Factores geográficos 102

6.3.2 Factores económicos y sociales 103

6.3.3 Factores Jurídicos 105

6.4 PROBLEMATICAS NACIONALES QUE REQUIEREN DE LA POLITICA AEREA 106

6.4.1 El contrabando 106

6.4.2 La piratería aérea 107

6.4.3 Tráfico de estupefacientes 108

6.5 POSIBLES SOLUCIONES 109

6.5.1 La comisión nacional para la prevención de la delincuencia 109

6.5.2 Medidas preventivas 110

7. EL PODER AEREO 113

7.1 QUE ES EL PODER AEREO? 113

7.2 ELEMENTOS CONSTITUTIVOS DEL PODER AEREO 120

7.2.1 El control del espacio aéreo 120

7.2.2 Capacidad de volar 129

pãgs

8. LEGISLACIONES INTERNACIONALES CON CARACTER DE FUENTES DEL DERECHO AEREONAUTICO SUSCRITA POR COLOMBIA 135

8.1. CONVENIOS Y ACUERDOS MULTILATERALES DE CARACTER GENERAL 136

8.1.1 Estipulaciones que comprometen la órbita del derecho público.

8.1.1.1 Convenio para la reglamentación de la navegación aérea (París 1919) 137

8.1.1.1.1 Principios que informan la convención 137

8.1.1.2 Convenio y acuerdos de Chicago (1944) 140

8.1.1.3 Convenio de Tokio sobre infracciones y otros actos cometidos a bordo de las aero naves, 1963 146

8.1.1.4 Protocolo de BUenos Aires, 1968 147

8.1.1.5 Conferencia de la Haya para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, 1970. 148

8.1.2 Estipulaciones que comprometen la órbita del derecho privado. 150

8.1.2.1 Conferencia Internacional de Navegación aérea, Paris 1910 150

8.1.2.2 Congreso de Verona, 1910 151

8.1.2.3 Comité jurídico de la 151

Págs.

aviación, París, 1911 151

8.1.2.4 Convenio de Varsovia, 1929 152

8.1.2.5 Convención de Roma, 1933 153

8.1.2.6 Reunión de La Habana o asociación de transporte aéreo internacional, 1945 154

8.1.2.7 Convenio de Roma, 1952 155

8.1.2.8 Protocolo de la Haya, 1955 155

8.1.2.9 Convenio de Guadalajara, 1961 156

8.1.2.10 Protocolo de Guatemala 157

8.2 CONVENIOS Y ACUERDOS BILATERALES SUSCRITOS POR COLOMBIA 158

8.2.1 Convenio aéreo Colombo-Español 159

8.2.2 Convenio entre el Gobierno del Reino Unido y el Gobierno de la República de Colombia 161

8.2.3 Convenios sobre transportes aéreos entre Colombia y Panamá 161

8.2.4 Convenio para el transporte aéreo entre la República de Colombia y la República Federal Alemania 162

8.2.5 Acuerdo sobre transporte aéreo entre los Gobiernos de Colombia y Portugal 162

8.2.6 Acuerdo relativo al mutuo permiso para volar aeronaves comerciales celebrado entre Colomiba y los Estados Unidos 163



D. DE CARTAGENA

Págs.

8.2. Acuerdo sobre transporte aéreo entre la República de Colombia y la República de Francia 164

8.2.8 Acuerdo sobre transportes aéreos entre la República de Colombia y la República del Brasil 164

8.3 TRATADOS BILATERALES FRONTERIZOS 165

8.3.1 Tratado bilateral ratificado entre los gobiernos de Colombia y Venezuela 165

9. LEGISLACIONES INTERNAS SOBRE EL DERECHO AERONAUTICO 169

9.1 LEY 53 DE 1887 170

9.2 LEY 89 DE 1938 170

9.3 DECRETO 410 DE 1971 171

10. ORGANISMOS DEL DERECHO AERONAUTICO 175

10.1 ORGANISMO NACIONAL DEL DERECHO AERONAUTICO 175

10.1.1 Departamento administrativo de Aeronáutica Civil (Decreto 2332 de 1977) 175

10.2 ORGANOS DE ELABORACION DEL DERECHO AERONAUTICO INTERNACIONAL 176

10.2.1 Organizaciones Gubernamentales 176

10.2.1.1 Comisión Internacional de navegación aérea 176

10.2.1.2 El Comité Internacional Técnico de

Págs.

expertos jurídicos aéreos (CITEJA) 178

10.2.1.3 Organización de la aviación civil internacional (OACI) 178

10.3 ORGANIZACIONES PRIVADAS QUE CONTRIBUYEN A LA FORMACION DEL DERECHO AERONAUTICO INTERNACIONAL 179

10.3.1 Comité jurídico internacional de la aviación 179

10.3.2 Instituto de Derecho Internacional 179

10.3.3 International Law Association (ILA) 180

10.3.4 Cámara de Comercio Internacional 180

10.3.5 Unión Internacional de Aseguradores de Aviación (IUAI) 181

10.3.6 La IATA 181

10.3.7 Federación Aeronáutica Internacional 181

CONCLUSIONES 183

BIBLIOGRAFIA 187

# INTRODUCCION

El motivo que nos lleva a escoger como trabajo de investigación "EL DERECHO AEREO COLOMBIANO Y SU PROYECCION INTERNACIONAL", es desde el punto de vista teórico el de demostrar al estudiante del Derecho, que éste ofrece además de las ramas del derecho básico, otras como el derecho aéreo, que quizás por ser de las llamadas especializaciones, se encuentran un tanto olvidadas, como también comprobar por qué dichas rama es considerada como una de las que mayor acogida brinda al derecho internacional. Desde el punto de vista práctico nos incita el propósito sincero de contribuir al progreso y bienestar de nuestro país con las sugerencias pertinentes a la problemática de la actividad aeronaútica y porque ha sido nuestra intención la de resaltar el objeto de dicha ciencia, la aviación, que es una de las técnicas más avanzadas al servicio del hombre y las relaciones que ella puede generar que son de amistad y de entendimiento entre los pueblos del mundo, sin olvidar que la misma pueda llegar a constituir una amenaza a la paz y seguridad, además de una violación a la

soberanía de las naciones.

Las investigaciones sobre el Derecho Aéreo, sobre las circunstancias que regula y sus realidades nos han lleva do a obtener ricos conocimientos sobre la materia los cuales pretendemos transmitir a través de nuestra exhaus tiva investigación.

Para efectos de un conocimiento completo e informativo de tan olvidada rama del derecho, incluimos las genera lidades de la materia, en especial un breve análisis histórico de la aviación, del derecho aeronáutico nacio nal e internacional; definiciones, características pecu liares en especial su carácter internacional y su dina mismo; como también las instituciones propias del Derecho Aéreo como son: El espacio aéreo y su soberanía, la infraestructura y el transporte aéreo.

Atendiendo de manera especial el aspecto humano de la materia nos encargamos de ilustrar nuestra investigación con el importante tema de actualidad mundial "la viola ción del espacio aéreo" y sus respectivas consecuencias.

Con la finalidad de que esta investigación tenga no sólo utilidad teórica sino también práctica para las ciencias jurídicas conseguimos describir las problemáti

cas y sugerir soluciones a las mismas, teniendo en cuenta los acuerdos, convenios, convenciones y tratados vigentes en Colombia.

# 1. ANALISIS HISTORICO DEL DERECHO AERONAUTICO

## 1.1 ANALISIS HISTORICO A NIVEL INTERNACIONAL

1.1.1 Perfiles históricos de la actividad aérea antes del siglo XX. La antesala histórica de la aviación indica que el afán de conquistar el espacio data de mucho tiempo atrás.

En los primeros tiempos se manifestó a través de cual quier circunstancia humana de elevarse y navegar por los aires, nos referimos a las famosas leyendas y mitos sobre animales imaginarios y hombres con poderes de volar. En efectos los Griegos, Romanos, Chinos y en general todos los pueblos que dejaron huellas de sus civilizaciones, dotaban a los animales con mitológicos o imaginarios poderes de surcar los aires e inclusive de transportar personas. Es así como el ingenio humano concibe la posibilidad del vuelo en aparatos más pesados que el aire: Ornitópteros, helicópteros, autogiros, planeadores y aeroplanos. Los ornitópteros son apara tos voladores dotados de ala que baten en el aire con

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
Biblioteca Universitaria
Fernández de Madrid

movimietnos alternados e imitación del vuelo de las aves; ésta es la idea más antigua y su origen se remon ta más allá de la mitología griega cuyos héroes legen darios cruzaban los aires cabalgando en pegaso, el caba llo alado. Conocida es, también la fábula griega de Dédalo e Icaro que para escapar el laberinto de Creta fabricaron y se pusieron unas alas que les permitieron remontarse a los aires y obtener la libertad.

En materia de inventos y diseños de máquinas voladoras, han transcurrido ya casi cuatro siglos. Cuenta la histo ria que el físico Arquitar de Tarento construyó una paloma de madera con las alas articuladas. A finales del siglo XV fue Leonardo de Vinci, el genial artista e investigador Italiano, el que se preocupó por los principios técnicos del vuelo, para lo cual diseñó un ingenioso aparato de alas móviles, una especie de helicóp tero, mediante el estudio de las aves, de su estructura y movilidad. En los años 1600 y 1700, los diseños por lo general trataban de imitar a los murciélagos, las palomas, cisnes y aves semejantes. Ya en la segunda mitad del siglo XIX, Cavendish logra aislar el hidróge no, y como elemento más liviano que el aire, da pie para la fuerza ascendente de los globos. Más tarde los hermanos Montgolfier, Blanchine, el Marqués de Arlan des y otros, aplicando ya principios inmutables y seguros

construyeron globos que a veces tripularon.

Posteriormente se comienza a utilizar aquellos avances, como medio de guerra. En 1794, en plena Revolución Francesa, dos soldados a bordo de un globo sobrevolaron el territorio enemigo y tomaron desde el aire datos de interés militar.

En el sitio de Venecia 1849, los Austriacos también utilizaron globos para lanzar bombas. Inclusive en 1870 durante la guerra Franco-Prusiana, a una altura de 2500 metros se desarrolló la primera batalla aérea entre dos globos de distintas nacionalidades.

Primeras disposiciones; el anterior vistazo a los albores y pioneros de la aviación, nos demuetra, el afán del hombre de remontarse y navegar por los aires.

A esa circunstancia no fue ajeno el derecho, aunque fuera con disposiciones simples, pero que trataban, sin lugar a dudas de regular el incipiente hecho de la aviación.

Se cita, como una de las más antiguas disposiciones la ordenanza local francesa de la policía del 23 de abril de 1724, la que prohibe "fabricar y elevar globos y

otras máquinas aerostáticas a las cuales se les adapta vapores de espíritu de vino, artificios u otras materias peligrosas al fuego" y ordena que no podrán elevarse globo sin permiso previo. Está demás decir que la regla mentación citada no es una regla o disposición sobre legislación aeronáutica, ni trata propiamente de aerona ves, sino una simple medida policial para prevenir el incendio por medio de globos de entretención.

Posteriormente fue evidente que los tratadistas e inter nacionalista se preocuparon bastante más del Derecho Aéreo que los gobiernos. Ya en 1889 se reunió en Paris una Conferencia Internacional de Derecho Aéreo; pero tanto a esa como la que se reunió en la Haya, estudiaron la aereonave bajo un punto de vista puramente bélico. No era el desarrollo de la aeronavegación frente al Derecho lo que interesa estos congresos, sino el papel que jugaría en una guerra y las limitaciones que debería establecer el Derecho Internacional a su uso como elemen to de guerra.

1.1.2 El Siglo XX comienzos de la Legislación Aérea. En dicho período (empezó el día 1 de Enero de 1901 y terminará el 31 de diciembre del año 2000) es que podemos afirmar categóricamente nace la legislación aérea.

Lo anterior, por cuanto en 1910 se dictó el primer Decre

to en Alemania, y el año siguiente, en Francia y Gran Bretaña. La Ley Inglesa "Aerial Navigation Act", apartán dose de las simples reglamentaciones policiales, estable ce ya una doctrina o principio de Derecho Aéreo, que es la soberanía exclusiva del Estado sobre el espacio aéreo encima de sus territorios y, en consecuencia, su potestad de prohibir el vuelo, salvo autorización o convenio, a las aeronaves extranjeras.

Igualmente en 1910, a iniciativa del gobierno Francés, se reunió en París la primera Conferencia Internacional de aeronavegación, con la asistencia de 19 Estados Euro peos, en los que se abordaron problemas jurídicos como la soberanía sobre el espacio aéreo, el dominio, la nacionalidad de las aeronaves y el tránsito aéreo Interna cional. La Conferencia no llegó a conclusiones definiti vas, sino que redactó un proyecto para ser sometido a la consideración de los Estados.

Tres años después, y en víspera de la guerra, Francia y Alemania firmaban el primer tratado sobre aeronavega ción, reglamentando los aterrizajes de los aeronaves de cada Estado en el territorio del otro.

1.1.2.1 La primera guerra mundial (1914-1918) la aero nave como elemento decisivo de guerra. La guerra mundial

detuvo el desarrollo del derecho aéreo, pero dió un impulso como nunca se había imaginado a la aviación. La aeronave, como elemento de guerra, se multiplicó rápidamente. Los países en cinco años vieron multiplicado por mil sus efectivos aéreos.

Al término del conflicto era una necesidad urgente encau zar jurídicamente, no la aeronave como arma de guerra, sino a valioso elemento de transporte ya llegado a un período de verdadero desarrollo y listo para ser empleado en el Comercio Intenacional.

Frente a estos ensayos oficiales, los estudios particula res de los juristas fueron más numerosos y profundos destacándose la labor del "Instit de Droit International" y la "International Law Association" que, en sus congre sos y reuniones periódicas, estudiaron los diversos puntos jurídicos, aunque casi exclusivamente bajo el aspecto del Derecho Público. Las citadas normas y muchas otras trascendentales dieron entidad a los principios del Derecho Aéreo.

## 1.2 ANALISIS HISTORICO A NIVEL DE COLOMBIA

Existe en el Museo del Oro del Banco de la República, en la ciudad de Bogotá, una colección de pequeñas piezas

que han llamado la atención de los científicos ya que en su forma se asemejan de una manera extraordinaria a diseños de la aeronáutica actual; estas piezas en cierran que el deseo de volar, también se produjo en la mente de nuestros antepasados. No sabemos si su anti güedad se remonta más allá de los quinientos años o de los mil quinientos, lo único que podemos aseverar es que estas curiosas piezas surgieron "por ahí", en medio de algunos de esos escondidos valles que se anidan entre la imponencia de las montañas andinas y la exhube rancia del trópico americano; el artífice que las elabo ra, en el más puro oro, se perdió para siempre en medio de la historia y de él solo nos llegó un enigma y mucho de misterio y fantasía.

Pero de ese mismo trópico y de esos valles andinos sur gió siglos más tarde y para mantenerse como una absolu ta realidad hasta el presente, la primera compañía comer cial de aviación en las Américas. Todo comenzó, con la primera guerra mundial que tantos estragos causó en Europa, la cual abrió los cielos de Colombia para el desarrollo de la aviación y fue así como en base a viejos aviones de combate adaptados como pequeños transportes, se fundó la primera empresa comercial aérea en el país constituida por un grupo de pilotos alemanes.

En el año de 1919 se amplía la sociedad, bajo el nombre

de Sociedad Colombo-Alemana de transporte aéreo, "SCADTA" y decide traer al país el primer avión construído para el transporte comercial, adquirido en Nueva York y para su traslado contrató los servicios de un piloto nortea mericano de nombre William Knox-Martin. Tales fueron los antecedentes de un acto jurídico verdadero, por cuanto la sociedad fue constituida ante el Notario Segun do del Circuito de Barranquilla. Como primer presidente de la sociedad fue nombrado Don Ernesto Cortissoz en el año de 1924, el 7 de junio, Barranquilla se vestía de fiesta. Llegaban grandes personalidades de Bogotá eran el Ministro de Obras Públicas y el Ministro de Hacienda que venían a estudiar el problema de la navega ción en el río Magdalena y a inaugurar los trabajos para la apertura de bocas de cenizas. Se acordó que se dejarían caer volantes con propagandas para la ciudad, utilizando para esto un avión de la compañía, el cual fue piloteado por el Señor Von Kron ocupando el puesto de copiloto, el señor Ernesto Cortissoz, despegó del río el avión de nombre "Tolima". De pronto el avión se precipitó a tierra en una espesa columna de humo negro se comprobó la espantosa muerte de Don Ernesto Cortissoz, convirtiéndose en la primera víctima de la incipiente aviación comercial en el país. El hecho anterior motivó que posteriormente las autoridades aero náuticas del país reconocieran la gestión realizada

por Don Ernesto Cortissoz, dando al aeropuerto su nombre, que conserva en la actualidad.

Al otro lado del Atlántico, Ingleses, Franceses, Alemanes Austríacos, Italianos, Belgas, Holandeses, apenas termi nada la primera guerra (1914-1918), se lanzaron decidida mente a establecer líneas aéreas comerciales; de todos esos intentos de esa "generación del año 19, solamente dos de esas empresas comerciales han llegado hasta nues tros días: La Real Compañía Holandesa de Aviación KLM, en Europa, cuya fundación se realiza en 1919 y en América la Scadta, hoy Avianca.

En 1930 y ante una serie de circunstancias especiales motivada en gran parte por la situación política Euro pea, la compañía cambia su razón social y toma el nombre de Aerovías Nacioanles de Colombia S.A. -AVIANCA- pasan do a ocupar sus principales cargos directivos personal colombiano.

En 1938 ya en nuestro país había entrado en vigencia la Ley 89 del mismo año, que reglamenta la aeronaútica civil, sus distintas funciones, además de definir normas reguladoras de la actividad aérea.

El Código de Comercio, Decreto 410 de 1971, libro V,

en su capítulo preliminar (disposiciones comunes) y en su parte segunda rige todas las actividades de aeronáu tica civil.

La Conferencia de Chicago de 1944 establece otra etapa en la evolución histórica de esta disciplina ya que se crea la Organización de la Aviación Civil Interna cional (OACI).

# 2. PANORAMA DOCTRINAL SOBRE EL DERECHO AEREO

## 2.1 DIVERSAS DENOMINACIONES

La nueva rama del derecho que tratamos, ha tenido en su desarrollo histórico y conceptual diversas denomina ciones, según sea la escuela y la tradición a que se acoge. Así, en Francia recibe los nombres de locomotion aérienne y droit aéronautique, utilizados por precursores de esta materia, como son Henri Couvannier, Pepin Lemoine entre otros. En España adoptan, de manera casi unáni me, la denominación derecho aeronáutico. En Italia, Ambrosini lo llama dirittio aviatorio; Fragali y Spasia no lo denominan diritto aeronáutica y la clásica Scuola Napolitana de Scuola, acoge el término diritto de la navegozione. En nuestro país acogen diversos nombres los tratadistas, entre otros tenemos a Pardo Tovar, Vásquez Rocha, Cobo, Cayón, Sánchez Bernal y Barrera Barraza.

La pugna, si pudieramos llamarla así, ha surgido entre los nombres del Derecho Aeronáutico y Derecho Aéreo.

Dicha pugna lo es tan solo en apariencia, ya que en su derecho se llega a las mismas conclusiones.

## 2.2 DEFINICIONES SEGUN DIFERENTES TRATADISTAS

Al igual qeu las denominaciones, las definiciones han sido profusas, pero guardando generalmente similitud en sus notas características. Tenemos entre otras la de Hamilton en Chile "Derecho aéreo es aquel que com prende todas las relaciones jurídicas originadas por la navegación aérea y en particular por el transporte aéreo".

La definición de Tapias Salinas, en España: "Aquel conjunto de normas que se refieren a la navegación aérea y problemas con ellas relacionadas.

Lemoine, en Francia expresa: "El derecho aéreo es la rama del Derecho que determina y estudia las leyes y las reglas del derecho que reglamentan la circulación y la utilización de las aeronaves, así como las relacio nes que ellas originan".

Lefebre y Pescatore, en Italia: El Derecho de la nave gación en sentido estricto está constituido por las normas que regulan directamente y particularmente la

materia de la navegación marítima aérea".

Cobo en Colombia, establece : "Es el conjunto de reglas jurídicas en relación con la actividad humana en el aire, y especialmente en relación con la navegación aérea, las aeronaves sus usos y servicios, su personal especializado y el espacio en que aquellas circulan o permanecen.

De acuerdo a las denominaciones y a las definiciones anteriormente vistas, nos acogemos a la idea de que el Derecho Aéreo no comprende derecho relativo solamente al espacio atmosférico. Abarca diversos problemas que son propiamente terrestre como aeródromos, servidumbres aéreas, etcétera. Esto comprueba que la base del Derecho aéreo no es aire atmosférico en sí mismo, sino la nave gación y el transporte por el aire, y todas las materias accesorias a esta navegación y a este transporte.

Por otra parte, materias relacionadas con el aire atmos férico y no con la aeronavegación no quedan comprendidas en este derecho especial; así, podríamos mencionar la utilización industrial del aire atmosférico o la radio telefonía.

Podemos usar, los términos "Derecho Aéreo" o "Derecho

Aeronáutico" pero en todo caso teniendo en cuenta lo que comprende dicha rama.

# 3. CARACTERISTICAS DEL DERECHO AEREO

## 3.1 CARACTER INTERNACIONAL

Surge esta característica, de dos hechos fundamentales: uno de índole histórico y otro en razón del medio en donde se desarrolla.

En efecto, históricamente el Derecho Internacional aéreo ha antecedido, casi sin excepción, al derecho nacional aéreo. En nuestra legislación, no solo los acuerdos y convenciones han precedido nuestras reglamentaciones sino que por expresa invocación legal del artículo 1º de la Ley 7 de 1944, que se refiere al proceso automáti co de incorporación del Derecho Internacional al derecho interno, se incorporan literalmente texto internacionales en nuestros ordenamientos.

El segundo hecho es una consecuencia del medio natural donde se desarrollan las actividades propias del derecho aéreo. De aquí surge, la necesidad de principios inter nacionales que atraviesan las fronteras aéreas de varios

Estados y de aclarar los problemas de jurisdicción que puedan presentarse, subsidiariamente, es menester la uniformidad lógica entre las distintas legislaciones, creándose así un movimiento general cada vez más prácti co que busca la internacionalización del derecho aéreo, sin que por otro lado, se suprima la soberanía de los Estados para dictar sus legislaciones internas.

3.2 DINAMISMO O RAPIDA EVOLUCION

En esta una característica fundamental que ha surgido de la variabilidad y rápida evolución de su objeto.

Hemos palpado el progreso que obliga al perfeccionamiento y adoptación del derecho aéreo para responder a sus finalidades específicas. El dinamismo se relaciona con dos de las características más sobresalientes del mundo actual:

- La vigencia y el desarrollo de la técnica al servicio del hombre.

- La rapidez de la evolución, del cambio, de las condi ciones ambientales, materiales y sociales.

En virtud de lo anterior, el dinamismo exige al Derecho Aéreo un permanente esfuerzo de elaboración, el cual

Universidad de Cartagena
Biblioteca Universitaria
Fernández de Madrid

es comenzado por la doctrina y plasmado después, en textos legislativos y decisiones jurisprudenciales.

3.3 REGLAMENTISMO O NORMATIVIDAD UNIFICADORA

Una consecuencia que se deriva del dinamismo recién mencionado, es el que las normas legales aéreas deben ser muy generales y dúctiles, previendo el desarrollo inmediato de la aviación, para no estar obligados a una continua modificación de leyes.

El reglamentismo también es importante, ya que comple menta y aún llena vacíos de la legislación, con mayor aplciación que en las otras ramas del derecho.

3.4 AUTONOMIA

Ha sido bien, sin lugar a dudas, esta calificación dada a la rama derecho aéreo, cuestión que ha tenido debates muy apasionantes y encontrados entre especialistas en la materia.

3.4.1 El derecho aéreo y las reglas generales del dere cho civil y mercantil. Algunos autores sobre todo Italia nos, han querido desvirtuar la índole de la autonomía del Derecho Aéreo partiendo de principios muy absolutos

tales como las analogías que le pueden caber con el Derecho Civil y el Derecho Comercial. Con respecto a ello, es necesario dejar en claro que el pretender que en una rama del Derecho pueda ser absolutamente autónoma, es olvidar que no existe rama alguna del derecho que sea en sí completamente autónoma. Todas depende del tronco común y se vinculan a él. Es oportuno citar lo dicho por el profesor Ambrosini: La unidad del derecho o unidad de la ciencia jurídica no estudia la autonomía de algunas de sus ramas, y lo que es más importante aún, que desde el punto de vista general podemos desta car que la autonomía no es el fondo más que la consecuen cia de la especialidad de una rama dada del derecho."

3.4.2 El Derecho Aéreo y el Derecho Marítimo. Se ha querido igualmente asimilar parcialmente el derecho marítimo, basándose en las similitudes que surgen en algunos aspectos de las relaciones jurídicas que provie nen del uso y comercio efectuando por naves aéreas y embarcaciones marítimas.

Hay conceptos análogos: 1) Así, la nave y la aeronave son consideradas como bienes muebles; ambas pueden, sin embargo, ser hipotecadas de acuerdo con la mayoría de las legislaciones; ambas están sometidas a solemnida des ya para la venta ya para la tradición.

2o. Tanto la nave como la aeronave están sometidas a la inscripción o registro de matrículas y deben estar provistas de certificados semejantes en cuanto a su aptitud para navegar.

Las diferencias entre ambos derechos no los vamos a deducir, en su mayoría, de la simple comparación de los dos elementos de transporte, sino más bien de otros hechos. El primero de ellos es que el espacio aéreo está situado sobre el territorio y aguas jurisdicciona les, lo que da origen a distintos conceptos jurídicos, como los de dominio, soberanía, responsabilidad en el transporte aéreo y tantos otros.

Dicha asimilación ciertamente tuvo vigencia, el Derecho Marítimo ya sirvió y ha servido hasta hace muy poco, para la formación del Derecho Aéreo, pero a medida que este se desarrolla, se perfecciona y adquiere el carácter especial, va apartándose de sus lineamientos generales.

Es importante acotar, que es un error pretender encerrar en las antiguas, lentas y tradicionales formas del Dere cho Marítimo, las necesidades nuevas constantes e impa cientes de la actividad aérea.

3.4.3 Autonomía del Derecho Aéreo frente al Derecho

Interplanetario. Hoy día los tratadistas han diferenciado las notas y elementos del Derecho Aéreo y el Derecho espacial o interplanetario, ya que ambos son derechos perfectamente autónomo entre sí.

Ernesto Samper P., en su tesis de grado, sobre el dere cho espacial establece: "Uno de los puntos que más afana a los tratadistas es el de esclarecer si el derecho del espacio forma o no parte del derecho aéreo. La mayor parte de los comentaristas han trazado una línea separán dose del Derecho Aéreo y el Derecho Espacial". Y agrega a renglón seguido: "Homburg es uno de los más explícitos al respecto, al manifestar que el objeto del Derecho Aéreo es bien distinto del que ocupa al Derecho Espa cial y que, por ende, no puede hablarse de que aquel abarque a éste".

Otras diferencias se presentan en cuanto a la diversidad del medio en que se desenvuelven estos dos derechos, y para ello es necesario observar precisamente la delimi tación de uno y otro, así: El espacio metaéreo debe tener una delimitación de tal forma que su límite inferior estará señalado por el espacio aéreo, y su límite supe rior, por un punto donde no pueda ya hablarse de espacio metaéreo, y deba hablarse de espacio interplanetario. Por consiguiente, no todo el espacio ultra-atmosférico podría

denominarse metaéreo porque, aquella denominación ca brían límites decididamente fuera de esta competencia.

Otra explicación oportuna consiste en que el universo es el conjunto de todos los sucesos. Un suceso está dado en que pase o exista algo en un determinado lugar, en un instante determinado. Dado un sistema de referencia un suceso cualquiera está determinado desde el punto de vista de su posición en el espacio y el tiempo, por cuatro coordenadas correspondiente a ese sistema de referencias, tres para el espacio y una para el tiempo. A un par de sucesos corresponderá una distancia en el espacio y un intérvalo en el tiempo. Igualmente, el jurista deberá tener presente en toda elaboración doctri naria destinada a lograr vigencia en el campo espacial, que para un par cualquiera de sucesos el cambio del sistema de referencia modifica a la vez, la distancia en el espacio y el intérvalo de tiempo. Lo expresado que constituye el fundamento a seguir por el jurista en la elaboración del Derecho Interplanetario, diferencia ésta moderna concepción jurídica de todo derecho cono cido hasta el presente.

El derecho de la aviación no puede servir de antecedente y de fuente, porque el interplanetario significa una visión diferente del derecho.

En nuestro país se incluyó dentro del Código de Comercio, lo que pudieramos llamar Código Aeronáutico; elaboración que en ningún caso entraría a desdibujar el carácter de autónomo del Derecho Aéreo, en esta legislación.

Y algo más, que demuestra el serio y concienzudo estudio de sus hechos y proyecciones, lo constituye el proyecto de Código Aeronáutico Latinoamericano que se presentó en el seno de las IV Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutica y Espacial, reunidas en 1971.

# 4. INSTITUCIONES PECULIARES DEL DERECHO AEREO

## 4.1 EL ESPACIO AEREO

4.1.1 Importancia del espacio aéreo. Al comenzar el análisis de los temas que integran específicamente la materia del Derecho Aéreo, el espacio aéreo se hace presente de inmediato, por tratarse del ambiente propio de la actividad aeronáutica, que se desarrolla fundamen tal allí y en forma complementaria en la superficie de la tierra, donde la infraestructura aparece como un accesorio imprescindible y se suma a aquel para comple mentar ese ámbito.

El funcionamiento de la aeronavegación depende, en buena medida de la regulación del espacio aéreo y no es nece sario extremar la argumentación para demostrarlo: Las condiciones de aquella varían sustancialmente según se opte por el principio de la libertad o se consagre la vigencia de la soberanía de los Estados.

De triunfar la primera tesis, la circulación aérea sería

libre, mientras que, por el contrario, el reconocimiento de la soberanía absoluta sobre el espacio aéreo tiene por consecuencia ubicar en situación de dependencia de las decisiones de los Estados, o sea sujeta a la voluntad de éstos.

Los tratadistas de Derecho Civil, en general, procediendo con criterio no especializado, no han considerado con la debida atención el carácter jurídico del espacio aéreo. Los internacionalistas se han preocupado del aspecto soberanía, el que en las convenciones ha queda do ya resuelto de una manera uniforme.

4.1.2 La diferencia existente entre espacio aéreo y el aire atomosférico. En rigor, el espacio aéreo y el aire atmosférico son realidades sustancialmente diver sas: El espacio aéreo está lleno de aire, pero, mientras éste es un cuerpo gaseoso, absolutamente no suceptible de apropiación, el ejemplo típico de aquella categoría de cosas a las cuales los jurisconsultos romanos dieron el significativo nombre de "Res Commis", el primero, como muy bien lo ha expresado Tapias Salinas, es "Perfec tamente definible, capaz de ser limitado, fijo y constan te".

Es decir, que el espacio es el continente y el aire

el contenido e interesa realmente el primero como ámbito, medio físico donde la aviación desarrolla sus activi dades. La presencia o ausencia del aire únicamente consti tiye uno de los elementos que ayudará a formar el crite rio para determinar los límites de aquel.

Esta sencilla observación nos permite apreciar de inme diato la importancia de la distinción formulada, ya que ubica a ambos términos en una situación diferente, de notoria relevancia jurídica.

En efecto, el aire, por ser un elemento etéreo, sin límites ni medidas, dotado de movilidad y fluídez constan tes e inherentes a su cualidad de masa gaseosa, resul ta totalmente inapropiable y justifica, por consiguiente, la calificación que le fue asignada desde los días de la antigua Roma.

Por el contrario, el espacio es suceptible de apropia ción, al menos en cierta medida y, por consiguiente, es apto para ser objeto de derecho tales como los ya mencionados de soberanía y dominio.

4.1.3 Doctrina sobre la naturaleza del espacio aéreo. Podríamos sintetizar las principales doctrinas sobre la naturaleza jurídica del espacio aéreo en las siguien tes:

1o. Es una cosa común a todos los hombres; por lo tanto, es inapropiable y no puede constituirse sobre él el derecho de dominio particular o del Estado.

2o. La tesis negativa: Funda sus argumentos en la falta de entidad del espacio que lo hace inapto para entrar dentro de la categoría de bien; sostiene que todo bien debe ser individualizable como fenómeno u objeto y que el espacio no puede ser objetivado, concreta do ni individualizado ni presenta las características propias de los bienes

Como consecuencia de esta manera de ver, esta corrien te de pensamiento afirma que el espacio no es Res Nulius ni res Communis ni suceptible de aprobación ni, por ende, de dominio.

Como argumento coadyuvante, puede señalarse que efectivamente, no cabe pensar en un derecho de domi nio que lo contemple por sí solo, separado del suelo, y es evidente que tampoco se le puede enajenar inde pendientemente por título alguno.

En resumen, puede decirse que, para ésta corriente, el espacio no tiene esencia jurídica objetiva, sino que la naturaleza y los biens existentes en él,

que aparece, así como una modalidad o categoría del pensamiento.

El desarrollo de estas ideas a motivado que Mateesco Matee sostenga la necesidad de descartar el espacio aéreo como elemento de nuestra disciplina y opte por la consideración del medio aéreo que, como tal, puede ser objetivado, existe hasta cierta altura, aquella en que comienzan los sectores carentes de aire, y pueden ser calificados de Res Commuis.

3o. Existe derecho de propiedad sobre el espacio aéreo, siguiendo el concepto romano: Según el cual, la propiedad de la tierra se extiende indefinidamente a lo que está sobre y bajo ella.

4o. Existe la propiedad sobre el espacio aéreo como accesión a la propiedad de la tierra y hasta donde le es indispensable para ejercer el derecho sobre ésta: Es la tesis más aceptada, pues mantiene la consideración del espacio y, sin desconocer sus características tan particulares, la enfoca como objeto de derechos, con la particularidad de apare cer como un accesorio de la superficie de la tierra.

En efecto, la utilización del espacio para múltiples

usos, de los cuales el más elemental es el de su ocupación con construcciones o plantaciones, es una realidad que puede presentar para el Estado y los particulres.

Las leyes no han definido, en la mayor parte de los casos la extensión del derecho de propiedad. Nuestro Código Civil en su artículo 669: "El dominio (que se llama también propiedad) es el derecho real en una cosa corporal, para gozar y disponer de ella arbitrariamente, no el artículo 656: "inmuebles o fincas o bienes raices son las cosas que no pueden trasportarse de un lugar a otro; como las tierras y minas, y las que adhieren permanentemente a ellas, como los edificios, los árboles...". Más, en ninguna parte afirma expresamente el código, la extensión del dominio hacia el subsuelo (salvo en las minas) o sobre el espacio aéreo.

La jurisprudencia a tratado de suplir las faltas de normas más concretas declarando o limitando los derechos del propietario del suelo. Los tribunales franceses de acuerdo con la mayoría de sus tratadis tas, han restringido la regla del artículo de su Código Civil que establece el derecho de propiedad, al derecho a edificar y plantar, y hasta la hechura máxima posible que pueden alcanzar las plantaciones

y construcciones.

Ante nuestros tribunales no se ha presentado la cuestión al derecho del propietario sobre el espacio aéreo, ni hasta la fecha ha llegado ante ellos ningún conflicto entre el derecho del propietario y el ejercicio de la navegación aérea, salvo sobre indem nizaciones en los casos de daños sobre las superfi cies.

5o. No hay derecho de propiedad, sino de utilización del espacio aéreo.

6o. Hay derecho de propiedad limitado y gravado por diversas servidumbres: Siendo limitado el derecho que el propietario del suelo tiene sobre el espacio aéreo, como todo dominio, y considerando que este derecho se extiende sólo a aquello que le es o le puede ser útil, está limitado por una verdadera servidumbre legal para el beneficio común de la navegación aérea.

Esta doctrina está en absoluta conformidad con nues tras disposiciones legales. El artículo 30 de la Constitución Política en su inciso 1o. y 2o. dispo ne: "... Cuando de la aplicación de una ley expedi

da por motivo de utilidad pública o interés social, resultaren en conflicto los derechos de particula res en conflicto los derechos de particulares con la necesidad reconocida por la mismo ley, el interés privado deberá ceder al interés público o social.

La propiedad es una función social que implica... "Por su parte, el artículo 1776 consagra: "La aeronáu tica civil se declara de autoridad pública"; y en el artículo 1780 del mismo código establece: "Los propietarios de bienes subyacentes soportarán el tránsito de aeronaves, sin perjuicios de las acciones de responsabilidad de que puedan ser titulares por daños sufridos con ocasión de aquel".

Al autorizar las leyes de navegación aérea el sobrevuelo y el transporte aéreo sobre el territorio nacional, no hacen otra cosa que imponer una servidumbre de carác ter general o limitación al derecho del propietario del suelo.

Esta limitación en favor de la aeronavegación comprende cuatro gravámenes:

- Sobre vuelo

- Derecho de aterrizaje en caso de fuerza mayor

- Importa una limitación del propietario a plantar o a construir más allá de cierta altura en las vecinda des de los aeródromos o, en ciertos casos, en la ruta habitual de las aeronaves comerciales.

- Al imponerle ciertas obligaciones de balizamiento o iluminación.

- Al referirnos a la servidumbre, no comprendemos solamen te el concepto de servidumbre predial del Codigo Civil sino el más amplio, que comprende estas limitaciones legales al derecho de dominio del propietario del suelo.

Ha existido, la necesidad de una limitación de los bienes inmuebles y no de los muebles, por cuanto dichos muebles se encuentran limitados por su naturaleza misma.

Desde el Derecho Romano se estableció el principio de que la propiedad inmueble "iba desde el suelo hasta los infiernos y desde el mismo suelo hasta los cielos, pero en el terreno práctico debe limitarse la propiedad porque si hacia el suelo se mira, el derecho solo llega ría, máximo, hasta la mitad del globo terráqueo, y,

si se contempla el aire, la misma naturaleza humana pone un dique: Sólo hasta donde el hombre alcance.

Nuestro código civil no establece propiedad sobre el subsuelo y sobre el espacio aéreo, situación que ha sido anteriormente explicada, sino únicamente en cuanto esos espacios sean necesarios para la explotación racio nal del predio. Además, indirectamente, al establecer el legislador reglamentaciones aéreas y hacer declara ciones de propiedad sobre determinados productos que se encuentran bajo la tierra, sí reconoce cierta propie dad, pero con las limitaciones ya dichas: solo lo necesa rio para la explotación adecuada.

En consecuencia, analicemos esas reglamentaciones sobre el aire, y el subsuelo:

1o. El espacio aéreo: Objetivamente, el uso del espacio aéreo sobre su terreno, que puede utilizar el propie tario y sólo éste, es el compredido por las perpendi culares trazadas en los límites del suelo, teniendo en cuenta que ese uso se hará frente a los propieta rios vecinos, cuyo espacio no podrá invadir (artí culo 987 inciso 3), pero del cual si puede aprove charse para ciertos menesteres (servidumbre de luz, C.C. art. 931) y frente a los derechos colectivos

de la sociedad, como la aviación, redes de comunica ción, etcétera que han dado origen a las llamadas servidumbres legales de navegación aérea especial mente en los predios cercanos a los aeropuertos.

2o. El subsuelo. Tal es la columna terrestre vertical demarcada por las perpendiculares que se trazan desde el suelo o priemra capa terráquea indefinida mente hacia abajo.

51518

Es el espacio necesario para arraizarse los árboles y plantas, y para acabar los cimientos para las construcciones, así como para ser túneles, bóvedas. En este sentido debe entenderse el espacio subterrá neos necesario para la adecuada explotación del suelo. Más debe tenerse en cuenta que ese espacio se encuentra limitado en razón de las obras de inte rés general que pueda realizar el Estado bajo tierra.

Más la propiedad que se tiene sobre ese subsuelo no comprende la de determinadas minas de materiales que se encuentren allí, pues éstas son del dominio fiscal del Estado, como también lo son de éste los hidrocar buros (Ley 20 de 1969), ya que éste sufre excepción el principio del Derecho Romano superficies solo cedit.

Universitaria
Fernández de Madrid

Si negaramos el derecho inherente al propietario del suelo sobre el espacio aéreo, no podríamos impedir que otros tendieran sobre una propiedad líneas, alambres, u otras clases de construcciones; que diariamente en su avión o helicóptero se trasladará sobre la propiedad a inspeccionar la vida del propietario, sin que pudiera dañar la salud de personas con sus bajadas o pasadas a baja altura o produjera perjuicios a sus ganados y animales.

Al mismo tiempo que la ley permite el desarrollo de la navegación aérea, con la servidumbre que ella misma establece, debe amparar el derecho de propietario o tenedor de todo abuso por parte de aquella. Protege este derecho al exigir ciertos requisitos de matrícula, identificación y seguridad del aeronave, como al fijar las normas del tránsito aéreo y al obligar a indemnizar los daños o a castigar los delitos y las infracciones cometidas en la navegación aérea.

Nuestro anterior análisis, se deprende de los siguientes artículos consagrados por el Código de Comercio:

- 1780 : "Los propietarios de bienes subyacentes sopor tarán el tránsito de aeronaves, sin perjuicio de las acciones de responsabilidad de que puedan ser titulares

por daños sufridos con ocasión de aquel."

- 1827: "La persona que sufran daños en la superficie tiene derecho a ser indemnizada por el explotador de la aeronave en vuelo o de una persona o cosa caída de la misma.

Sin embargo, no habrá lugar a indemnización si los daños no son consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado, o cuanto se deban al mero hecho del paso de la aeronave a través del espacio aéreo, si se obser varon los reglamentos del tránsito aéreo".

- 1829: "La responsabilidad consagrada en el artículo 1827 no afectará el derecho del explotador a repetir contra el autor directo del daño, si lo hubiere".

## 4.2 LA SOBERANIA SOBRE EL ESPACIO AEREO

4.2.1 Soberanía. La noción de soberanía y la realidad político jurídica que le corresponde, es una noción por esencia histórica, como lo explica Victor Flórez, jurista mexicano, puesto que la soberanía corresponde a un tipo específico de organización política, precisa mente a aquel que denominamos estado soberano. Y esta forma de organización política ni ha sido la última,

ni es de preveerse, será la última que conocerá la huma nidad: La soberanía, como cualidad que pertenece a la estructura estatal, ha acompañado, desde luego, tanto en su comprensión teórica como en su significado políti co, al Estado moderno, a lo largo de su historia". (Vic tor Flórez Olea).

En tanto que el concepto de una soberanía absoluta jus tica la existecia del Estado con un sentido místico, independientemente de su eficacia o razón de ser histórí ca, dice Francisco Orregón, el de la soberanía relativa busca antes que nada, la respuesta adecuada a los proble mas en que se origina el Estado, procurando identificar la mejor forma de organización social para cumplir con este propósito. "La primera alternativa no podrá nunca abandonar el marco estrictamente nacional, en tanto que la segunda podrá eventualmente evolucionar de este marco nacional a otro tipo internacional. En la medida de esta evolución la diversidad de los objetos del dere cho internacional podrá ser mayor."

"Este curioso contraste de tendencias es el que se refle ja en el surgimiento de los nuevos sujetos del Derecho Internacional, pues el Estado a menos en su estructura tradicional, ya no es capaz de controlar las muchas manifestaciones de esa interdependencia y globalización

dentro de la sociedad internacional. Por esta misma razón es que la soberanía se ha ido relativizando en el marco de la evolución histórica que ha tenido lugar" (Francisco Orregpo Vicuña).

Por lo cual, existen diversas restricciones que hoy son aceptables sin infringir la soberanía o independen cia formal del Estado como sería, por ejemplo, las limi taciones constitucionales sobre la libertad de la acción del Estado. Las obligaciones impuestas por los tratados; la existencia de bases militares u otras concesiones territoriales; la creación de órganos conjuntos para determinados propósitos y la participación en organiza ciones internacionales.

Además, el Estado moderno se encuentra sometido, aún contra su voluntad a las normas del Derecho Internacional Público, categóricamente lo afirmó la C.I.J. en el fallo que emitió el 24 d emayo de 1980 en los asuntos del personal diplomático y consular de los Estados Unidos en Teherán, donde se lee: "La Corte, por trece votos contra dos deciden que con el comportamietno demostrado por la Corte en el presente fallo, la República Islámica de Irán ha violado en varios aspectos y continúa violan do obligaciones que tiene para con los Estados Unidos de América en virtud de Convenciones Internacionales

en vigor entre dos países y de normas de Derecho Interna cional general consagradas por una larga práctica."

Por lo anteriormente expuesto, consideramos que podemos concluir, con Truyol Cerra, convencida de que la sobera nía, que de hecho no ha sido jamás libertad de acción amnímoda, existe hoy un margen de posibilidades más reducido que nunca, por las cada vez más tupidas relacio nes económicas, sociales y espirituales entre los hombres por encima de las fronteras.

La independencia del Estado debe ser entendida, dice Manuel Diaz de Velazco, en el sentido que pone de relie ve Guggenheim, de su misión inmediata de los Estados al derecho de gente; pero se refiere a la pretensión de los Estados de ser considerado como un órgano jurídico supremo.

Las reflexiones anteriores nos permiten compartir inte gralmente el pensamiento del tratadista Italiano Ricar do Mónaco, para quien la soberanía de los Estados es un concepto de corresponder a una situación de superiori dad de los Estados mismos en lo que se refiere a la sociedad humana que ellos controlan y dirigen, sin que signifique una posición de superioridad de los Estados respecto a los otros Estados de la comunidad internacio nal.

4.2.2 Soberanía territorial. Los Estados como sujetos de Derecho Internacional se caracterízan, como lo advier te Eduardo Jiménez de Arechaga, jurisconsultor Uruguayo, por tener una base territorial y por gozar, en consecuen cia, de los que la CIJ ha denominado "soberanía terri torial". El respecto de ella por parte de los demás Estados es una de las bases esenciales de las interna cionales.

Para Charles Rousseau quien la denomina competencia territorial, es la competencia que posee el Estado respec to a las personas que habitan un territorio, las cosas que en él se encuentra y los hechos que en el mismo ocurren.

Así entendida la soberanía territorial, tenemos que constituye, por tanto, un conjunto de poderes jurídicos reconocidos al Estado para posibilitarle el ejercicio, en un espacio determinado, de las funciones que le son propias; es decir, para que realice actos destinados a producir efectos jurídicos (actos legislativos, admi nistrativos y jurisdiccionales). Además hay que tener en cuenta, que la soberanía territorial es una noción funcional, ya que se nos aparece como una función posi tiva cuya razón de ser se halla en el interés general. Este carácter se deriva de la noción misma del Estado

cuya existencia se justifica en el interés de sus súb ditos.

No hay que olvidar que la soberanía territorial excluye, dentro del territorio en que se ejerce, cualquier otra competencia estatal, es decir que la soberanía en las relaciones interestales equivale a independencia. La independencia 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 formal Estatal, y correlativamente, el desa rrollo del derecho internacional, han establecido este principio de la competencia exclusiva del Estado respec to de su propio territorio, de suerte que han hecho de dicho principio el punto de partida para resolver la mayoría de las cuestiones relativas a las relaciones internacionales.

Cualquier limitación que se desee establecer al ejerci cio de la soberanía territorial, tiene que ser con el consentimiento del Estado, pues en ningún caso puede presumirse. Es decir, que las normas jurídicas que obligan a los Estados proceden de la voluntad de éstos, voluntad manifestada en los convenios, o en usos acepta dos generalmente como expresión de principios jurídicos y establecido para lograr la coexistencia de estas comuni

dades independientes o para la consecución de fines comunes.

Ahora bien, la competencia o soberanía territorial, permite entender por qué válidamente puede afirmarse que todo Estado tiene derecho de prohibir o reglamentar el ingreso a su territorio de personas o casas, trátese de su espacio marítimo, superficial o aéreo y tomar las medidas necesarias para que se cumplan esas disposi ciones.

Si el espacio es parte del territorio del Estado, como se vió anteriormente, lo lógico que a él se extienda la soberanía territorial, la cual se ejerce en la misma forma que los demás espacios. Sin embargo, deseamos referirnos a la soberanía sobre el espacio aéreo en particular, porque su origen y desarrollo tienen caracte rísticas propias que es interesante tener presente, a efectos del tema que estamos analizando.

4.2.3 Soberanía sobre el espacio aéreo. La precisión del concepto de espacio aéreo tiene una trascendencia fundamental para el Derecho Constitucional e Interna cional, pero quizás donde más se ha luchado en aras de su determinación es en el Derecho Aéreo, pues aquel constituye el ámbito en el cual se desarrolla la activi

dad aeronáutica.

La necesidad de hallar un concepto del espacio aéreo que tuviese una plena aceptación, ha venido inquietando a los estudiosos del derecho aeronáuticos desde la aparición de esta disciplina, y ello ha vuelto ha tornarse más imperativo al surgir el derecho espacial, pues su determinación es presupuesto indispensable para poder precisar el campo de aplicación de cada uno de estos derechos.

El primer paso para la elaboración de un concepto de espacio aéreo consiste, en dejar aclarada su distinción con el aire (tema ya abordado en el capítulo 3 referente a las características del Derecho Aéreo).

En cuanto al origen de la determinación del espacio aéreo, encontramos que se produjo de la siguiente manera:

Recién cuando la circulación aérea se incrementó y requirió la atención de los Estados, éstos; cuenta habida de sus propios intereses, comprendieron que era ineludible reglamentar debidamente las actividades del nuevo medio de comunicación. Casi de inmediato se concretó en las leyes internas y convenciones internacionales, la tesis que afirma la soberanía sobre aquel, hoy casi

introvertida. Partiendo de la libertad del espacio aéreo, principio defendido incialmente por la doctrina, se llegó posteriormente, tanto por los tratadistas como por la práctica estatal, a la implantación de la sobera nía estatal sobre él. Veámos brevemente la forma como ocurrió este cambio :

Siguiendo el pensamiento de J. Gaspar Blunstechli a favor de la libertad del espacio aéreo. Paúl Fauchille llevó esta inquietud al Instituto del Derecho Internacio nal, durnate la reunión celebrada en Neufchatel en 1900, cuando presentó su preposición sobre el régimen jurídico de los aerostatos, lo que hizo que se creara una comi sión, integrado por él y por Nys, para estudiar el contro vertido problemas.

Según P. Fauchille, "La libertad del espacio aéreo basa da en que es materialmente imposible para un Estado tener la atmósfera bajo su poder, a su disposición y que no puede imprimir sobre sus ondas la menor señal de una autoridad continua", se encontraba limitada, por los derechos necesarios para la conservación del Estado y por las regulaciones jurídicas destinadas a mantener el derecho y el orden.

Para Nys los Estados subyacentes no sufrirían daños

como consecuencia de la circulación aérea y, además, por considerar que cualquier restricción del acceso al espacio aéreo, podría detener el progreso de la aero náutica.

La mayoría de los autores eran partidarios de la tesis de P. Fauchille.

En relación con las tesis anteriores, la teoría de las zonas, ofrece características especiales: Ya que obser vados puntos de partida distintos: Para las primeras zonas del espacio aéreo, este es libre, pero admite una restricción en las capas más próxima a la superficie respecto de la segunda zonas se reconoce la vigencia de la soberanía estatal, pero limitando la extensión de su ámbito y, por consiguiente, se acepta la libertad de los estratos superiores de la atmósfera.

Otros autores partiendo de la soberanía estatal sobre el espacio aéreo, la limitan por él "derecho de pasaje infofensivo". Así, Westakle, afirma: "El Estado posee soberanía en el espacio, pero los globos, aviones, y las ondas telegráficas poseen el derecho del pasaje inocente; y en las conclusiones aprobadas en el Congreso de Verona, celebrado en 1910, se lée: "Que la atmósfera sobre el territorio y el mar territorial sea considerada

como una atmósfera territorial sometida a la soberanía del Estado respectivo, y que la atmósfera sobre los territorios Estado respectivo, y que la atmósfera sobre los territorios no ocupados y mar libre sea considera da como libres... que en el espacio sobre el territorio de un Estado el paso de las aeronaves sea libre, salvo en lo necesario para proteger los intereses públicos y privados y el régimen jurídico inherente a la nacionali dad de las naves".

Así se fue llegando a la teoría de la plena soberanía estatal aplicable al espacio aéreo. Con esta tesis predo minaron, finalmente, los intereses políticos, económicos y militares de los Estados, quienes consideraron la libre circulación de las aeronaves por su espacio aéreo como una amenaza para éstos.

Como consecuencia de la aceptación de la teoría de la soberanía del Estado sobre su espacio aéreo, el Estado que en caso de guerra se declare neutral no podrá "auto rizar el paso aéreo de una aeronave beligerante, al igual que no le estaría permitido, sin violar su neutrali dad, en tolerar el paso por su territorio a un ejército beligerante. Las primeras aplicaciones legislativas a ésta última teoría las encontramos en el acta de navega ción aérea iglesa de 1911, en las leyes de Francia y Rusia de 1913 y en la declaración de neutralidad de

de Suiza de 1914.

Inmediatamente después del estallido de la primera guerra mundial, refiere CH. Fenwinck, los Estados beligerantes afirmaron que les correspondía una jurisdicción total sobre el aire que se extendía por encima del territorio, considerando ésto como medida de defensa nacional. Al mismo tiempo, los Estados neutrales vecinos, deseosos de cumplir con las obligaciones de neutralidad, negaron a los aviones beligerantes el derecho de pasar por encima de sus territorios, adaptando así el uso del espacio aéreo al de la tierra que se extendía por debajo del mismo, y no al de los mares marginales o de los estrechos internacionales. Al término de la guerra parecía que el criterio general se inclinaba por la afirmación de una completa soberanía del Estado sobre el espacio aéreo que lo cubría. Posteriormente se llevó en París a la Convención Internacional de navegación aérea, aprobada el 13 de Octubre de 1919, en cuyo primer artículo se consagra la soberanía del Estado sobre le espacio aéreo. "Las altas partes contratantes, reconocen que cada potencia tiene soberanía completa y exclusiva sobre el espacio atmosférico que está sobre su territorio. Principio que fue rápidamente acogido e incorporado a las legislaciones internas de los países.

Años después se llega a la Convención de Aviación Civil

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
Biblioteca Universitaria
Ramírez de Madrid

Internacional, suscrita en Chicago el 7 de diciembre de 1944, la cual obliga en la actualidad a más de 152 Estados, y en cuyo artículo 1º se lee: "Soberanía. Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre el territorio.

Actualmente puede afirmarse, que el principio de la Soberanía estatal sobre el espacio aéreo es una regla del Derecho Internacional.

El mismo convenio de Chicago define para efectos de su aplicación, lo que debe entenderse por el territorio del Estado, así :

Artículo 2o. Territorio. A los fines del presente convenio se consideran como territorio de un Estado las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentran bajo la soberañia, dominio, protección o mandato de dicho Estado".

Por lo anteriormente expuesto, podemos concluir afirmando la soberanía o competencia territorial del Estado sobre su espacio aéreo, de la cual emanan para él una serie de derechos y deberes.

Dentro de los primeros tenemos, por ejemplo, el ejercer su autoridad sobre las aeronaves nacionales, el regular su inscripción en el registro aeronáutico, el hacer observar a sus aeronaves las normas que dicte sobre navegabilidad, circulación aérea, transferencia de dere chos, así como en relación con su tripulación, propieta rios, explotadores, etcétera. Estos derechos derivan tanto de sus leyes internas como de los propios convenios internacionales, y se ejercen sobre las aeronaves nacio nales, no sólo dentro del territorio del Estado, sino en cualquier lugar en que se encuentre (Art. 12 del Convenio de Chicago).

Respecto a los deberes del Estado, podemos mencionar, entre otros, el otorgar la protección diplomática a la aeronave matriculada en él, sin olvidar que, como advierte Francisco Loustau, la nacionalidad de las aerona ves indica en el orden internacional una responsabilidad del Estado de bandera ante los demás Estados, por la conducta que en el tráfico internacional observe la nave.

El espacio aéreo, por ser parte del territorio Estatal, es como éste, inviolable, razón por la cual el sobrevue lo y el aterrizaje de las aeronaves extranjeras, tanto civiles como militares, están prohibidos, salvo acuerdo

consignado en tratados internacionales con permisos expresamente concedidos. Otro tanto puede decirse de las libertades de tráfico.

4.2.4 Delimitación del espacio aéreo. Nos referiremos acá, al límite superior o exterior del Espacio aéreo del Estado, por cuanto la delimitación lateral no ofrece ninguna dificultad, pues se trata de líneas que se levantan verticalmente sobre los límites del Espacio superficial y marítimo del Estado.

Durante muchos siglos, los Estados no se enfrentaron a ninguna cuestión práctica relativa al dominio de su espacio aéreo ni a la altura a que se extendía su soberanía. El nacimiento de la aviación fue lo que por primera vez planteó la cuestión; el primer viaje de su satélite hecho por el hombre volvió a suscitar esta cuestión: ¿Puede extenderse la soberanía ad infinitum?. Si es así ¿Cómo puede un Estado hacer valer sus derechos respectivos y evitar las obligaciones respectivas?

Si bien es cierto que antes del lanzamiento del primer satélite artificial de la tierra en el año de 1957, los estudiosos tanto del derecho aéreo habían tratado la cuestión de la delimitación del espacio aéreo, es indudable que aquel hecho volvió replantear el problema, aún

con mayor urgencia, porque se vió claramente la necesi dad de establecer un régimen jurídico especial que sería el encargado de reglamentar las actividades en el espacio ultraterrestre, la cual llevaba implícitamente la necesi dad de fijar el límite que debía separar este espacio del aéreo.

En efecto, se partió de la consideración de que los Estados debían ejercer su soberanía sobre el espacio aéreo, más no en el espacio exterior, el cual debía ser explorado y utilizado, sin limitación alguna, por todos los Estados miembros de la comunidad internacional.

No podemos olvidar que inicialmente se pensó en la defi nición y delimitación del espacio ultraterrestre, debía preceder a cualquier actividad espacial, pero, como ocurre con frecuencia, los adelantos científicos se desarrollaron con mayor rapidez que la adopción de las normas jurídicas.

Es oportuno recordar cómo durante la segunda guerra mundial, la ausencia de una determinación clara y preci sa del límite superior del espacio aéreo trajo numerosas controversias entre los Estados beligerantes y los neutra les.

Lipson y Katzenbach, en el interesante estudio prepara do por la Secretaría General de la ONU, han resumido las razones que la doctrina ha dado para defender o rechazar la fijación de un límite entre el espacio aéreo y ultraterreste, así:

"a. Razones para determinar con precisión el límite entre el espacio aéreo ultraterrestre.

1o. Un acuerdo formal ayudaría a evitar que en el futuro los Estados reclamen sin justificación la soberanía de vastas regiones del espacio sobre su territorio, sosteniendo que se trata de espacio aéreo;

2o. Dadas ciertas posibles interpretaciones de los conve nio actuales, siempre existe la posibilidad de que al gunos estados protesten por las actividades espaciales, considerando que violan su soberanía;

3o. Las controversias acerca de la extensión del espacio aéreo podrían crear tensiones internacionales y originar graves disputas y,

4o. La solución de esta cuestión jurídica fundamental ayudaría a inducir actitudes actitudes de colaboración para robustecer el derecho espacial y estas actitudes

podrían ayudar a dar forma a tendencias tecnológicas convenientes.

b. Argumentos en contra de los esfuerzos para resolver el problema fijando un límite a una altura convenida:

1o. La falta de un acuerdo explícito todavía no ha creado tensiones internacionales, ni aparece probable que lo haga.

2o. Una tentativa para lograr un acuerdo explícito a fin de establecer un límite de altitud incitaría a muchos Estados a hacer reivindicaciones de soberanía, que en casos análogos como los de altamar, conducirían a deman das inmoderadas;

3o. Cualquier límite establecido quizá lo fuera a una altura excesiva, lo que podría obstaculizar seriamente algunas actividades especiales. Por otra parte, las actividades futuras a menores altitudes podrían ser aceptables si no existiera un acuerdo explícito sobre la amplitud del Espacio Aéreo;

Estos mismos criterios con algunas complementaciones subsiten en la actualidad y se exponen casi anualmente tanto dentro de la Subcomisión de Asuntos Jurídicos

de la Comisión sobre la utilización del Espacio Ultrate rrestre con fines Pacíficos, como en esta misma. En efecto, si leemos las actas de la subcomisión de 1980 a 1984, vemos cómo los principales argumentos a favor de la delimitación son : 1) Por la diferencia que existe entre los regímenes jurídicos del Espacio Aéreo y el espacio atmosférico; 2) Para disponer de un límites mundial fácilmente determinable; 3) Porque la delimita ción, basada en la altitud, tiene un carácter esencial mente jurídico y político y no solamente científico o técnico; 4) porque impedirá la aparición de controver sias; 5) Para facilitar la cooperación internacional; y 6) Evitaría cualquier obstáculo al desarrollo tecnoló gico.

En cuanto a los argumentos expuestos en contra de la determinación de un límite preciso de la frontera supe rior del espacio aéreo se afirma por las delegaciones partidarias, en esas mismas actas:

a. Que no exista ninguna base científica para su defini ción ni delimitación.

b. Que no es necesario, porque el desarrollo y aplicación del esapcio ultraterrestre ha evolucionado satisfac toriamente, sin la delimitación.

c. Que no es razonable adoptar una definición o delimitación arbitraria que pueda dar lugar a dificultades y obstaculizar el desarrollo tecnológico espacial.

Finalmente deseamos referirnos a lo que se puede considerar con la práctica seguida por los Estados, en relación con las actividades que se han desarrollado en el espacio ultraterrestre, y de la cual parece poder deducirse que ninguno de ellos ha considerado que el paso de los satélites por encima de su territorio pueden entenderse como una violación de su soberanía. En efecto, esta práctica presenta una serie de características muy precisas e identificables, que pueden llevar a que se piense que constituye una norma consuetudinaria de Derecho Internacional. Dicha práctica, presenta las siguientes características:

1. Ningún Estado ha protestado, hasta el momento, por el paso de los atélites por encima de su territorio.

2. Ningún Estado ha considerado dicho acto como violatorio de su soberanía.

3. Los Estados han establecido una plena diferenciación entre esos satélites y las aeronaves tipo corrientes.

4. Ningún Estado ha declarado hasta ahora que se reser va su posición respecto del paso sobre su territorio de su objeto espacial de otro Estado.

5. Ningún Estado ha consentido abiertamente en limitar sus derechos soberanos sobre el espacio aéreo a una cierta altura, proclamando así unilateralmente el límite superior de su espacio aéreo.

6. Ningún Estado ha indicado el motivo de sus actitud ante el paso de objetos espaciales extranjeros por el espacio correspondiente a su territorio.

7. Ningún Estado responsable de un lanzamiento, ha crei do necesario obtener la autorización sobre cuyos territorios había de pasar sus satélites."

Como consecuencia de la soberanía del Estado sobre el espacio aéreo, nacen :

- El derecho a reglamentar el vuelo sobre su territorio;

- Que la entrada y sobrevuelo de aeronaves extranjeras sobre el espacio aéreo de una Estado quede sujeto a la autorización previa de cada Estado, ya sea por la forma general de una convención o por una concesión

directa del Estado.

- La facultad de imponer servidumbre de utilidad pûblica

- La facultad de someter a su jurisdicción de sus actos, hechos y delitos cometidos en vuelo sobre su territo rio.

4.3 LA INFRAESTRUCTURA

4.3.1 Qué se entiende por infraestructura? Le Goff de fine "la infraestructura como la organización en la superficie d eotdo lo que exige las necesidades de la navegación aérea".

Dentro de la infraestructura están los elementos terres tres indispensables a la aeronavegación: Los espacios en la superficie destinados al aterrizaje, decolaje y mantención de las aeronaves y los elementos de ayuda a la navegación y seguridad aérea, durante el vuelo de las mismas. Comprende, pues los aeródromos, las ayudas terrestres, las servidumbres aeronátuicas, los servicios metereológicos, los faros, las cartas aeronáuticas, y belizas, los servicios u organizaciones administrativos encargados de su custodia y mantención.

4.3.2 Los aeródromos y su clasificación. Entre las

definiciones aceptadas por la OACI está la de aeródromo que es el área definida de tierra o de aguas (que inclu ye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinadas total o parcialmente a la llegada, partida movimiento y servicios de aeronaves".

A su vez define como aeropuertos: "Cualquier aeródromo provisto de instalaciones asequibles al público, para el alojamiento, mantenimiento, servicios o reparación de aeronaves y para el recibo o desembarque de pasajeros o carga".

Aeropuerto Internacional es "todo aeropuerto, designado por el Estado como punto de entrada o salida, donde se llevan a cabo las formalidades de Aduana, inmigración sanidad pública, cuarentena agrícola y procedimientos similares".

De estas definiciones deducimos que el género es aeródro mos y que aeropuerto, aeropuerto internacional y otras modalidades son diferentes especies de aeródromos.

En cuanto al Código de Comercio, dedica el capítulo V, libro V, segunda parte a la infraestructura aeronáu tica: destacándose lo siguiente :

Artículo 1808. "La infraestructura aeronáutica es el conjunto de instalaciones y servicios destinados a facili tar y hacer posible la navegación aérea, tales como aeródromos, señalamientos, iluminación, ayudas a la navegación, informaciones aeronáuticas, telecomunicacio nes, metereología, aprovisionamiento y reparación de aeronaves".

Artículo 1809: "Aeródromo es toda superficie destinada a la llegada y salida de aeronaves, incluida todos sus equipos e instalaciones".

En cuanto a la clasificación de los aeródromos estable ce:

Artículo 1810: "Los aeródromos se clasifican en civiles y militares. Los primeros en público y privado".

Los aeródromos públicos: Son los que, aún que siendo de propiedad privada, están destinados al uso público, los demás son privados. Se presumen públicos lo que se han utilizado para la operación de aeronave destinadas a prestar servicio remunerado a personas distintas del propietario". (Artículo 1811)

- El aeródromo privado: Los que establecen los particu

lares para su uso personal.

- El aeródromo militar : La ley no lo define; podemos decir que es el destinado a fines de defensa nacional y cuya tuición corresponde a las fuerzas armadas del país.

Es interesante anotar que la base de la clasificación legal es su destinación: Ya sea para fines militares o para servir a la navegación aérea en general, o para uso personal de los que lo establecen no tiene importancia para calificar a un aeródromo como público, el que su propietario sea el Estado, la municipalidad o un simple particular.

En cuanto al régimen legal de los aeródromos, el artículo 1913 establece: "... Ningún aeródromo público podrá ser utilizado sin el permiso de operación otorgado por la autoridad aeronáutica y localización, nombre del propietario, clasificación, categoría y condiciones operacionales".

La tuición general de los aeródromos, corresponde a la dirección de aeronáuticas y de ellas depende los jefes de aeródromos en cada uno de los aeropuertos y

aeródromos públicos deben ser los representantes de la autoridad aeronáutica.

En los aeropuertos debe haber también representante de la autoridad Aduanera, de imigración, sanidad y sani dad vegetal.

4.3.3 Los servicios de ayuda a la navegación aérea. Estos servicios concurren a la seguridad del vuelo entre los más importantes es necesario señalar los de metereo logía, comunicaciones, faros y balizas.

El artículo 28 de la Convención de Chicago tiende a uniformar dentro de un pie de eficacia los servicios de ayuda a la aeronavegación, imponiendo una obligación a los Estados miembros.

Artículo 28: "Ayuda a la navegación aérea y sistemas uniformes hasta donde le sea posible, cada uno de los Estados contratantes se comprometen:

a. A proveer en su territorio aeropuertos, servicios de radio, servicios metereológicos y otras ayudas a la navegación aérea que faciliten la aeronavegación internacional, de conformidad con las normas y procedi mientos que en su oportunidad se recomiendan o establez

can según esta convención.

b. Al adoptar y pòner los sistemas uniformes adecuados de comunicaciones, claves, distintivos, señales, luces y otros procedimientos y reglamentos que en su oportunidad se recomiendan o se establezcan de conformidad en esta convención.

c. A colaborar en medidas de carácter internacional, a fin de garantizar la publicación de mapas, cartas aeronáuticas de conformidad con las normas que en su oportunidad se recomienden o establezcan según esta convención.

La metereología juega un papel importantísimo en la seguridad del vuelo. Ella comprende los informes climaté ricos basados sobre observaciones metereológicas anterio res, los mensajes de observación de las condiciones existentes comunicados por los centros metereológicos y la previsión.

Los faros, radiofaros y balizas aéreas pueden ser insta ladas y operadas por el Estado o particulares. En el hecho existen ambos sistemas en nuestro país. Su desarro llo es indispensable y urgente y deben combinarse con un régimenadecuado de servidumbres aeronáuticas.

## 4.4 EL TRANSPORTE AEREO

4.4.1 Generalidades. El transporte es la finalidad esencial de la aviación comercial. De ello deducimos el papel importantísimo que juega el contrato de transporte en el derecho aéreo. En general, podemos decir que las normas jurídicas que encausan esta rama del derecho va dirigida al transporte aéreo directamente.

4.4.2 El contrato de transporte. El comercio de transporte aéreo se origina en virtud de un contrato denominado Contrato de Transporte Aéreo, el cual puede ser definido como el contrato en virtud del cual uno se obliga por cierto precio conducir de un lugar a otro, por vía aérea, pasajeros o cosas ajenas y a entregar éstas a las personas a quien van dirigidas.

Son elementos del contrato de transporte áreo:

a. Concurrencia de voluntades, por lo cual uno se obliga a conducir de un lugar a otro por vía aérea, pasajeros o cosas.

b. Precio de la conducción.

c. Se trata de una conducción de cosas, que estas sean ajenas.

d. Obligación de entregar las cosas a las personas a quien vayan dirigidas.

El que contrae la obligación de conducir se llama: porta dor aéreo. El que encarga la conducción por cuenta propia o ajena se llama: cargador remitente o consignante aéreo. La persona a quien se envía las mercancías se llama: consignatario.

Una misma persona puede ser a la vez cargador o consigna tario. El precio de la conducción se llama flete.

El empresario de transporte aéreo es el que ejerce la industria de hacer transportar por vía aérea personas o mercancías, por sus dependientes asalariados y en aeronaves propias o que se hallen a su servicio, aunque a veces ejecuten el transporte por sí mismos.

El contrato de transporte aéreo es consensual, ya que se perfecciona con el solo consentimiento de las par tes. La carta de porte es un documento que las partes otorgan para acreditar la existencia y condiciones del contrato y la entrega de las mercaderías al portador; pero no es requisito ni solemnidad del contrato sino medios de prueba que pueden suplirse por medio de pruebas legales.

Si falta alguno de los elementos esenciales que hemos enumerado, no existe contrato de transporte aéreo; y si no hay contrato no hay transporte en su sentido legal o mercantil.

4.4.3 Clasificación del contrato de transporte aéreo. El Código de Comercio establece una primera clasificación en el artículo 1854: "... El contrato de transporte se considera interno cuando los lugares de partidas y destino fijados por las partes están dentro del territorio nacional e internacional en los demás casos.

En el Capítulo XII (transporte aéreo), sección II se refiere a el transporte de pasajeros. Merece la pena mencionar el artículo 1877, el que consagra: "El billete o boleto de pasaje, si se expide, deberá contener:

1. Lugar y fecha de emisión.

2. Nombre o indicación del transportador o transportadores.

3. Lugar de partida y destino, y escalas previstas.

4. Precio del transporte.

El pasajero podrá exigir que se inserte en el billete

DE CARTAGENA

o boleto.

En cuanto a las cláusulas de dicho contrato, el artículo 1875 nos informa que: "... Deberá hacerse conocer de los pasajeros en el billete o boleto de pasajes, en los documentos de transporte que se entreguen a aquellos o mediante un cartel colocado en un lugar de las oficinas, en donde sean leídas fácilmente".

De los artículos precitados podemos deducir las siguientes características:

1. Es bilateral o sinalagmático, ya que ambas partes que intervienen en el contrato, se obligan recíprocamente.

2. Es consensual, porque se perfecciona con el simple acuerdo o consentimiento de las partes. Esta característica se aprecia claramente si nos remitimos a las normas pertinentes, a pesar de que en la mayoría de las veces se expide un billete de pasaje, el cual se exigirá en virtud de el convenido de Varsovia, pero no por el protocolo de Guatemala; nuestra legislación tampoco condiciona la existencia o validez del contrato a la expedición del tiquete.

3. Es de carácter comercial o mercantil. El Código de comercio en forma expresa, afirma que son mercantiles

para todos los efectos legales, las empresas de trans porte de personas o de cosas, a título oneroso, cuales quiera fueren las vías y el medio utilizado.

4. Es oneroso, bien porque su naturaleza es eminente mente comercial o bien porque el artículo 981 señala el precio como elemento del contrato de transporte; el artículo 995 establece que el transporte benévolo o gratuito no se tendrá como contrato mercantil sino cuando sea accesorio de un acto de comercio.

5. Es de adhesión, ya que generalmente se ha señalado al transporte como un contrato de adhesión. Así lo hacía el antiguo código de comercio, aunque el vigente no lo afirme de manera expresa, si es del sentir de la doctrina.

Tal característica surge del hecho de que por lo común el transportador es la parte que pone las condiciones del transporte, y el pasajero, también por lo general se somete a ellas.

La sección tercera del capítulo mencionado, se refiere al transporte de cosas y equipajes, en su artículo 1884 señala: "El transportador estará obligado a transportar conjuntamente con los viajeros, dentro del precio del

billete, el equipaje de éstos, con los límites de peso o de volumen que fijen los reglamentos".

En cuanto al exceso de equipaje está gravado por un recargo subido. El equipaje está muy limitado en el transporte de aeronave por el peso, tolerándose solamente una cantidad pequeña libre de porte.

Existen dos contratos dentro del Derecho Aéreo con carac terísticas muy peculiares son :

- El contrato de utilización de aeronaves, llamado tam bién de arrendamiento o locación; el artículo 1890 al respecto establece: "El arrendamiento o locación de aeronaves podrá llevarse con o sin tripulación, pero en todo caso la dirección de ésta queda a cargo del arrendatario.

  El arrendatario tendrá la calidad de explotador y, como tal los derechos y obligaciones de éste, cuando tal calidad le sea reconocida por la autoridad aero náutica."

- El fletamento, artículo 1893: "Es un contrato intuitu persone, por el cual un explotador, llamado fletante cede a otra persona llamado fletador a cambio de una contraprestación, el uso de la capacidad total o par

cial de una aeronave, para uno o varios vuelos por kilometraje o por tiempo reservándose el fletante la dirección y autoridad sobre la tripulación y la condición técnica de la aeronave.

La calidad de explotador no es suceptible de transfe rirse al fletador en virtud de este contrato".

# 5. VIOLACION DEL ESPACIO AEREO

## 5.1. CONCEPTO

La inviolabilidad del territorio estatal es un principio del derecho internacional público, razón por la cual los propios Estados se han comprometido en la Carta de la ONU a respetarlo, el hecho de que una aeronave entre al espacio aéreo de un Estado sin su previo consen timiento o con él pero infringiendo las reglamentaciones legales para su utilización, constituirá una violación del derecho internacional.

Algunos autores como Enrique Mepalli, han definido el concepto del espacio aéreo. Para este jurista, la viola ción se presenta "cuando se vuela sin someterse a las restricciones que el Estado detentador de la soberanía ha establecido legítimamente".

Esta violación puede ser hecha no sólo por las aeronaves del Estado y por las aeronaves civiles sino también por misiles, tal como ocurrió, cuando un cohete soviético

ingresó en los espacios aéreos de Noruega y Finlandia, lo que dio origen no sólo a protestar por parte de los Estados afectados, sino también a las disculpas de la Unión Soviética por el incidente.

5.1.1 Casos. Enrique Mapelli enumera los siguientes casos en los cuales ocurre una violación del espacio aéreo:

1. Cuando se utiliza espacio aéreo que, por razones militares o de seguridad pública, definidas por el porpio Estado al que pertenece el espacio aéreo respec tivo, ha sido restringido o prohibido uniformemente para los vuelos de las aeronaves de los otros Estados.

2. Cuando se utiliza espacio aéreo vedado por las circuns tancias excepcionales durante un período de emergencia establecido por el Estado a que el mimso está adscri to.

51518

3. Cuando un servicio aéreo internacional no sigue la ruta que el Estado subyacente ha determinado.

4. Cuando un servicio aéreo internacional no utilice el aeropuerto que el Estado subyacente ha determinado expresamente.

A las anteriores hipótesis se podría agregar, la que se presenta cuando la aeronave civil de transporte aéreo internacional penetra el espacio aéreo de un Estado sin la autorización correspondiente.

5.1.2 Aeronaves civiles y sobrevuelo. El convenio sobre Aviación Civil Internacional, suscrito en Chicago el 7 de diciembre de 1944, distingue entre aeronaves de Estado y aeronaves civiles. La aeronave según el Artículo 1º de la Convención Aérea de la Haya de 1933, es "Cada aparato capaz de mantenerse en la atmósfera gracias a la resistencia del aire y destinado a la navegación aérea".

Las aeronaves de Estado son "las utilizadas en servicios militares, de aduana, o de policía", y para ellas está terminantemente prohibido volar "sobre el territorio de otro Estado" o aterrizar en él, salvo autorización especial y "de conformidad con las condiciones de autori zación". Es decir, para la aeronaves de Estado, rige el principio general de la inviolabilidad del territorio estatal.

El Convenio de Chicago distingue para los efectos de sobrevuelo, entre las aeronaves civiles: "que no se utilicen en servicios internacionales regulares", de las que sí se utilizan.

Para las primeras, la Convención las autoriza "a penetrar sobre su territorio o sobrevolarlos sin escala, y a hacer escalas en él con fines no comerciales, sin necesi dad de obtener permiso previo, y a reserva del derecho del Estado sobrevolado de exigir aterrizaje". Es decir, las aeronaves que prestan servicios internacionales irregulares tienen el llamado derecho de "pasaje inofen sivo" o "tránsito inocente" con los que se quiere signi ficar "el privilegio de volar sobre el territorio sin aterrizar", como lo precisa el Convenio sobre Transporte Aéreo Internacional. igualmente a estas aeronaves se les concede la denominada libertad de aterrizar para fines no comerciales". Estas dos libertades vienen así a restringir la mal llamada "Soberanía plena y exclusiva del Estado sobre su espacio aéreo".

Por el contrario las aeronaves que prestan servicios aéreos internacionales regulares, únicamente pueden sobrevolar o hacer escalas técnicas con permiso del Estado. Es decir, las aeronaves civiles comerciales no tienen "el derecho de paso inofensivo" ni el "Derecno de efectuar escala técnica".

Este mismo Tratado reconoce al Estado la facultad de establecer rutas especiales, por razones de seguridad del vuelo para las aeronaves que operando irregularmente

deseen volar sobre regiones inaccesibles o que no cuenten con instalaciones y servicios adecuados para la navega ción aérea, o en su defecto exigir permisos especiales para esos vuelos.

Igualmente se consagra la facultad para los Estados de establecer zonas restringidas o prohibidas por razones de necesidad militar o de seguridad pública, para el sobrevuelo de las aeronaves de otros Estados, a condición de que "no se establezcan distinciones a este respecto entre las aeronaves del Estado de cuyo territorio se trate, que se empleen en servicios aéreos internaciona les regulares, y las aeronaves de los otros Estados contratantes" que se dediquen a servicios idénticos.

De acuerdo a este mismo estatuto, los Estados se reservan también el derecho, en circunstancias excepcionales, durante un período de emergencia, o de interés de la seguridad pública y para que tenga efecto inmediato, a restringir o prohibir temporalmente los vuelos sobre la totalidad o parte de su territorio, a condición de que dicha restricción o prohibición se aplique a las aerona ves de todos los demás Estados, sin distinción de naciona lidad.

El Convenio de Chicago que, por cierto no reconoce a

las aeronaves que operan vuelos internacionales regulares las libertades de sobrevuelo y de escala técnica, obliga a 152 Estados, en tanto que el Tratado de Acuerdo Relativo de los Servicios Aéreos Internacionales, que sí las reconoce obliga sólo a 97 Estados. Ello indica que no todos los Estados que integran la comunidad internacional aceptan o se encuentran obligados a reconocer la libertad de sobrevuelo y de escala técnica a las aeronaves que cumplen vuelos internacionales regulares.

Además no puede considerarse que dichas libertades constituyan normas de derecho internacional consuetudinario, pues tanto la doctrina como la jurisprudencia exigen una "práctica constante y uniforme que traduce a la vez una convicción jurídica.

Por ello forzosamente decimos o concluimos que para las aeronaves que se dedican al servicio aéreo internacional regular, no existe ninguna de las dos primeras libertades del aire: es decir, la de sobrevuelo y la de escala técnica, como norma de derecho consuetudinario.

Resumiendo tenemos :

1. El espacio aéreo del Estado es inviolable.

2. No existe la libertad de sobrevuelo o tránsito inocen te a través del espacio aéreo de un Estado, ni para las aeronaves civiles que prestan servicios aéreos internacional regulares, ni para aeronaves sin piloto.

3. El Estado por ser soberano en su espacio aéreo puede:

- Establecer rutas especiales por razones de seguridad del vuelo para las aeronaves que realicen servicios aéreos internacionales no regulares, o en su defecto, exigir permiso especial.

- Establecer permanentemente zonas de vuelo prohibidas por razones militares, siempre que esta prohibición cobije a toda clase de aeronaves similares, tanto propias como, de otros países.

- Prohibir temporalmente el sobrevuelo en todo su terri torio o parte de él, por razones de seguridad pública o "en circunstancias especiales".

Según la Convención de Chicago, las leyes y reglamentos de un Estado, relativos a la entrada y salida de su territorio de las aeronaves empleadas en la navegación aérea internacional o a la operación y navegación de dichas aeronaves, mientras se encuentren en su territorio

se aplicarán a las aeronaves de todos los Estados contra tantes, sin distinción de nacionalidad y dichas aeronaves los deberán cumplir al entrar, salir o mientras se encuen tren en dicho territorio: "Artículo 11". Y se prescribe como obligación para el Esatdo territorial el tomar medidas para garantizar que todas las aeronaves que vuelan sobre su territorio o maniobren dentro de él, así como todas las aeronaves que llevan la marca de su nacionalidad, donde quiera que se encuentren, observa rán las reglas y reglamentos que rijan los vuelos y maniobras de aeronaves en tal lugar "Artículo 12".

El no respeto de las disposiciones anteriores del Estado sobre cualquiera de las cuestiones anteriormente indica das, constituyen una violación tanto del ordenamiento jurídico internacional como de su ordenamiento interno, jurídico internacional como vimos, puede configurarse una violación de su espacio aéreo, lo cual trae diversas consecuencias.

## 5.2 CONSECUENCIAS DE LA VIOLACION DEL ESPACIO AEREO

La violación del espacio aéreo trae una serie de conse cuencias y efectos tanto para el Estado territorial, como para quienes realicen la violación, siempre y cuando claro está, que su acción no tenga una justificación legal.

5.2.1 Consecuencias para el Estado Territorial. En el momento en que una aeronave civil entre el espacio aéreo de un Estado sin tener autorización o teniéndola, sin cumplir las condiciones en que le fue otorgado el permiso surge el interrogante sobre qué clases de medidas pueda emplear el Estado territorial, para hacer respetar su soberanía.

5.2.1.1 Práctica estatal. Ni el derecho internacional ni el derecho aéreo a creado una disposición que expresa mente regule esta situación y la práctica del Estado afectado ha sido muy variada, pues en algunas oportunida des no ha presentado ni siquiera una protesta; en otras, lo ha hecho a través de los canales diplomáticos o ha obligado al avión "intruso" a aterrizar y, en ocasiones que tampoco puede considerarse como excepción, se ha disparado sobre la aeronave.

A manera de ejemplo de esta última situación, podemos recordar dos incidentes entre Rusia y la República de Corea, donde aviones militares soviéticos dispararon sobre aviones civiles del último país. En el último de ellos, ocurrido en la noche del 31 de agosto al 1o. de septiembre de 1983, el avión fue derrivado muriendo todos sus ocupantes : 269 personas. En el primero, acae cido en 1978, murieron dos pasajeros.

5.2.1.2 Empleo de las armas contra aeronaves civiles. Válidamente no puede afirmarse que exista una norma específica que impida al Estado territorial hacer uso de la fuerza contra una aeronave civil, por violar su espacio aéreo. Existe si, una recomendación formulada por el Consejo de la OACI, que se encuentra en el Adjunto "A" del Anexo 2, según la cual "la aeronave interceptora debería abstenerse de utilizar armas en todos los casos de interceptación de aeronaves civiles".

-"Carta de la ONU." Sin embargo, consideramos que para esta clase de situaciones se puede hacer extensivo y aplicable el Artículo 2 de la Carta de la ONU., pues allí en su numeral 4 establece: "los miembros de la organización, en sus relaciones internacionales, se abstendrán de recurrir a la amenaza o al uso de la fuerza contra la integridad territorial o la independencia política de cualquier Estado, o en cualquier otra forma incompatible con los propósitos de las Naciones Unidas.

La fuerza queda sometida al mismo estatuto jurídico que tiene en el derecho interno. Si es empleada indebidamen te por los miembros de la comunidad, constituye un delito de agresión y, utilizada por la organización, es una sanción apropiada para castigar a quienes incurren en el delito de agresión. Solamente queda provisionalmente autorizado al uso de la fuerza por los miembros de la

ONU., en caso de legítima defensa.

Y qué debe entenderse por empleo de la fuerza? Pues debe entenderse el empleo de la fuerza física, de las armas.

A falta de una norma que expresamente prohiba el empleo de la fuerza contra las aeronaves civiles que violen el espacio aéreo, el principio general de la Carta de la ONU que prohibe el empleo de la fuerza, es plenamente válido en este caso.

- Consejo de seguridad. En las sesiones de este organismo no sólo se constató el hecho de que no estaba permitido el emplear las armas contra las aeronaves civiles que violen el espacio aéreo, sino que por el contrario, se enfatizó en la proscripción de la fuerza para esta clase de situaciones, por considerar que con ello se ponía en peligro no sólo la vida humana sino la seguridad aérea, que tantos beneficios ha traído a la humanidad.

El proyecto de resolución revisado, presentado por 16 países al Consejo de Seguridad el 12 de septiembre de 1983, resultado de delicadas negociaciones efectuadas a partir del proyecto propuesto inicialmente por 10 países cuatro días antes, luego de expresar consterna

ción por el hecho de que "un avión militar soviético" hubiese derribado "un avión civil de pasajeros de Korean Airlines", reafirmaba las normas del derecho internacio nal que prohiben actos de violencia que constituyan una amenaza para la seguridad de la aviación civil inter nacional; reconociendo, además, no sólo la importancia del principio de la integridad territorial, sino también la necesidad de que para responder a las instrucciones en el espacio aéreo de un Estado se empleen solamente los procedimientos acordados internacionalmente, a la vez que se pronunciaba por el reconocimiento del "dere cho a una indemnización adecuada, consignado por el derecho internacional".

El abatimiento de una aeronave civil, también fue conside rado como un acto contra la coexistencia pacífica y la convivencia internacional.

La Unión Soviética, justificó sustancialmente el derribo del avión coreano en 1983 por la violación de sus fronte ras que son "sagradas", como lo afirmara su Ministro de Asuntos Exteriores Andrei Gromuco, es decir, se quizo justificar el derribo del avión, aduciendo que estaba realizando actividades de espionaje.

Si las normas de derecho interno llegan a facultar a un

gobierno para emplear las armas contra las aeronaves civiles que violen el espacio aéreo, ello no lo autoriza ha hacerlo, pues en ese caso, sus normas internas no pue den ir contra las normas del derecho internacional, ya que éstas son de obligatorio cumplimiento. No se puede olvidar que es jurisprudencia internacional amplia mente aceptada la de que "según los principios generalmen te admitidos, un Estado no puede invocar frente a otro Estado su propia constitución para sustraerle a las obligaciones que impone el derecho internacional o los tratados en vigor.

Es innegable, por consiguiente, la necesidad de que los Estados adopten una norma internacional convencional, por la que específicamente se comprometan a no emplear la fuerza contra las aeronaves civiles, para dar así una mayor claridad a las relaciones internacionales y una mayor y real protección a la vida humana y a la seguridad aérea.

5.2.1.3 Sanciones. Es indudable que el Estado territorial que ha sido objeto de la violación de su espacio aéreo por una aeronave civil, tiene todo el derecho para sancio nar a los infractores de tal hecho, de acuerdo a su legislación interna, así como también lo está para hacer lo propio respecto a quines se abstengan de cumplir

DE CARTAGENA

las disposiciones que rijan para la entrada y salida de su territorio de la aeronave y de las que regulen la operación y navegación de las mismas aeronaves sobre su territorio, tal como lo autoriza el propio Convenio de Chicago cuando dice que las disposiciones anteriores se aplicarán a las aeronaves de todos los Estados contra tantes, "sin distinción de nacionalidad" y "dichas aero naves deberán cumplir tales leyes y reglamentos a la entrada, a la salida y mientras se encuentren dentro del territorio de ese Estado" (Artículo 11).

No hay que olvidar que es precisamente este Convenio de Chicago el que sólo autoriza reglamentar las situacio nes anteriormente mencionadas, sino que establece una obligación para los Estados contratantes de adoptar medidas que aseguren en todas las aeronaves que vuelen sobre su territorio o maniobren en él, así como en todas las aeronaves que lleven la marca de su nacionalidad donde quiera que se encuentren, observen las reglas y reglamentos que se encuentren, observen las reglas y reglamentos en vigor, relativos a los vuelos y manio bras de las aeronaves en tal lugar (Artículo 12).

De donde el Estado no sólo se encuentra facultado para sancionar las violaciones de las normas de la naturaleza comentada dentro de su territorio sino también fuera

de él, para el caso de las aeronaves que llevando "el distintivo de su nacionalidad", transgredan las disposiciones de la naturaleza indicada en el territorio de otros países. Es decir, quien viole el espacio aéreo de un Estado, bien puede ser sancionado por él o por aquel cuya nacionalidad obstenta. "Cada Estado contratante se compromete a asegurar que se proceda contra todas las personas que infrinjan los reglamentos aplicables", concluye el Artículo 12 del Convenio de 1944.

## 5.3 RESPONSABILIDAD INTERNACIONAL DEL ESTADO TERRITORIAL

El examen del derecho de la responsabilidad internacional se vincula a las consecuencias de los actos ilegales en el orden internacional, así como a la compensación por los daños causados, tal como acertadamente lo observan los profesores de la Universidad Oviedo, Julio González Campo y Luis Sánchez Rodríguez.

"Constituye un principio general del derecho que todo acto ilícito, esto es, toda acción u omisión contraria a una obligación jurídica, de parte de un sujeto de derecho, al que le es imputable tal acto, da nacimiento a una obligación nueva, que tiene por objeto la reparación, en forma adecuada, de las consecuencias de tales actos".

La responsabilidad internacional que en el pasado se basó indistintamente en la culpa (Grocio), en el riesgo (Duguit), en la equidad aún en la cortesía internacio nal, actualmente halla su fundamento en el hecho interna cionalmente ilícito, "consistente en la violación de una obligación internacional, que crea para el Estado autor la obligación de reparar, mientras que origina un derecho subjetivo en favor del Estado perjudicado a exigir reparación".

en este orden de ideas, la Comisión de Derecho Interna cional de las Naciones Unidas aprobó en 1973, en primera lectura el Artículo 1o. de su proyecto sobre la responsa bilidad internacional de los Estados que dice: "todo hecho internacionalmente ilícito de un Estado da lugar a la responsabilidad internacional de éste".

En el artículo 2 del mismo proyecto, se lee: "todo Estado está sujeto a la posibilidad de que se considere que ha cometido un hecho intencionalmente ilícito que da lugar a su responsabilidad internacional".

Ahora bien, cuáles son los elementos o condiciones que deben darse para tipificar la existencia de un hecho internacionalmente ilícito?. Según la CDI, tradicional mente se han distinguido dos elementos, a saber:

- Un elemento subjetivo, constituido por un comportamien to que ha de poderse atribuir, no al ser humano o a la colectividad de seres humanos que lo ha tenido mate rialmente, sino al Estado en su calidad de sujeto de derecho internacional.

- Un elemento objetivo, que consiste en que "el comporta miento atribuido al Estado constituya una violación por ese Estado, de una obligación internacional a la que estaba sujeto.

Respecto al primer elemento mencionado, el subjetivo es necesario precisar, en primer lugar, que el comporta miento del Estado puede ser activo (acción) o pasivo (omi sión); en segundo lugar, que la acción u omisión debe poderse reputar en derecho internacional como un hecho del Estado.

Se trata de precisar entonces, por quién y en qué condi ciones deben haberse cometido esas acciones u omisiones para que sean atribuidas al Estado.

Por regla general, se atribuyen al Estado, en plano internacional los hechos de los miembros de su "organiza ción"; dicho de otro modo, los hechos de sus "órganos" o "agentes".

La CDI Precisa en el Artículo 5 del precitado proyecto, la atribución al Estado del comportamiento de sus órganos así: "... se considerará hecho del Estado según el dere cho internacional el comportamiento de todo órgano del Estado que tenga la condición de tal según el derecho interno de ese Estado, siempre que en el caso de que se trate halla actuado en esa calidad".

El segundo elemento que se requiere para configurar el hecho internacionalmente ilícito, o sea que el compor tamiento del órgano del Estado constituya "una violación de una obligación internacional del Estado" nos lleva a preguntarnos si esa obligación que ha sido violada debe de constar solamente en un tratado o puede hallarse en cualquiera de las otras fuentes de derecho internacio nal público.

La jurisprudencia ha considerado uniformente que "existe un hecho internacionalmente ílicito sea cual fuere la fuente de la obligación".

Es decir, que el tratamiento de la responsabilidad inter nacional es idéntico en el plano jurisdiccional, ya sea por hechos derivados de la violación de una obliga ción convencional, consuetudinaria o de otra fuente de derecho internacional.

Analizando todo tenemos: que el Estado es responsable internacionalmente de los actos u omisiones de sus órganos, y que cuando se trata de obligaciones "erga omnes" no sólo los Estados perjudicados tienen derecho a iniciar una acción por responsabilidad. También están facultados los demás Estados.

Si aplicamos lo recién expuesto al acto por el cual un avión militar de un Estado dispara contra una aereonave civil, tenemos lo siguiente :

1. Que ese acto del aviador es imputable al Estado al cual pertenezca la aereonave militar o de "Estado como lo clasifica el Convenio de Chicago, porque se trata de un acto ejecutado por un órgano suyo.

2. Que ese acto constituye una violación de la norma que prohibe el empleo de la fuerza, la cual es un precepto imperativo de derecho internacional general.

3. Que ese hecho internacionalmente ilícito del Estado territorial, lo hace responsable internacionalmente.

4. Que aún en el evento de que el Estado territorial quisiera alegar la existencia de un Estado de necesidad para eludir su responsabilidad internacional,

no es viable, porque tanto la doctrina como la juris prudencia y práctica de los Estado, no lo admiten cuando lo que se transgrede, se viola, es una norma imperativa de derecho internacional general.

5. Que si el Estado internacional quisiese hacer aparecer el empleo de la fuerza contra el avión civil, como lo afirmó recientemente la CDI, "ningún Estado, víc tima de la violación de una obligación internacional, puede ya reaccionar legítimamente mediante el empleo de represalias armadas contra el Estado autor de la violación, ya que el derecho internacional Prohíbe ... a los Estados que ejerzan por sí mismos, indivi dualmente, represalia que implique el empleo de la fuerza armada contra otros Estados".

## 5.4 EL CONVENIO DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL Y LA VIOLACION DEL ESPACIO AEREO

Después de haber dado el concepto de la violación del espacio aéreo y tratar en un capítulo aparte la sobera nía sólo nos faltaría tratar un tema de gran importancia como es la interceptación de aereonaves.

5.4.1 Interceptación de aeronaves. La interceptación de aeronaves civiles no fue reglamentada en el Convenio

de Chicago, por lo cual, posteriormente, fue objeto de regulación a través de sus anexos 2, 4, 6, 10, 11, y 15 al igual que en los procedimientos para los servi cios de navegación aérea, Reglamento del aire y servicios de tránsito aéreo.

El Consejo de la OACI, por considerar que la intercepta ción de aereonaves civiles representa en todos los casos un peligro posible recomendó que la interceptación de naves se debía evitar y únicamente podía efectuarse "como último recurso"; advirtiendo que dicho procedimien to sólo podría realizarse con el fin de:

- Determinar la identidad de la aereonave.

- Proporcionar cualquier guía para la navegación que sea necesaria para la realización segura del vuelo.

En los principales proyectos de enmienda presentados a la Asamblea de la OACI, se aceptó la interceptación, reconociéndose como un derecho del Estado sobrevalado, pero siempre sujeto a limitaciones.

La enmienda aprobada, reconoce al Estado sobrevolado el derecho de interceptación, pero no pudiendo en tal caso poner "en peligro la vida de los ocupantes de las

aereonaves ni la seguridad de éstas".

Los procedimientos de interceptación son tan complejos y delicados, que interesa recordar lo expuesto por el Presidente de la Comisión de Aereonavegación sobre los principales aspectos suceptibles de mejora, a saber; incluir la necesidad de desplegar esfuerzos exhaustivos para identificar y reencaminar a la aereonave, y proceder a la intercepción como último recurso; promulgación de las zonas sensibles en los AIP (Publicaciones de Información Aereonáutica); en los casos excepcionales de interceptación de una aereonave civil, tomar todas las medidas necesarias para su seguridad; prohibición de utilizar armas contra aeronaves civiles debidamente identificadas; establecimiento de estrecha coordinación entre las autoridades de interceptación y las dependen cias ATC (Control de Tránsito Aéreo); posibilidad de establecer enlace de comunicaciones entre las autorida des militares de un país y las dependencias ATC; publica ción de las señales que deben utilizarse en los casos de interceptación; procedimiento para el intercambio de información entre centros ATC adyacentes cercanos a las zonas sensibles, y enmienda de los planes regiona les de navegación aérea, a fin de incluir procedimientos para las aereonaves que vuelan en las inmediaciones de zonas sensibles.

## 5.5 ENMIENDA AL CONVENIO DE CHICAGO: ARTICULO 3 BIS

5.5.1 Procedimiento. El Convenio de Aviación Civil Internacional, llamado comúnmente, como hemos visto, Convenio de Chicago, desde su firma el 7 de diciembre de 1944, constituye lo que algunos han denominado la Carta Magna de la Aviación Civil Internacional, y en su texto ha sufrido hasta el momento 10 enmiendas, incluyendo la del Artículo 3 bis.

Algunos autores dan la denominación de enmiendas al cambio de alguna o algunas de las disposiciones de un tratado internacional y de revisión si se cambia el tratado en su totalidad.

La Convención precitada, aprobada en 1969 y vigente desde el 27 de enero de 1980, establece como principio general que todo "tratado podrá ser enmendado por acuerdo entre las partes". Lo que nos recuerda el principio incorporado a la Convención sobre tratados suscrita en La Habana en 1928, dentro de la VL Conferencia Internacional Americana, de acuerdo al cual "ningún Estado puede eximirse de las obligaciones del tratado o modificar sus estipulaciones sino con el acuerdo, pacíficamente obtenido, de los otros contratantes."

En efecto, la Asamblea de la OACI, en su 4º período de

sesiones celebrado en 1950 aprobó la resolución A4-3, por la que se estableció, entre otras cosas, que para proceder a la enmienda del Convenio de Chicago debía darse una de estas dos condiciones: a) Que la experiencia demostrará que fuera necesario, o b) pudiera demostrarse que era conveniente o útil.

Las diez enmiendas que hasta el momento se han efectuado al Convenio de Chicago, de acuerdo con el procedimiento indicado, abarcan distintos temas, por lo cual han sido clasificados por Hector A. Perucchi y María L. Sanes, en : organizativas, facultativas y relativas a la seguri dad de la aviación.

5.5.2 Viabilidad. El hecho de exigirse como requisito previo para proceder a toda enmienda del Convenio deChica go, el que debe darse cualquiera de las dos hipótesis de las enunciadas anteriormente, llevó a intensos debates en la asamblea extraordinaria de 1984, pues se debía precisar si existían algunos de dichos supuestos.

Veamos, algunas de las principales razones que se expusie ron para sustentar la conveniencia de suceder a la enmien da del Convenio de Chicago. Ellas fueron, entre otras:

1. Por qué los trágicos acontecimientos del año 1983,

o sea, el abatimiento del avión de Korean Airlines, han puesto así mismo de manifiesto la conveniencia de que los Estados reafirmen "mediante disposiciones expresas en el Convenio de Chicago, las normas jurídi cas relativas al empleo de la fuerza en contra de aereonaves civiles".

2. Los autores del Convenio de Chicago, no trataron explícitamente el posible uso de la fuerza en contra de las aereonaves civiles.

3. Es deber de los Estados poner fin a las tragedias provocadas por el recurso de la fuerza contra aereo naves civiles intrusas, lo cual puede cumplirse "me diante la elaboración de un Artículo adicional al Convenio de Chicago".

4. La comisión de la navegación en el informe que presen tó en diciembre de 1983 estimaba que las disposicio nes actuales eran suficientes, pero que convenía reforzar algunas para contar con normas que los Esta dos pudieran aplicar en toda la medida de lo posible.

5. Porque es muy conveniente que la comunidad internacio nal precise y mejore las normas fuendamentales que deben respetarse para garantizar, en beneficio de

todos, la mayor seguridad posible en la esfera de la aviación civil.

6. Porque el compromiso de no recurrir a la fuerza debía encontrarse expresamente reconocido en un texto preciso, esencial, reducido e inequívoco, dentro del Convenio de Chicago, para lo cual, en consecuencia, resultaba necesario enmendarlo. El compromiso a que hacía referencia, debía contener principios que por su naturaleza e importancia, no podían sino estar incorporados dentro del texto mismo del Convenio de Chicago.

7. A la asamblea le toca definir los principios generales orientadores de la acción gubernamental con respecto la no utilización de la fuerza contra aereonaves civiles y el respeto al principio de la soberanía nacional y esos principios debían consignarse en la Carta Magna de la organización.

8. Debían adoptarse medidas para codificar normas jurídicas que protegiesen a las personas inocentes contra sentencias pronunciadas sin su consentimietno y sin apelación, que a menudo representaban penas capitales, por incidentes debidos más a la penetración del espacio aéreo que a la violación de la soberanía nacional en un sentido estricto.

5.5.3 Redacción. Las delegaciones estuvieron de acuerdo en que los términos en que debía redactarse la enmienda debían ser claros, secretos y breves.

No obstante considerarse que si la enmienda se redactaba en tales condiciones facilitaría su interpretación y aplicación, algunas delegaciones manifestaron que pese a ello, su resultado en la práctica no sería totalmente eficaz. Ninguna enmienda por clara que sea, expresó el Delegado de Jamaica, impedirá el abuso del poder mientras las relaciones internacionales continúen mante niéndose tensas o polarizadas. Por lo tanto, agregó además de la necesidad de aclarar los conceptos de la abstención de recurrir a la fuerza y del respecto a la soberanía, es necesario que la comunidad internacional colabore para establecer relaciones armoniosas y amisto sas, de modo que las tensiones del espacio aéreo interna cional puedan atenuarse.

5.5.4 Principios. Una vez que se obtuvo el acuerdo entre los delegados a la asamblea sobre la conveniencia de preparar la enmienda al convenio de Chicago, surgieron opiniones sobre los principios que debían inspirarla, las cuales no obstante carecen de una total concordancia, debido indudablemente a la diversa orientación filosófica y política de los participantes, tenían bastantes elemen

tos similares que posibilitaran establecer denominadores comunes, que finalmente, permitieron llegar a un texto aceptado por todos.

En efecto, para algunos, los principios que debían infor mar la enmienda debía ser: el de la soberanía de los Estados, el de la seguridad de la aviación civil y el de no utilizar la aviación civil para fines incompati bles con los del Convenio de Chicago; prohibición de hacer uso de la fuerza, respecto a la soberanía nacional y derecho a exigir el aterrizaje de toda aereonave cul pable de haber violado el espacio aéreo; para otros, no emplear la fuerza; derecho a exigir el aterrizaje de la aereonave que violase el espacio aéreo y obligación de las aereonaves de acatar la orden de aterrizaje.

Las delegaciones tenían la responsabilidad de poner de relieve el valor supremo de la protección de la vida humana. Esto no debía descartarse con la excusa de que podía amenazarse el ejercicio del derecho de sobera nía. En caso de presentarse un conflicto de intereses, debían prevalecer las consideraciones humanitarias, de otro modo se correría el riesgo de que la soberanía se convirtiera en el ídolo al que podían sacrificarse vidas humanas inocentes.

5.5.5 Aprobación. Desde el discurso inagural la asamblea se preocupó porque la enmienda fuese adoptada por concen so y numerosas delegaciones así lo expusieron, instando a todos los participantes ha trabajar unidos en busca de un avenimiento que permitiera lograrlo.

¿Y qué es el concenso como procedimiento para adoptar decisiones? Es "un sentir compartido", es, como explica Mario Amadeo, la "no oposición", que se traduce en el silencio de las partes ante la pregunta que sea les formula si tienen algo que objetar al texto presentado a consideración.

Y así, por concenso, fue aprobada la enmienda al Convenio de Chicago contenida en el Artículo 3 bis.

# 6. POLITICA AERONAUTICA

## 6.1 DISTINTOS CONCEPTO DE POLITICA AEREA

Para introducirnos en este tema es necesario establecer la idea de lo que es el concepto, es aquella fórmula con la cual la inteligencia comprende y designa la diversidad de las apariencias. No podemos evitar que nuestra inteligencia razone con ideas, por muy realista que no creamos, ya que el hecho, en su materialidad, no tiene acceso a ella, y sólo se introduce a través del artificio conceptual.

Revisando las opiniones de los autores que se han ocupado del tema, establecemos los siguientes conceptos de política aérea:

- Para Albrecht Keller es "la actividad de ciertos organismos tendientes a asegurar en la economía nacional la obtención de los elementos legales y materiales que la naturaleza de la aviación requiere a mantener y extender los ya existente, y a usarlos para determinados fines".

- Por su parte, Wassenbergh no define el concepto, pero determina algunos de los elementos constitutivos, considerando que toda política aérea, para que tenga razón de ser, debe ser internacional, o sea que debe ser animada por el desarrollo natural del tráfico aéreo internacional de todo el mundo, así como de la industria aérea en general.

Concluimos con el concepto de política aeronáutica que ofrecen algunos autores: Es el conjunto de principios y normas que regulan la orientación del Estado frente a los problemas que plantea el transporte aéreo internacional. Consideramos que este es el concepto amplio y complejo, ya que abarca todo aquello que concierne al tema y, a la vez, está integrado por varios elementos.

## 6.2 POLITICA AEREA Y LA CIENCIA POLITICA

Es conveniente destacar que el tema no sólo se relaciona con el Derecho Aéreo, sino también con la ciencia política, ya que forma parte de la política general de un país o de un grupo de países. En tal sentido, no puede olvidarse que la ciencia política es una ciencia de síntesis, y que una de las cuatro características fundamentales de esta es la de estar sujeta a revisión, la de exigir una actualización.

Siendo la ciencia política una ciencia de síntesis, carece, de un dominio material que le pertenezca exclusivamente, y por eso que lo político, que constituye su objeto no es un dato inmediato, sino que en sí mismo es la resultante de una multiplicidad de factores.

En consecuencia, es necesario conocer con precisión los problemas y principios jurídicos concerniente al transporte aéreo internacional, para poder proceder adecuadamente a realizar su análisis y/o su formación política, o sea, para lograr la síntesis.

## 6.3 FACTORES QUE HAN DETERMINADO LA POLITICA AERONAUTICA DE NUESTRO PAIS

6.3.1 Factores geográficos. El gran problema de Colombia para su completo desarrollo lo constituye su formación topográfica. Las montañas corta ricos y vastos centros de producción, hace inaccesibles los yacimientos mineros o incovenientes las explotaciones comerciales. Sin embargo, ha sido el primer país en América en realizar costosos esfuerzos para romper ese cerco de la naturaleza; ejemplo de hecho es que en Colombia nació la aviación comercial de transporte americano, al crearse y establecer servicios permanentes en 1919, la SCADTA (Compañía Colombo Alemana de Transporte Aéreos), cuna de líneas

existentes conocida hoy en día como AVIANCA.

6.3.2 Factores económicos y sociales. Por ser Colombia un país privilegiado en cuanto a recursos naturales, productos e industrias; la facilidad de conexiones con el exterior, punto ya explicado en el numeral anterior; el desarrollo del turismo que es una divisa importante debido a las excepcionales atracciones y magníficos hoteles, muestra de hecho Cartagena considerada patri monio histórico del mundo. Todos estos son factores que han contribuído a fomentar la aviación a nivel más de intereses particulares, porque desafortunadamente no se ha contado con la suficiente atención por parte del gobierno, que no da las partidas necesarias para el desarrollo de las actividades. Circunstancia ésta que ha influido no solo en plano de nuestro desarrollo comercial, sino también en el militar, situación que se ha hecho notoria, con el conflicto que recientemente se presentó entre Colombia y Venezuela por el golfo de Venezuela o de Coquibacoa como lo llaman los historia dores, al establecerse que es un muy poco el arsenal para la denfesa aérea, situación que se ha tratado de enmendar con la compra reciente de aviones Kfir a Israel, la cual no ha llegado a materializarse según información periodística. Esta compra era una necesidad urgente ya que la fuerza aérea solo contaba con seis viejos

115

Mirage y aproximadamente catorce cazabombarderos A-37 de compra que hizo hace unos cinco años.

Frente a todas estas circunstancias existe la necesidad imperiosa de unir nuestro territorio con los demás países del continente y del mundo, y de acercar los puntos den tro de él, la necesidad de abrir nuevos horizontes y mercados a nuestro comercio, la creciente industriali zación del país, su futuro para el turismo; la entrega de capitales y técnicos extranjeros en las industrias; elementos éstos que favorecen y reclaman el transporte aéreo.

Como respuesta a las anteriores necesidades hemos inves tigado que la política aeronáutica de nuestro país ha tenido como objeto básicamente la prestación del servi cio del transporte aéreo, controlando la seguridad y procurando que los sitios de difícil acceso como los territorios nacionales se provean de dichos servicios.

A nivel internacional se ha impulsado la actividad aérea usando a la empresa bandera, AVIANCA, para vuelos ha cia las troncales del sur (Costa del pacífico) y hacia el norte (Costa del Atlántico). Igualmente en las rutas a Europa.

En materia de cargas ha habido mayor liberalidad, pues, otras empresas realizan esta labor, además de AVIANCA, son: LAC Y TAMPA.

6.3.3 Factores Jurídicos. En relación con esta clase de factores Colombia se ha acogido a convenios multi laterales principalmente la Convención de Chicago de 1944, y suscritos acuerdos y convenios bilaterales a manera de ejemplo, el convenio aéreo Colombo-Español y el acuerdo sobre transporte aéreo entre Colombia y Portugal. Los cuales se celebran basados en reglas genera les sobre explotación del espacio aéreo, como es la reciprocidad en uso de rutas y servicios.

La aeronáutica civil no se acoge a las tarifas de pasajes establecidas por la IATA, pues tiene sus propios medios del transporte y a las reglas generales que recomienda la OACI.

A nivel nacional se ha puesto en práctica la quinta libertad, del aire, es decir, la utilización del espacio aéreo a través de los vuelos Chartter; se ha impulsado la aviación como deporte.

## 6.4 PROBLEMATICAS NACIONALES QUE REQUIEREN DE LA POLITICA AEREA

Estas problemáticas las hemos encuadrado dentro de las más importantes formas de criminalidad en Colombia, ubicadas diversamente en el Derecho Penal o no regulados por él, tiene como denominador común el que constituyen actividades muy lucrativas para sus ejecutores. Se han convertidos en verdaderas industrias o negocios criminales, como oscuras o visibles ramificaciones políticas, cada vez mejor planeados y realizados, con conexidades que ascienden muy alto en la escala socio-política, lo que permite asegurar su impugnidad.

6.4.1 El contrabando. Consiste esencialmente en introducir o sacar del país bienes sin cumplir los requisitos legales de importación o exportación para eludir el pago de los impuestos.

El ejercicio en grande escala exige considerable inversión de capital y una organización disciplinada y cautelosa; su dinámica se orienta básicamente al paso de mercancías mediante sistemas que permitan eludir la vigilancia oficial en los puestos de control; en ocasiones utilizan directamente el mecanismo del soborno o la violencia.

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
Biblioteca Universitaria
Fernández de Madrid

118

Entre nosotros, el contrabando se ejerce preferencial mente con los siguientes productos: Café , ganado, auto motores, electrodomésticos, cigarrillos y licores.

El contrabando de cigarrillos y licores penetra casi exclusivamente por la Guajira, de allí se infiltra al interior del país por el aire y tierra y lelga al consumi dor por intermedio de los Sanandrecitos". Los repuestos de automotores son introducidos al país por mar y aire, los otros productos por su naturaleza se transportan por mar y tierra.

Uno de los factores que más influencia ejerce sobre este fenómeno es el del alto costo de bienes y servicios; SAMPER PIZANO apunta que Bogotá es la ciudad más cara del mundo y ocupa el segundo lugar (después de Singapur) en el precio de los autos.

6.4.2 La piratería aérea. Con este nombre se conoce el violento apoderamiento de una aeronave para desviarla de su ruta normal o con la pretensión de cobrar un resca te en dinero o de hacer exigencias de otra índole, como liberación de delincuentes comunes o políticos. Jurídi camente se configuran en tales casos un concurso de delitos de robo del avión, secuestro de personas extor

sión y en ocasiones, homicidio y lesiones personales El legislador sin embargo, creó recientemente como delito autónomo el desvío de aeronaves.

Aunque el número de estos delitos no es numeroso su aspectacularidad es de tal naturaleza que determinan en general sensación de alarma social.

Los asaltantes son generalmente delincuentes políticos o aventureros jóvenes que desean trasladarse a un estado socialista, como protesta al régimen y para mejor prepararse en la lucha revolucionaria.

El conflicto armado entre Israel y los países Arabes ha originado nuevas modalidades de esta especie delictiva, en las que el apoderamiento de la aeronave es instrumento de coacción política, de lucha guerrillera o de venganza internacional.

6.4.3 Tráfico de estupefacientes. Colombia es país productor, exportador y consumidor de marihuana y procesador intermediario en el comercio mundial de cocaína, esta última sustancia llega en forma de pasta desde los países que cultivan la planta y aquí es convertido en cocaína y enviado al exterior.

El 70% de nuestra producción se exporta por avión (unos 500 aviones realizan esta labor), el 30% restante sale por vía marítima.

6.5 POSIBLES SOLUCIONES

6.5.1 La comisión nacional para la prevención de la delincuencia. Mediante decreto 1331 de 1971 se creó este organismo adscrito al Ministerio de Justicia; ha sido reestructurado en tres ocasiones (Decreto 1617/72, 1939/74 y 60 de / 77) tiene las siguientes funciones:

1. "Recomendar la realización de investigaciones sobre etiología y dinámica de la criminalidad y conseguir el patrimonio económico de las investigaciones prospec tadas o en curso sobre las mismas materias".

2. "Estudiar las investigaciones realizadas, preparar y poner políticas que el Estado deba adelantar para prevenir el delito y reducir sus alcances, y promover el cumplimiento de los programas acordados".

3. "Unificar y coordinar los programas de acción esta tal sobre prevención del delito, promover su inclusión en los planes nacionales de desarrollo y preparar proyectos de ley o de decretos, reglamentos o instruc

ciones para orientar al país y orientar a diversas entidades y personas en la prevención de la delincuencia.

4. "Emitir conceptos sobre las materias relacionadas con la prevención del delito que el Ministro someta a su consideración.

"Cumplir las demás funciones que le señale el gobierno

Desafortunadamente la comisión está integrada de manera tan amplia y sus miembros son de tan alta jerarquía, que sus reuniones resultan prácticamente imposibles; por esa razón y que por la que de los gobiernos siguen pensando que los dineros destinados a la prevención de la criminalidad no constituyen inversión rentable, los objetivos de esta comisión se han convertido en un catálogo de buenas intenciones.

6.5.2 Medidas preventivas. En cuanto al contrabando es necesario adiestrar al personal de aduanas, incrementar la vigilancia en las conocidas rutas de contrabando, controlar el funcionamiento de los aeropuertos y pistas clandestinas, dotar a los miembros del resguardo aduanero de vehículos eficientes en aire, mar y tierra y, por sobre todo terminar con la deshonestidad de tales funcionarios.

- Tráfico de estupefacientes: Las medidas aconsejables sería, adelantar campañas oficales para ofrecer crédito suficiente y ventajosa a sectores campesinos que hoy cultiva marihuana y coca porque le rinden enormes bene ficios, buscar mecanismos técnicos eficientes y no peli grosos ecológicamente para destruir masivamente planta ciones de marihuana y coca; crear conciencia ciudadana sobre los reales daños sicosomáticos derivados del consu mo de estupefacientes.

Además de estas medidas hay otras que ya se toman, pero que necesitan mayor y mejor aplicación para su efectivi dad, tales como las inspecciones especiales sobre los barcos y aviones, retiros sin excepción alguna, de las licencias para portar armas otorgadas a los custodios de los "capos", hasta los allanamientos que permitan descubrir no sólo la existencia de drogas o de armas sino tmabién dinero y valores de sospechoso origen y no denunciados al fisco, pero incluyendo con dicha figu ra el compromiso por parte del gobierno de los Estados Unidos y demás países consumidores de colaborar con el gobierno colombiano con dineros, estrategias y avan ces tecnológicos destinados a combatir estos flagelos; la celebración de convenios con los servicios de seguri dad de otros países para identificar todas las redes

de narcotraficantes.

Una medida que se ha tomado recientemente por nuestro país es el decomiso de la avión de la EASTERN realizado recientemente teniendo en cuenta que dicha medida si ha sido tomada por el gobierno de los Estados Unidos sobre aviones de Avianca.

# 7. EL PODER AEREO

## 7.1 ¿QUE ES EL PODER AEREO?

El poder aéreo es hoy la fuerza más dinámica en la vida de las naciones.

Medio adecuado para un mejor entendimiento entre los pueblos del mundo, empleado indebidamente aún en tiempo de paz puede hacer peligrar la seguridad general.

En otra guerra el poder aéreo podrá transportar las fuerzas armadas y proyectiles destinados a destruir nuestra civilización.

Debemos convencernos de que el poder aéreo de una nación no es sino su capacitación para volar y que es indivisible, aplicado a transporte aéreo civil, o a fuerzas militares de choque y que habrá poder aéreo para una nación mientras tenga derecho de volar.

Por maś dificil que aparezca el control de la aviación

dentro del programa de desmilitarización de una nación enemiga ella no quita que siga siendo ésto uno de los problemas del poder aéreo mundial. Otro es el desarme mundial voluntario y sin duda otros problemas tan urgen tes habrá de aparecer. La aviación civil internacional se empleó en el pasado y puede servir ahora como un instrumento de infiltración política, y convertirse para decirlo en el lenguaje de la Convención de Chicago, en 1944, en "una amenaza para la seguridad general". Para el bien futuro del mundo quizás convenga algún control internacional, también para los empleos comercia les y no militares del poder aéreo.

El poder aéreo de una nación es su aptitud para volar. Una proposición muy simple, sin guerra relámpago ni bombarderos en picadas, ni fanfarra militar, palabras sin brillo ni furia, una declaración prosaíca pero terri blemente seria.

La dificultad para apreciar la verdadera naturaleza del poder aéreo reside en que significa transporte en el espacio aéreo. Tal gravitación del poder aéreo en los asuntos nucleares no debe perderse nunca de vista. Antes que las naciones estuvieran capacitadas para volar, todo tansporte en la historia ha sido de superficie, ya por agua. La presente comunidad social ha sido cons

truida totalmente sobre la base de comunicaciones de superficie entre los pueblos. En un principio el hombre iba a pie con una carga al hombro, luego apareció el carro y el bote, separándose entonces por primera vez el vehículo de transporte de su fuerza motriz. Hoy los pueblos vuelan en el Océano aéreo, por encima de las fronteras con sus aduanas y aduaneros. Hasta donde el derecho de una nación de volar en el espacio aéreo deba ser controlado, es un problema al que el mundo ha de dar respuesta.

"Transporte aéreo es civilización", quien fuere el que dijo esta frase hablada del transporte de superficie y de la civilización existente con anterioridad al poder aéreo.

Hombres como Samuel Johnson y Benjamin Franklin previeron que el vuelo podría engendera un nuevo orden social. Esta es la revolución por la que ha estado pasando nues tra generación. El poder aéreo es hoy día la fuerza más dinámica en la vida de las naciones, como ya se anotó, el hombre lo ha creado y desarrollado, le falta comprenderlo.

Dicho en la forma más simple, el poder aéreo de una nación es la aptitud para volar, actuar a través del

espacio aéreo, utilizar un vuelo controlado. Es un elemen to constructivo del poder nacional para el interior y el exterior en paz y en guerra, disponer de transporte a través del espacio aéreo. Pese a que los empleos de tal transporte son a la vez civiles y militares, el poder aéreo es fundamentalmente indivisible. Las fuerzas aéreas militares no son sino una aplicación del poder aéreo. La aviación civil y comercial se basa y surgen de los mismos elementos nacionales. La gravitación del poder aéreo sobre las relaciones mundiales no ha dejado penetrar su verdadera importancia.

El recurso gramático a la aviación militar en las dos guerras mundiales perturbó la comprensión de la verdadera naturaleza del poder aéreo. La aparición repentina de la bomba atómica y de las misivas voladora, y la información casi diaria de otros instrumentos destinados a la destrucción en masa, a través del espacio aéreo, han acabado por confundir nuestras mentes. Tanto es así, que si se interpela al hombre de la calle para que de una definición del poder aéreo, nueve de cada diez lo caracterizarán en términos de fuerza armada.

Ningún reproche, empero, merece el hombre de la calle.

Autores distinguidos y personajes autorizados han emplea

do el término "poder aéreo" no una, sino varias veces, como si no tuviera otro sentido que el de fuerza aérea militar y debiera su existencia única y exclusivamente a la prosecución de fines bélicos.

Esta noción así concebida ha de desecharse si se quiere entender la íntima naturaleza del poder aéreo. "Poder", en relación con los problemas internacionales nos hace pensar, inconscientemente, en la política de poder, la política de la fuerza indebidamente usada, la agresión El diccionario de Oxford dice que poder es: "Aptitud para acción sobre una persona o cosa" una explicación filosófica la encontramos en Bertrand Russell, para quien poder es definido como "la producción de efectos queridos. No hay, pues, ninguna razón para que nos vea mos obligados a decir que el poder aéreo ha de ser utili zado como una aplicación de fuerza, el poder aéreo es sencillamente estar capacitado para actuar en el espacio aéreo.

La mayoría de los hombres de pensamiento pertenecientes a las fuerzas aéreas militares del mundo estarían de acuerdo en que el mismo poder aéreo utilizado para dotar a una nación de una fuerza aérea militar, es utilizado así para suministrarle transporte aéreo civil, en otras palabras, reconocerían que el poder aéreo es indivisible.

V.L. Blunt en un punto de su libro "El empleo del poder aéreo dice: "La idea básica del poder aéreo es el trans porte. Es absolutamente inobjetable. La aplicación primor dial dentro o fuera del territorio de una nación, en paso en guerra, del poder aéreo, es suministrar cuanto más tipo de transporte se pueda a través del espacio aéreo. En tiempo de paz será pasajeros, mercaderías y correo y en tiempo de guerra, bombas, ametralladoras, paracaidistas o cualquier otro tipo de tropa de choque.

El brigaier general Willim Mitchell, en el prefacio hoy casi olvidado a su "defensa alada" de 1925, formuló una definición de poder aéreo que es una de las más precisas.

"Puede definirse el poder aéreo como la aptitud para realizar algo en el aire. Consiste en el transporte de toda clase de cosas por medio de aviones, de un lugar a otro y puesto que el aire es la envoltura total del mundo, ya no queda lugar inmune a la acción de los aviones".

En general H.H. Arnold, entonces comandante en jefe de las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos, en su infor me final al secretario de guerra llega a una conclusión: "El poder aéreo de una nación comprende su aptitud para

hacer llegar carga, proyectiles, pasajeros y pertrechos de guerra a través del aire hacia un destino dado y en cumplimiento de una finalidad querida".

Continúa en su informe: "El poder aéreo no se compone solamente de los elementos bélicos de la aviación, es la totalidad de la actividad aeronáutica civil y militar comercial y privada, potencial y efectiva.

El poder aéreo de la nación es su aptitud para volar, cubre las exigencias del transporte en paz y en guerra. La fuerza aérea es sólo una de las aplicaciones del poder aéreo. Para un país la prohibición de poseer o utilizar aviones con fines militares no significaba privarlos de su poder aéreo, por más que temporariamente puede paralizar su fuerza militar, pues el poder aéreo potencial existe. Muchos otros factores sujetos a varia ciones determinan la existencia y alcance del poder aéreo de una nación, debiéndose comprender ciertas condiciones geográficas, económicas y de otra índole, perfectamente definidas que concurren a constituir la capacidad de volar de una nación. El conjunto de esos factores ha de proyectarse y vinvularse con las condicio nes políticas de las que depende el derecho de volar de una nación y su control de espacio aéreo sobre su propio territorio. Cualesquiera fueren sus recursos

y cualesquiera otros elementos contribuyan a su poder aéreo, un país debe tener el control del espacio aéreo sobre su territorio y el derecho de utilizar a éste para las finalidades que él fije, pues de otro modo su poder aéreo sería prácticamente inexistente.

## 7.2 ELEMENTOS CONSTITUTIVOS DEL PODER AEREO

7.2.1 El control del espacio aéreo. En 1909 el piloto Francés Luis Bleriot con un aeroplano francés, levantó vuelo de Francia atravesando el canal de la mancha y aterrizando en Inglaterra. Con este episodio se desvane ció para siempre la seguridad de las fronteras internacio nales tales como la historia las había conocido. Se planteaba un problema al que había que dar inmediata solución. Tenían los pueblos del mundo derecho de sobre volar a su talante sus fronteras, el altamar y el terri toprio de otros países?

¿Debía el océano aéreo ser tan abierto a la navegación de los aeromóviles, como el altamar lo era para los barcos de superficie, después de tantos siglos de discu sión y lucha?. Y de no ser así quién controlaría el espacio aéreo?

Antes del vuelo de Bleriot en 1902 en la reunión del

AD DE CARTAGENA

Instituto de Derecho Internacional, en Bruselas, propuso un Código de Derecho Aéreo Internacional fundado en el principio de la libertad del aire y en que ningún país tubiera jurisdicción sobre él, más allá de lo necesa rio para su propia conservación.

Se planteaba problemas netamente de tiempo de paz, tales como el espionaje desde el aire, el contrabando y la difusión de enfermedades contagiosas.

Fauchille, en 1901 proponía en la práctica se determinara una zona superior del espacio aéreo en donde cada cual pudiese moverse libremente en vuelo y una zona inferior sujeta al control de la nación sobrevolada. En reunión posterior del Instituto en 1906, esta teoría fue objetada por el profesor inglés de Derecho Weslake, quien sostuvo que cada país tenía la soberanía y el control del espacio aéreo por encima de su territorio y propuso se concediera a todo avión derecho de pasaje inocente sobre ese espa cio aéreo. En el debate sobre este punto hubo jurista partidarios de la soberanía absoluta de cada país sin ninguna clase de derecho de pasaje para nadie, y otros sostenedores de la libertad absoluta de vuelos sin ni siquiera esta capa inferior del espacio aéreo sometida al control de país sobrevolado.

Los paises necesitaban saber cual era el derecho de

volar que les correspondía y hasta que punto estaban facultados para alejar el vuelo de otros pueblos por el espacio de su propio territorio. El problema pasó de la faz jurídica a la política interesando las esferas superiores de los gobiernos se trataba ya de la seguridad nacional.

El gobierno francés, poco antes del vuelo de Bleriot, había convocado en 1909 la primera Conferencia Interna cional de Aviación a reunirse en París. La Conferencia se reunió en 1910 cuando ya Bleriot había efectuado su vuelo. Se trataba de reglar los aviones a la par que los globos; y ya se discutía ampliamente el alcance de la soberanía nacional en el espacio aéreo. Para evitar un fracaso de la Conferencia se limitó el debate a cues tiones técnicas, desechando toda decisión sobre las diferentes doctrnas jurídicas relativas a la libertad de vuelo o a la soberanía de un país para controlar su espacio aéreo. Se comprendía perfectamente que a la soberanía total de un país sobre el espacio aéreo por encima de su territorio, iba aparejado el derecho de impedir a toda otra nación volar en ese espacio aéreo. No se pudo se pudo eludir, sin embargo, el planteó de la cuestión sobre "El derecho de volar" y el control del espacio aéreo. Directa o indirectamente muchas ponen cias presentadas los tenían implícitos.

Sin resolverse nada sobre una cuestión tan vital como la libertad de vuelo, la conferencia se clausuró con el ostensible propósito de volver a reunirse, después que los varios gobiernos hubiese considerado los distin tos puntos puramente técnicos respecto de los cuales se había llegado a un acuerdo. Se trataba de la reglamen tación uniforme del registro de aeronaves, certificado de navegabilidad, y patentes de pilotos. Sin embargo se ha sabido que consultas diplomáticas posteriores fracasaron rotundamente ante una fórmula de compromiso entre los partidarios de la libertad de vuelo y los sostenedores del pleno control nacional del espacio aéreo. La Conferencia no fue vuelta a convocar jamás.

Después del fracaso de la Conferencia Internacional de París, en 1911, el parlamento inglés aprobó la primera de sus leyes sobre navegación aérea. Esta ley fue refor mada en sentido más riguroso en 1913; por ella el secre tario del interior obtuvo facultades ilimitadas para reglamentar la entrada de aviones extranjeros en gran bretaña y para determinar zonas sobre las cuales ningún avión extranjero podía volar.

El Embajador Francés en Berlín y el Ministro de Relacio nes Exteriores Alemán, con fecha 26 de julio de 1913, establecieron un acuerdo temporario por el cual los

aviones Franceses podía volar a y sobre Alemania y los Alemanes podía volar a y sobre Francia.

Estos dos caballeros, sin detenerse en discusiones sobre puntos tan escabrosos como la soberanía del espacio aéreo, fueron directamente a los crudos hechos. Los aviones militares de un país podrían penetrar en el espacio aéreo de otro, sólo invitados. Los aviones civi les podrían entrar, tan solo después de cumplidas ciertas condiciones precisas, inclusive la exigencia de que un avión Francés debía obtener un "certificado de parti das" de un representante diplomático o consular alemán residente en Francia, exigiéndose igual requisito a los alemanes.

Siguiendo el ejemplo de Francia, del propio país cuyo jurista más vigorosamente se habían opuesto a la sobera nía Nacional del espacio aéreo, uno después de otro, los países de Europa clausuraron sus fronteras aéreas. Burante la primera guerra mundial los aviones beligerante que volaban sobre territorio neutral fueron obligados a aterrizar y las tripulaciones internadas exactamente como si hubieran atravesado las fronteras terrestres. En el espacio aéreo ya estaban construídas las fronteras políticas, allá mismo donde nunca podía haber fronteras físicas.

En 1918 era muy clara la bifurcación de la política Británica. La seguridad de Gran Bretaña en Europa imponía el control nacional del espacio aéreo sobre el territorio de la metrópoli; el desarrollo futuro de su comercio aéreo internacional, con el mimso alcance del marítimo, y el deseo de comunicaciones más rápidas y mejores con los dominios y el imperio colonial, postulaban la exclusión de toda interferencia extranjera por la aviación Británica.

En la Conferencia de París del invierno de 1919, los problemas relativos a la aviación, presentaron dos aspectos distintos: lo. Fijar la actitud respecto de la aviación civil y militar alemana y de los otros enemigos vencidos y en segundo término tantear el terreno para ver si había posibilidad de que los aliados llegaran a una convención internacional para la reglamentación de la aviación civil internacional en tiempo de paz.

La resolución del 12 de Marzo de 1919, creó la comisión aeronáutica. Esta misma resolución encargaba la comisión la cuestión de la aviación comercial que permitiría a Alemania.

La Comisión aeronáutica tenía su disposición tres importantes documentos: La convención preparada en París

en 1910 y casi terminada; un proyecto inglés y otro preparado por los Franceses.

Esta misma comisión como primer paso resolvió estudiar ciertos principios fundamentales. Los siguientes pasa ron sin discusión.

1o. Rënacimiento : a) del principio de la soberanía plena y absoluta de cada Estado en el espacio aéreo sobre sus territorios y aguas territoriales, con el derecho inclusive de excluir a los aviones extranjeros; b) del derecho de cada país de imponer su jurisdicción en el espacio aéreo sobre sus territorios y aguas terri toriales.

2o. Con sujeción al principio de la soberanía, reconocer la conveniencia, para la navegación aérea nacional, de la mayor libertad posible, en tanto sea compatible con la seguridad del Estado con la aplicación de regla mentaciones razonables respecto de la admisión de aviones de los Estados contratantes; y con la legislación inter na del Estado.

La adopción por parte de la comisión aeronáutica del principio de la soberanía con el derecho implícito de excluir a los aviones extranjeros del espacio aéreo

nacional fue definitiva como lo fue el rechazo de la libertad internacional de vuelo tanto sobre el espacio aéreo en su totalidad como en una capa superior cuales quiera.

El primer artículo de la convención probaba la completa adhesión al principio del control nacional del espacio aéreo y el repudio de la libertad de vuelo.

"Las altas partes contratantes reconocen que toda po tencia tiene la soberanía completa y exclusiva sobre el espacio atmosférico de encima de su territorio".

La redacción expresa el reconocimiento de un principio básico ya existente por lo que toda potencia, grande o chica, amiga o enemiga en todo el mundo, tiene el control del espacio aéreo sobre su territorio con exclu sión de cualquier otra.

Por más que pareciera la declaración de un reconocimiento de un principio existente en los hechos no fue sino la formulación de una decisión política perfectamente meditada. El subcomité jurídico de la comisión aeronáuti ca, en el momento de aceptar el principio de la soberanía recordó que la mayoría de los países antes de la guerra, la opinión estaba en favor del principio de la libertad

del aire. No obstante, nadie quizo reconocerlo, la verdad es que si en la Conferencia de París de 1910, hubiese regido el procedimiento de la mayoría y se hubiera vota do por el resultado de esta votación quizás se hubiese adoptado una convención con el solemne reconocimiento de que "el aire es libre".

La convención de 1919, partidaria de la soberanía del espacio aéreo sobre el territorio y las aguas territoria les de cada nación, implicaba el otorgamiento de ciertos derechos de pasajes inocentes a los aviones de los Esta dos contratantes.

Lo resuelto en París en 1919, dio solución definitiva a los problemas nacidos del vuelo de Bleriot, sobre el canal de la Mancha, diez años antes. Esta respuesta ha tenido confirmación en la Segunda Guerra Mundial. Todo sobre su territorio, tiene el derecho exclusivo de volar en ese espacio aéreo y puede excluir a todos los aviones extranjeros al igual que admitirlos bajo las condiciones que le parezcan más conveniente. He ahí uno de los principios básicos del poder aéreo, que conviene no olvidar y vincular debidamente con toda condición que pueda afectar la capacidad de vuelo de un país. Lo dicho vale especialmente para las condicio nes geográficas, la posesión del control de un territorio

en cualquier parte del mundo.

7.2.2 Capacidad de volar. La capacidad de una nación para volar, depende de muchos factores, unos simples y otros extremadamente complejos. No hay que confundirla con el derecho de volar de una nación, aún siendo ambos elementos independientes y necesarios del poder aéreo. Por lo resuelto en París en 1919, toda nación tiene el derecho exclusivo de volar sobre su territorio y aguas territoriales, y juntamente con todas las demás naciones goza además, del derecho de volar sobre alta mar. Todos éstos derechos, sin embargo, no constituyen la capacidad de volar de una nación.

El derecho de volar es algo completamente distinto al derecho político de acción en el espacio aéreo, para ejercer éste una nación debe tener o controlar aviones, poseer aeropuertos para el decolaje y aterrizaje de sus aparatos, disponer del personal para el funcionamien to en el aire y en la tierra, disponer de las instala ciones para guardar y mantener sus aviones y aquellas para salvaguardarlos y guiarlos en vuelos. Estos son los elementos de la capacidad para volar.

El ejercicio del poder aéreo por parte de una nación, presupone su capacidad para volar, la fuerza o la debili

dad de su poder aéreo, en un momento dado, dependerá de su capacidad para construir, explotar y mantener las máquinas utilizadas como vehículos en el espacio aéreo.

La capacidad para volar resulta de las características propias de los diferentes pueblos del mundo, del ambiente en que viven, del desarrollo de su economía y de sus ambiciones en la política mundial.

Las condiciones que constituyen o limitan la capacidad de volar en una nación y por lo tanto, son elementos de su poder aéreo, se dividen en dos clases generales. En el supuesto que una nación tenga el derecho de volar, la primera clase agrupa las condiciones que determinan en general, el poder aéreo nacional utilizable en un momento dado y por un breve lapso posterior. La segunda clase, reune las condicones que, juntamente con las de la primera sirven para medir el poder aéreo potencial de una nacikón por un período de larga duración.

La primera clase comprende :

1. INDUSTRIA AERONAUTICA : Integrada por los aviones existentes y las fábricas, juntamente con las organizaciones técnicas y de investigaciones necesarias.

2. INFRAESTRUCTURA : Que comprende aeropuertos, talleres, de reparaciones y mantenimiento, instalaciones de radio, metereológicas y otras al servicio de la nave gación aérea.

3. AERONAUTICA CIVIL : Que comprende toda la aviación para transporte, privada y no militar, con sus avio nes y demás equipos de vuelo, personal y dotaciones en uso o en reserva, de utilización inmediata.

4. AERONAUTICA MILITAR: Que comprende toda la aviación militar, con sus aviones y demás equipos de vuelo, personal y dotaciones en uso en reserva, de utiliza ción inmediata.

Los elementos del poder aéreo nacional de esta clase se superponen en muchos aspectos. Son patrimonio nacional visible y adquirido, en función de actos voluntarios de los pueblos o de sus gobiernos. Conjuntamente suminis trarán transporte aéreo nacional en su más amplio senti do, en tiempo de guerra o de paz. Por el hecho de poder se medir con cierta precisión, en cualquier momento, sirven para comparar el poder aéreo utilizable aparente e inmediato de dos o más naciones.

En cambio, aún cuando desapareciera uno de todos ellos, por más que ello afectaría el poder aéreo nacional,

no atacaría empero su potencial.

La industria aeronáutica existe, suministra los respues tos necesarios; la infraestructura, la conservación y la sistencia física a los organismos aeronáuticos civiles y militares. Pero esos elementos, ni separada ni conjuntamente son fundamentales para el poder aéreo nacional son simples manifestaciones de su estado actual.

Las condiciones y los elementos principales que, a largo plazo contribuirán a formar o a limitar la capacidad para volar de un país, y por lo tanto su poder aéreo aplicable a finalidades nacionales, tanto de paz como militares en emergencia o en la guerra son :

1. CONDICIONES GEOGRAFICAS. Ubicación, extensión, con formación física, clima y condiciones metereológicas del territorio nacional de sus dependencias.

2. RECURSOS : Económicos y materiales dentro del territo rio nacional y las disponibles en cualquier otra parte.

3. POBLACION: Cifras, temperamento, nivel general de cultura y disposición para la aeronáutica.

4. DESARROLLO INDUSTRIAL : Nivel tecnológico general de la nación, capacitación industria, técnica y de investigación, existente y aplicable a la aeronáutica.

5. CONDICIONES POLITICAS : Aspiraciones nacionales y la política del gobierno.

Se trata de cuadros generales, de las condiciones que pueden tener un papel de la mayor importancia en la vida de los pueblos. Cada uno de éstos son los que han torcido el rumbo de la historia del mundo.

## 7.3 PODER AEREO Y COMERCIO MUNDIAL

El comercio mundial reposa sobre el transporte, y para servir al bien común del mayor número posible de pueblos y naciones, ha de fluir libremente hacia todo rincón del mundo, obstruido lo menos posible por interferencias artificiales.

El transporte aéreo no padece limitaciones físicas de oceános, ríos, montañas y desiertos sobre la superficie de la tierra; límites capaces de retardar su progreso y detener su porvenir solo son aquellas fronteras políti cas, invencibles, que los varios países resuelvan mante ner para su seguridad impuesta o real o para proteger

su economía mundial o prestigio y posición internacional.

Pesa trágicamente sobre el comercio aéreo, el que los distintos países del mundo no consignan ponerse de acuer do sobre el tipo de fronteras políticas a aplicarse al espacio aéreo. Lo único que pueden resolver es que cada cual tiene amplio margen para establecer a su arbi trio los límites, con prescindencia de los efectos sobre el comercio mundial. Muchas se han oido sobre lo innecesa rio de todo convenio internacional relativo al comercio aéreo. Pero hay que advertir que a partir de 1919, han existido rigurosos convenios al respecto, sin cuya exis tencia mundial habría podido adelantar más velozmente.

La paz y la comprensión del mundo a la par que la pros peridad futura de muchos países, depende más que de otras cosas de un transporte y de una red de comunicacio nes adecuada, a través del mundo. De ahí que requieran una consideración detenida las consecuencias de que cada país tenga derecho a establecer que parte del comer cio mundial puede entrar y sobrevolar su territorio y por lo tanto habrá que establecer las normas que habrán de regir.

## 8. LEGISLACIONES INTERNACIONALES CON CARACTER DE FUENTES DEL DERECHO AEREONAUTICO SUSCRITAS POR COLOMBIA

Hemos considerado especificar a nivel internacional, cuatro especies de reuniones, dentro del género de las normas de derecho internacional aéreo.

Como primera colocaremos aquellas que por el número prural de países y agremiaciones intervientes, así como por el carácter de sus decisiones, adquieren calidades eminentemente internacionales. A pesar de tener esta caracterización, hay algo más que las distingue: los temas de derecho público o privado que contengan en la distribución de sus normas.

En segundo lugar, contemplamos los convenios bilaterales suscritos por Colombia. Esto es, las mutuas concesiones entre nuestro país y aquellos cuyas rutas atraviesan y tocan nuestro territorio, en lo que a las libertades comerciales se refiere.

Subsidiariamente, consignamos los acuerdos y reuniones

de consulta efectuadas en desarrollo o como consecuencia de las negociaciones adelantadas por las autoridades aeronaúticas de Colombia y de los países interesados.

Por último señalamos el tratado bilateral fronterizo suscrito entre el Gobierno de Colombia y el de Venezue la en lo concerniente al cruce de aeronaves por sus fronteras y al vuelo de las mismas sobre territorio contrario.

## 8.1 CONVENIOS Y ACUERDOS MULTILATERALES DE CARACTER GENERAL

Son los que, con vistas a eliminar trabas al desenvolvi miento de la aviación internacional, tienden a establecer bases uniformes para la regulación jurídica de las cues tiones fundamentales que puedan afectar su actividad en el territorio de los Estados, tales como la condición jurídica del espacio aéreo (libertad o soberanía), dere chos de circulación de las aereonaves y sus límites régimen de los aeropuertos internacionales y otras facili dades para la navegación aérea internacional, etcétera.

8.1.1 Estipulaciones que compromenten la órbita del derecho público. Entre estas estipulaciones se reseñan los siguientes convenions o congresos:

8.1.1.1 Convenio para la reglamentación de la navegación aérea (París 1919). El Consejo Supremo de la Conferencia de Paz constituida, en marzo de 1919, una comiisón aero náutica compuesta por dos delegados por cada una de las principales potencias (Estados Unidos, Imperio Britá nico, Italia, Japón y Francia), y de un representante más por cada una de las potencias con intereses limitados (Servia, Rumania, Portugal, Grecia, Cuba, Brasil y Bélgi ca), a find e que estudiaran y redactaran un texto que regulara la materia aeronáutica.

Después de seis meses de labor, se firmó en Paris, el 13 de octubre de 1919, lo que realmente fue la primera Legislación Internacional de Derecho Público Aéreo.

8.1.1.1.1 Principios que informan la convención. La convención consta de 43 artículos divididos en nueve capítulos técnicos. Los principales principios de ese texto internacional fueron los siguientes :

1o. Se reconoce el principio de la soberanía de los Estados contratantes sobre su espacio aéreo: "Las altas partes contratantes reconocen la soberanía completa y exclusiva de los Estados sobre el espacio aéreo encima de su territorio y aguas jurisdiccionales" (Art. 1)."Al propio tiempo, cada Estado contratante se obliga a conce

der en tiempos de paz a las aeronaves de los demás Estado contratantes, la misma libertad de paso inofensivo sobre su territorio que a sus propios súbditos, salvo ciertas reservas y restricciones convenientes al transporte de personas y de mercancías entre dos puntos del mismo territorio" (Artículo 2).

2o. Se determina la nacionalidad de las aeronaves, dispo niendo que la nacionalidad de una aeronave fija su matrí cula.

3o. El dominio de la aeronave sólo puede estar en manos de nacionales del Estado en el cual está matriculada al aeronave.

4o. La aeronave debe poseer un certificado de navegabi libidad que acretide su aptitud para navegar y la tripula ción debe estar provista de licencias que comprueben la idoneidad y competencia del personal de vuelo.

5o. Se establecen los siguientes derechos de vuelo y limitaciones, que los Estados acuerdan conforme a la soberanía que mantenían sobre el espacio aéreo y en beneficio de las aeronaves de los otros Estados contratan tes:

- El derecho de aterrizar a esas mismas aereonaves, en aeródromos aduaneros abiertos al tráfico internacional por cada estado.

- El derecho de paso inofensivo para las aereonaves privadas.

- El establecimiento de líneas aéreas comerciales, con escalas o sin ellas, requieren permiso previo.

- Las aereonaves públicas y en particular las militares, requieren autorización previa, y en cada caso, para sobrevolar el territorio de otros Estados y aterrizar en él.

- Se establece el derecho de cada Estado a reservar el cabotaje aéreo a las aereonaves de su nacionalidad.

6o. Cada Estado puede establecer zonas prohibidas a la aereonavegación de los otros Estados, por razones militares y de seguridad, las cuales deben ser notificadas por cada Estado.

7o. Por el Artículo 34 se creó la Comisión Internacional de Navegación Aérea (CINA), que tenía por función ajustar las normas de los anexos técnicos del convenio a las

cambiantes exigencias y necesidades de la navegación aérea.

Este convenio estuvo en vigencia hasta 1947, año en que comenzó a regir el Convenio de Chicago de 1944 sobre aviación civil internacional.

8.1.1.2 Convenio y acuerdos de Chicago. (1944). El 1o. de noviembre de 1944 se reunió en Chicago, por invitación del Gobierno de los Estados Unidos, una conferencia internacional de la navegación por el Convenio de París de 1919, y considerar diversos problemas vinculados con la explotación de los servicios aéreos internaciona les.

Cincuenta y dos Estados participaron de esa conferencia en la cual, luego de arduas discusiones entre los partida rios de la libertad plena del tráfico aéreo y los defenso res del derecho de los Estados de subordinar a su previa autorización el funcionamiento de líneas aéreas interna cionales regulares sobre sus respectivos territorios, se suscribieron, entre otros, los siguientes instrumen tos;

- Un convenio sobre aviación civil internacional.

- Un acuerdo sobre y tránsito de los servicios aéreos internacionales.

- Un acuerdo sobre transporte aéreo internacional.

- EL CONVENIO. Conocido con el nombre de Convenio de Chicago de 1944, constituye actualmente la Carta Orgánica de la Aviación Civil Internacional. Está compuesto por un preámbulo y 96 artículos y, al igual que el convenio de París de 1919, se encuentran comple tados por anexos técnicos que establecen las modalida des de aplicación de sus disposiciones. Este convenio trata de las siguientes cuestiones :

PRIMERA PARTE : Navegación Aérea :

I. Los principios generales y aplicación del convenio.
II. Vuelos sobre el territorio de los Estados contratante
III. Nacionalidad de las aeronaves.
IV. Medidas destinadas a facilitar la navegación aérea.
V. Condiciones que deben cumplir o reunir las aereonaves.
VI. Normas y procedimiento internacionales recomendados.

SEGUNDA PARTE : Organización de la aviación civil inter nacional.

VII. La organización

VIII. La asamblea

IX. El concejo

X. La comisión de navegación aérea.

XI. El personal

XII. Fondos

XIII. Otros acuerdos internacionales

TERCERA PARTE : Transporte aéreo internacional:

XIV. Informaciones y datos

XV. Aereopuertos y otras facilidades para la navegación aérea.

XVI. Consorcios y servicios mancomunados

CUARTA PARTE : Disposiciones Finales :

XVII. Otros convenios y acuerdos sobre aereonáuticas.

XVIII. Resolución de controversias

XIX. Guerra

XX. Anexos

XXI. Ratificación, adhesión, enmiendas y denuncias del convenio.

XXII. Definiciones

- Acuerdo sobre tránsito de los servicios aéreos interna

cionales. Por este documento, los Estados contratantes se reconocen recíprocramente, respecto de los servicios aéreos internacionales regulares, los siguientes derechos

1o. De volar sobre su territorio sin aterrizar.

2o. De aterrizar con fines no comerciales.

- Acuerdo sobre transporte aéreo internacional. Según este acuerdo (Denominado de las cinco libertades), los Estados contratantes se reconocen recíprocramente, respec to de los servicios aéreos internacionales regulares, los siguientes derechos:

1o. De volar sobre su territorio sin aterrizar.

2o. De aterrizar para fines no comerciales.

3o. De desembarcar pasajeros, correos y cargas tomados en el territorio del Estado cuya nacionalidad ostenta la aereonave.

4o. De embarcar pasajeros, correo y carga con destino al territorio del Estado cuya nacionalidad ostenta la aereonave.

5o. Tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio de cualquier otro Estado contratante y desembarcar pasajeros, correo y carga procedentes del territorio de cualquier otro Estado contrante.

La segunda Asamblea de la Organización de la Aviación Civil Internacional, se reunió el 1o. de junio de 1948, con la asistencia de 44 Estados y las organizaciones internacionales, con un total de 287 delegados.

La norma general en nuestro estatuto, la plasma el Artículo 1784 del Código de Comercio, en los siguientes términos y con las limitaciones que posteriormente se señalaron: "la navegación aérea es libre en todo el territorio nacional, sin perjuicio de las limitaciones establecidas en la Ley y disposiciones reglamentarias".

En renglón seguido, el Artículo 1875 expresa: "la navegación aérea con fines comerciales entre puntos situados en el territorio de la República se denomina de cabotaje y se reserva a las aereonaves colombianas, salvo lo previsto por convenios internacionales.

El principio general es, pues, el de que la navegación aérea en el territorio nacional es libre. Las excepciones constituyen precisamente las limitaciones establecidas en la ley, disposiciones reglamentarias y convenios

internacionales.

Para complementar lo anterior, el Artículo 1864 establece "los servicios aéreos colombianos internos e internacionales sólo podrán ser prestados por personas naturales o jurídicas nacionales, que tengan su domicilio real en Colombia. La autoridad aereonáutica podrá exigir que ciertos servicios se presten por personas organizadas jurídicamente en forma de sociedad.

El derecho de tránsito se plasma en las normas del Departamento Administrativo de la Aereonáutica Civil, en los siguientes términos: "ninguna aereonave puede transitar en el espacio nacional a menos que obstente sus distintivos de nacionalidad y se halle matriculada, "en Colombia":

"En un Estado signatario del Convenio sobre aviación civil internacional firmado en Chicago en diciembre de 1944."

"En otro Estado con el que Colombia hay celebrado y se encuentre en vigor un acuerdo que expresamente autorice el tránsito de aereonaves de uno de los Estados en el espacio del otro".

Este derecho de tránsito o libertad de paso se limita en nuestro país, por la implantación de zonas prohibidas y restringidas y por razones de interés público.

El Artículo 1778 del Código de Comercio vigente en nues tro país, dispone: "el Gobierno podrá prohibir, condicio nar y restringir, por razones de interés público, la utilización de los espacios, la navegación aérea sobre determinadas regiones, el uso de ciertas aereonaves o el transporte de determinadas cosas".

Igualmente, el Departamento Administrativo de Aereonáuti ca Civil ha ordenado: "ninguna aereonave volará en una zona prohibida o restringida, cuyos detalles se hayan publicado debidamente, a no ser que se ajuste a las condiciones de la restricción o que tengan permiso de autoridad correspondiente".

8.1.1.3 Convenio de Tokio sobre infracciones y otros actos cometidos a bordo de las aereonaves, 1963. Después de casi cuatro años de estarse estudiando el problema del apoderamietno ilícito de aereonaves, por fín, en 1963 el comité jurídico acogió los estudios presentados por los organismos internacionales, gubernamentales y no gubernamentales.

En cuanto al apoderamiento ilícito de una aereonave, tan sólo un artículo se dedica específicamente a este tema, aunque se entiende que no llega a configurar un determinado delito con tipificación tal, que al menos constituya una imagen suceptible de reflejarse en las leyes de los Estados que lo aceptaron.

El arficulo a que nos estamos refiriendo, dispone: "cuan do una persona a bordo, mediante violencia o intimida ción, comete cualquier acto ilícito de apoderamiento interfencia o especie de control de una aereonave en vuelo, o sea inminente la realización de tales actos, los Estados contratantes tomarán todas las medidas apro piadas a fin de que el legítimo comandante de la aereona ve recobre o mantenga su control".

En estos casos, el Estado contratante en que aterrice la aereonave, permitirá que sus pasajeros y tripulantes continúen su viaje lo antes posible y devolverá la aereo nave y sus cara a sus legítimos poseedores.

8.1.1.1.4 Procolo de Buenos Aires, 1968. La conferencia diplomática de Buenos Aires, reunida en 1968, adoptó el texto trilingüe del Convenio de Chicago.

El párrafo final del Convenio de Chicago expresaba:

"hecho en Chicago el séptimo día de diciembre de 1944, en el idioma inglés, francés y español, cada uno de los cuales tendrá igual autenticidad quedará abierto para la firma en Washington D.E., tales textos serán depositados en los archivos del Gobierno de los Estados Unidos de América".

NO fue muy afortunada la traducción hecha por el Gobierno de los Estados Unidos al idioma español, y por lo tanto la asamblea general encargó al consejo que estudiase este punto. Dicho organismo resolvió que se elaborase un texto en los tres idiomas, para ser adoptado luego mediante una conferencia diplomática, hecho que precisa mente culminó con la Conferencia Diplomática de Buenos Aires.

8.1.1.5 Conferencia de la Haya para la represión del apoderamiento ilícito de aereonaves, 1970. En la ciudad de la Haya, el 16 de diciembre de 1970 se firmó el Conve nio para la represión del apoderamiento ilícito de aereo naves. Estuvieron representados en la Conferencia 77 Estados. Comete un delito toda persona que a bordo de una aereonave en vuelvo, ilícitamente mediante violencia, amenaza de violencia o cualquiera otra forma de intimida ción, se apodere de esa aereonave, ejerza el control de la misma, intente cometer cualquiera de tales, actos,

o sea cómplice de la persona que haga o trate de hacer cualquiera de tales actos.

Como requisito para la tificación del hecho, además de que el sujeto se encuentre a bordo y de que la aereona ve esté en vuelo, se exige también que el acto sea ilíci to.

El delito en cualquiera de las formas como se ejecute, no trae sanción precisa, a pesar de que el Artículo 2o. estatuye: "Los Estados contratantes se obligan a establecer para el delito, penas severas".

Los Estados contrantantes, por el hecho de serlo, se comprometen por medio de la Convención a cumplir ciertos deberes legales, con el claro propósito de una adecuada represión del delito. Estas obligaciones son :

1o. Deber de información.

2o. Deber de restablecer la normalidad perturbada de la navegación aérea.

3o. El deber de sancionar el delito.

4o. Deber de facilitar su sanción por otros Estados

competentes.

8.1.2 Estipulaciones que compromenten la órbita del derecho privado. En la esfera del derecho privado, es decir, en el campo de las normas que establecen una relación jurídica entre personas de derecho privados, señalamos las siguientes reuniones internacionales.

8.1.2.1 Conferencia Internacional de navegación aérea, París, 1910. Por iniciativa del Gobierno Francés, se reunió en París la Primera Conferencia Internacional de Aereonavegación, con la asistencia de 19 Estados, quienes estudiaron los temas preparados de antemano por una comisión internacional.

En esta conferencia se adoptó el principio de la sobera nía limitada del espacio aéreo; otros temas de menor importancia se relacionaron con la división de los aerós tatos, condiciones de aptitud personal, documentación de las naves aérea, aduanas y asistencia aérea.

Suspendidos los trabajos en junio de 1910, se convocó para noviembre del mismo año, una reunión que, lamentable mente, no se llevó a cabo por el surgimiento en los temas de soberanía y propiedad.

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
Biblioteca Universitaria
Fernández de Madrid

8.1.2.2 Congreso de Verona, 1910. Aunque este Congreso no tenía carácter oficial, reunió a tratadistas y juristas en materia de derecho aéreo, y las conclusiones más importantes en él producidas después de varias jornadas, fueron las siguientes:

1o. La atmósfera que domina el territorio y el mar territorial, debía considerarse como atmósfera territorial sometida a la soberanía del Estado.

2o. La atmósfera que domina los territorios desocupados y el mar libre, debía considerarse libre.

3o. En el espacio territorial, el pasaje y la circulación de las aeronaves debía ser libre, salvo las reglas de policía y el régimen jurídico inherente a la nacionalidad de las aereonaves.

4o. Cada aereonave debía tener una nacionalidad y llevar pruebas de la misma.

8.1.2.3 Comité jurídico internacional de la aviación, París, 1911. Este comité fué organizado con la conciencia de la importancia del nuevo medio de locomoción y del rápido influjo que ejercería sobre las costumbres, las familias, sobre la vida pública, sobre los intereses

sobre la administración y sobre las leyes. En tres congre sos llevados a cabo con anterioridad a la Guerra Europea, se trataron los siguientes temas :

1º. Principios generales de la circulación aérea.

2º. Nacionalidad y matrícula de las aereonaves.

3º. Reparación de daños causados por las aereonaves.

4º. Propiedad del espacio aéreo.

8.1.2.4 Convenio de Varsovia, 1929. En octubre de 1929 se reunió en Varsovia la Segunda Conferencia de Derecho privado Internacional Aéreo, donde se aprobaron 41 artí culos dividios en los siguientes cinco capítulos :

I. Objeto y definiciones
II. Título de transportes
III. Responsabildad del transportista
IV. Disposiciones relativas a los transportes y a la circulación.
V. Disposiciones generales y penales.

En materia de responsabilidad se acogió el principio de la responsabilidad del transportador subjetiva, presun

ta y limitada económicamente.

La Convención no reguló más que los transportes interna cionales, dejando a las leyes nacionales de cada día la regulación de los transportes domésticos o interiores.

Fue modificada parcialmente por el Protocolo de la Haya de 1955 y se complementó por el Convenio de Guadalajara de 1961 y por el Protocolo de Guatemala de 1971.

Colombia, por medio de la ley 95 de 1965, aprobó dichos Convenios y Protocolos y por Decreto 109 de 1967 promulgó la vigencia de la Convención de Varsovia.

8.1.2.5 Convención de Roma,1933. El texto de la Conven ción de Roma se expidió con ocasión de la reunión de dicha ciudad, de la III Conferencia de Derecho Interna cional Aéreo.

La Convención se componía de 28 Artículos, entre los que sobresalen los referentes a temas de limitación de responsabilidad y embargo preventivo de aereonaves. El objetivo inmediato perseguido por la comisión redacto ra, era el de proteger en esos momentos, el libre tráfi co aéreo internacional.

Trató igualmente sobre el tema del seguro de responsabili dad civil. Consagraba llanamente el principio de la responsabilidad objetiva, admitiendo como única causa excepcionalmente la culpa, la falta o la negligencia de la víctima.

8.1.2.6 Reunión de la Habana o asociación de transporte aéreo internacional, 1945. Con motivo de la celebración de la Convención de Chicago de 1944, numerosos empresa rios y representantes de empresas y transporte aéreo acordaron preparar los estatutos de una asociación que reemplazaría a la "Association du Traffe Aérien Interna tional", fundada en la Haya el 28 de agosto de 1929.

Esta nueva asociación instituyó y tuvo su primera reunión en La Habana, en abril de 1945 y conservó el antiguo nombre de la IATA, que pasó a significar "International Air Transport Association".

La IATA se compone de una asamblea general, un comité ejecutivo y otros cuatro comités.

El carácter de la IATA es netamente privado, y la asocia ción está constituida por empresas aéreas que controlan más del 85% del movimiento comercial de líneas estableci das. Se expressa la asociación mediante resoluciones

que son recomendaciones para los países y que están sujetas, para su vigilancia, a la aprobación gubernamen tal correspondiente, privándose así las decisiones de fuerza y universalidad.

8.1.2.7 Convenio de Roma, 1952. Por iniciativa de orga nismos internacionales de carácter público, y con asisten cia de entidades privadas, en 1952 se reunió el convenio de Roma, el cual trató básicamente sobre "daños causados a terceros en la superficie por aereonaves extranjeras".

El aspecto de importancia en el convenio, es la implanta ción de dos clases de límites, uno para la persona muerta o lesionada, y otro para el accidente mismo.

En las reuniones del Comité Jurídico efectuadas en abril, mayo y junio de 1975, se consideró como punto principal en el orden del día, el estudio del convenio, por encon trarse desadaptado a las circunstancias actuales, espe cialmente al aspecto que trató de los límites de respon sabilidad.

8.1.2.8 Protocolo de la Haya, 1955. Por invitación de los países bajos, en 1955 se reunió en la Haya una confe rencia internacional auspiciada por la Organización de la Aviación Civil Internacional, OACI.

En ella se adoptó un protocolo, modificatorio de varios Artículos del Convenio de Varsovia de 1929 que trataban sobre el contenido de los documentos del transporte, la firma del transportista en el embarque de mercancías, la negociabilidad de la carta de porte aéreo, la distin ción entre personas y cosas para efectos de extensión de responsabilidad y, fundamentalmente, sobre el monto de los límites de responsabilidad.

8.1.2.9 Convenio de Guadalajara, 1961. El X Congreso Internacional de Legislación Aérea del Comité Jurídico Internacional de la Aviación, reunió en 1948, y posterior mente la Conferencia de Estrasburgo sobre coordinación de transporte en Europa, reunida en 1958, sintiéndose muy preocupados por los asuntos que había dejado de lado la Convención de Varsovia, tales como el fletamento y el arrendamiento de aeronaves, solicitaron encarecida mente al Consejo de la OACI el estudio correspondiente.

En cumplimiento de tal solicitud, el consejo en 1956, pidió al Presidente del Comité Jurídico que se estudiaran los problemas enumerados, lo cual se hizo en Caracas en 1956 y en Madrid y Tokio en 1957.

Tiempo después, durante el XII período de sesiones del comité jurídico llevado a cabo en Montreal en 1960,

se examinó un nuevo proyecto del subcomité y se lo puso en condiciones de ser trasmitido a los Estados.

Fue así como, finalmente, el 18 de septiembre de 1961 se firmó el "Convenio complementario del Convenio de Varsovia, para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional realizado por quien no es el transportista contractual".

El convenio se aplica a los casos en que una persona llamada transportista contractual celebra con un pasajero o expedidor o con una persona que actúe en lugar y a nombre de uno u otro, contrato de transporte d elos que trata el Convenio de Varsovia o el Convenio modifica do por el protocolo de la Haya, pero que, sin embargo, dicho transporte, en todo o en parte, sea efectuado por otra persona que toma el nombre de transportista de hecho.

8.1.2.10 Protocolo de Guatemala. El "Protocolo que modifi ca el convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el protocolo hecho en la Haya el 28 de septiembre de 1955", fue el producto de un largo y serio proceso de revisión, proceso que duró algo más de una década y

se inspiró siempre en cuestiones económicas, principalmen te el aumento de la cuantía de los límites de indemniza ción.

Establece la eliminación de la responsabilidad, si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omi sión del transportista o de sus dependientes, con inten sión de causar daño.

En cuanto al régimen de responsabilidad, el protocolo acoge el sistema de presumir la culpabilidad del transpor tador de personas por aire, y afirma que la obligación de reparar el daño tiene su fudnamento en el daño efecti vamente causado y en su imputabilidad al transportador aéreo.

Por último, es necesario advertir que el protocolo de Guatemala ya fue aprobado por Colombia, mediante la ley 30 de 1973, sancionada el 28 de diciembre de 1974.

## 8.2 CONVENIOS Y ACUERDOS BILATERALES SUSCRITOS POR COLOMBIA

Si bien los acuerdos bilaterales sólo regulan el interés particular de dos Estados, pueden adquirir importancia como fuente del derecho aéreo internacional cuando un

mismo principio va siendo recogido en los convenios que los diversos Estados celebran entre sí, llegando por este medio a adquirir extendida vigencia.

Al respecto, puede observarse que la mayoría de los acuerdos bilaterales sobre funcionamiento de líenas aéreas internacionales regulares, concluidos después de la Segunda Guerra Mundial, se inspiran en el acuerdo Anglo-americano de Bermudas de 1946, que se caracteriza por la recíproca concesión de la denominada "Quinta libertad del aire", consistente en los derechos de tomar pasajeros, correo y cargas destinados al territorio del otro Estado contratante, y de desembarcar pasajeros, correo y carga procedentes del territorio del otro Estado contratante.

8.2.1 Convenio aéreo Colombo-Español. La Ley 12 de 1952 aprobó el texto del Convenio firmado en Madrid el día 11 de diciembre de 1951, entre la República de Colombia y el Gobierno Español.

El objeto del Convenio es acordar los servicios que prestarán las correspondientes empresas áreas de ambos países, en sus territorios. El convenio, en orden a su vigencia y validez, se prevee que deberá ser registra do en el Consejo de la Organización de la Aviación Civil

171

Internacional.

El anexo del convenio con el fin de regular ordenadamente los servicios de las partes contratantes, dispone princi palmente lo siguiente :

1o. Las empresas aéreas de ambas partes disfrutarán de igualdad de oportunidades para explotar las rutas específicas.

2o. La capacidad de transporte aéreo que se ofrezca, tendrá como objetivo principal atencer a las necesidades del tráfico entre los territorios de las partes contra tantes.

3o. Las empresas designadas por cada contratante podrán embarcar o desembarcar en el territorio de la otra parte, tráfico comercial de pasajeros, correo y carga destinados a los puntos determinados en las rutas específicas, procedentes de los mismos.

4o. Las tarifas que se aplican para el transporte de pasajeros, mercancías y correo, por las empresas aéreas a que se refiere el anexo, serán fijadas, en primera instancia, por acuerdo entre ellas, en consulta con otras empresas aéreas que exploten las mismas rutas

o cualquier sección de éstas, se basarán, cuando sea posible, en los datos que suministre la oficina especial para cálculos de tarifas de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo IATA.

8.2.2 Convenio entre el Gobierno del Reino Unido y el Gobierno de la República de Colombia. Mediante la ley 13 del 22 de julio de 1953 se aprobó el texto de este convenio, texto que es similar al anteriormente comenta do, lo mismo que el anexo.

8.2.3 Convenios sobre transportes aéreos entre Colombia y Panamá. Con fecha 14 de septiembre de 1963, se firmó el Convenio entre Colombia y Panamá para el incremento de los transportes aéreos entre los dos países.

El Artículo 10, que trata de la operación de los servi cios aéreos acordados, establece que en el ejercicio de los derechos concedidos por cada una de las partes contratantes a las respectivas empresas, designadas se deberá considerar que de sus operaciones resulte una reciprocidad real y efectiva.

En lo que concierne a la reglamentación aplicable, se estatuye que la legislación de cada una de las partes contratantes será aplicable, en todo caso, a las personas

a bordo, mientras se encuentren dentro del territorio de aquella, salvo las excepciones contempladas en este convenio y otros acuerdos internacionales obligatorios para ambas partes contratantes.

8.2.4 Convenio para el transporte aéreo entre la República de Colomiba y la República Federal de Alemania. En noviembre de 1968 se firmó por los ministros de relaciones exteriores de ambos países, el convenio para el transporte aéreo. El texto es similar al de los convenios ya mencionados, y tiene como antecedente el acta firmada en Bonn el 22 de septiembre de 1966, en la cual las delegaciones de las dos naciones habían acordado los servicios reguladores de varias rutas.

8.2.5 Acuerdo sobre transporte aéreo entre los Gobiernos de Colombia y Portugal. Por medio de la Ley 11 de 1952, el Congreso de Colombia aprobó el texto del convenio anunciado, con el propósito de regir los servicios regulares de transporte aéreo entre los territorios de ambos países.

Se estableció mediante este acuerdo, que en el caso de que las dos partes contratantes ratificaran un convenio aéreo multilateral, o adhieran a éste, el acuerdo y el anexo deberían ser alterados de manera que se confor

mara a las disposiciones de esa convención, inmediata mente por ella entrarse en vigor para las dos partes contratantes.

8.2.6 Acuerdo relativo al mutuo permiso para volar aero naves comerciale celebrado entre Colombia y Los Estados Unidos. Por medio de cambios de notas del 23 de febrero de 1929, entre los representantes de Colombia y Estados Unidos se acordó que las aereonaves comerciales de matrí cula de los Estados Unidos, tendrían permiso para hacer vuelo a lo largo de las costas colombianas del Atlántico y del Pacífico sobre el territorio inmediatamente adyacen te a ellas; aterrizar y acuatizar; tomar combustible, hacer reparaciones, dejar y recibir pasajeros, correo y carga en los puertos colombianos en donde hubiere autoridades encargadas de cumplir las formalidades suje tas a reglamentos y disposiciones iguales a los estable cidos para las aereonaves comerciales colombianas.

Recíprocamente, las aereonaves comerciales de matrícula colombianas tendrían permiso para aterrizar y acuatizar en los puertos del Atlántico y del Pacífico de los Esta dos Unidos; incluyendo la zona del Canal de Panamá si guiendo la ruta señalada por el gobernador de aquella; tomar combustible, hacer reparaciones, dejar y recibir pasajeros, correo y carga, sujetos a los reglamentos

y disposiciones anexas.

Este acuerdo fue derogado por el que se celebró posterior mente, el 1o. de enero de 1957.

8.2.7 Acuerdo sobre transporte aéreo entre la República de Colombia y la República de Francia. Con fecha 28 de septiembre de 1953 fue firmado por el Doctor Juan Uribe Holguin (Ministro de Relaciones Exteriores) y Abel Verdier (Embajador de Francia en Colombia), el acuerdo enunciado entre los dos países.

El anexo completó los cuadros de ruta, aunque posterior mente, mediante canjes de notas suscritas en Bogotá el día 30 de marzo, se hicieron alguans modificaciones.

8.2.8 Acuerdo sobre transportes aéreos entre la República de Colombia y la República del Brasil. El 28 de mayo de 1958, los plenipotenciarios de Colombia y Brasil suscribieron un acuerdo sobre transportes aéreos entre las dos repúblicas.

A pesar de ser países fronterizos, el acuerdo siguió los lineamientos generales de convenios y acuerdos, sin que los pleniponenciarios se hubieran preocupado por demarcar los derechos fronterizos de cada país,

en lo que ha transporte aéreo se refiere.

## 8.3 TRATADOS BILATERALES FRONTERIZOS

A pesar de que la periferia del territorio colombiano es bastante irregular y penetra en el territorio de los países vecinos, solamente existe un tratado debidamen te ratificado entre los Gobiernos de Colombia y Venezuela

8.3.1 Tratado bilateral ratificado entre los Gobiernos de Colombia y Venezuela. En este documento, al referirse a la navegación aérea en las fronteras, se establecieron los siguientes principios:

- El Gobierno de Venezuela, en consideración a las venta jas que por economía de vuelo resultarían para la avia ción comercial colombiana, si, prescindiendo de las sinusidades de la línea fronteriza, se volará en línea recta entre Cúcuta y Arauca, entre Arauca y Puerto Carre ño, entre Cúcuta y Tame y entre Gravo Norte y Puerto Carreño, autoriza el vuelo de aereonaves colombianas de carácter comercial sobre territorio venezolano entre los sitios mencionados, los cuales, así como las líneas que los unes, se han señalado en rojo en el plano ad junto.

- El Gobierno de Colombia, por su parte, en consideración a las ventajas que por economía de vuelo resultarían para la aviación comercial venezolana, si prescindiendo de las sinuosidades de la línea fronteriza, se volará en línea recta entre Puerto Páez y Puerto Ayacucho, autoriza el vuelo de aereonaves venezolanas de carácter comercial sobre territorio colombiano, netre los sitios mencionados, los cuales, así como las líneas que los une se han señalado en azul en el plano adjunto. Así mismo, el Gobierno de Colombia se compromete a conceder al Gobierno de Venezuela, cuando éste le solicite, la correspondiente autorización para que máquinas de la aviación comercial venezolana pueda volar sobre territo rio colombiano, con el objto de acortar las rutas comer ciales que más adelante se establezcan y que igualmente se demarquen en un plano similar al anexo.

- Con excepción de los casos previstos en el número siguiente, el cruce de la frontera y el vuelo de aerona ves comerciales colombianas por territorio venezolano, no podrán efectuar sino de estricta conformidad con las rutas fijadas en el plano adjunto, a menos que cir cunstancias de orden atmosférico invencibles impongan la necesidad de apartarse de ellas y sólo mientras dure la causa que determine la desviación, de todo lo cual

deberá informarse a las autoridades competentes del otro país, en el lugar mś cercano del aeródromo de arri bo.

- El Gobierno Colombiano permite a las aereonaves vene zolanas aterrizar, cuando lo juzguen necesario, en sus aeródromos de Arauca y Puerto Carreño, y en correspoden cia el Gobierno de Venezuela da la misma facultad a las aereonaves colombianas pra hacerlo, cuando les sea necesario, en los aereopuertos de Guasdalito y Puerto Páez, situados al frente de las ya mencionados por Colom bia. En este caso y en los del aterrizaje forzoso en cualquier sitio, por avería, mal tiempo o escasez de combustible, deberá informarse a las autoridades compe tentes del país vecino, sobre las causas que provocaron el aterrizaje irregular, el cual no podrá utilizarse para dejar o tomar carga o pasajeros.

Parágrafo. Exceptuándose de la presente disposición auqellos casos en que el traslado de un enfermo a uno de los aereopuertos mencionados, hubiese sido la cuasa de la alteración de la ruta o itinerario.

- Salvo el caso previsto en el parágrafo del número anterior, los vuelos a que se refiere la presente nota no podrá efectuarse sino de conformidad ocn horarios

podrá llevarse a cabo previa notificación de al menos cinco horas en cada caso, a la más próxima autoridad competente del país vecino.

- Ambos Gobiernos se comprometen a tomar las medidas necesarias para impedir que se fotografíen el territorio del país vecino desde las aereonaves que vuelen sobre el territorio de éste en virtud de la presente nota.

- Los casos no previstos en la presente nota se regirán por las respectivas legislaciones nacionales en cuanto sean aplicables.

- Cualquiera de los dos Gobiernos podrá dar por terminado el presente acuerdo, cuando lo considere oportuno, siem pre que su decisión la comunique al otro, por conduc to de la respectiva Cancillería, con 30 días de antici pación.

Con los demás países fronterizos, Colombia no ha suscri to ningún tratado y existen solamente acuerdos fronteri zos de tipo operacional.

## 9. LEGISLACIONES INTERNAS SOBRE EL DERECHO AERONAUTICO

El transporte aéreo de personas, que, promedidada la primera mitad de esta centuria, se inició prósperamente entre nosotros, en los últimos años ha tomado auge sor prendente, no sólo en virtud del aumento y mejoramiento notorio de los aereopuertos, sino, y principalmente, a causa de la modernización de las aeronaves, la tecnifi cación de los instrumentos de seguridad que en esa acti vidad se emplean y la aplicación al mismo fin, de los últimos descubrimientos científicos, lo que ha constitui do a la aeronavegación en uno de los medios más seguros de transporte.

En nuestro país, la producción legislativa de normas jurídicas aéreas no ha sido ni profusa ni ordenada, en el aspecto comercial. Respecto a la aviación militar si encontramos normas que datan del principio de este siglo y que se encausan a ordenar la incipiente escuela militar y su adscripción como quinta arma del ejérci to.

En materia de aviación civil, comercial y turística, se han dictado normas desde 1933, adscribiendo al Ministerio de Agricultura y Comercio, luego al Ministerio de Guerra, al de Obras Públicas, hasta llegar hoy día a ser un departamento administrativo.

9.1 LEY 53 DE 1887

A más de las normas genéricas de responsabilidad contenidas en el Código Civil, las únicas normas importantes concernientes al transporte aéreo eran el decreto gubernamental 66 del 17 de enero de 1934 y la ley 89 de 1938 sobre aeronáutica civil. En subsidio, y por los procedimientos permitidos por la ley "153 de 1887", se acudía a los principios generales de derecho y a la analogía.

Artículo 8º de la Ley 153 de 1887. "Cuando no hay ley exactamente aplicable al caso controvertido, se aplicarán las leyes que regulen casos o materias semejantes, y en su defecto, la doctrina constitucional y las reglas generales de derecho".

9.2 LEY 89 DE 1938

La ley orgánica sobre aviación civil fue sancionada por medio de la ley 89 de 1938, en concordancia con

los principales consagrados por las convenciones de París (1919), Madrid (1926) y La Habana (1928) e inspira da por las legislaciones vigentes al respecto en países tales como Argentina, Brasil, Estados Unidos, Italia y Francia principalmente.

Consta esta ley de los siguientes capítulos :

1). El espacio atmosférico nacional
2). De las aeronaves
3). Las aeronaves transéutes
4). De la navegación aérea
5). Del régimen jurídico de las aeronaves
6). De la explotación del espacio aéreo
7). De los aeródromos o aeropuertos
8). Del personal y la enseñanza
9). Disposiciones finales.

No comprendemos el por qué de la vigencia casi intacta de dicha ley durante tantos años, siendo que desarmoni zaba con las mismas disposiciones del Código del Comercio y con los acuerdos suscritos por Colombia.

9.3 DECRETO 410 DE 1971

El florecimiento de la aereonavegación, hizo resaltar

la urgencia de que se entrara a regular jurídicamente tal actividad como contrato que se concertaba con mucha frecuencia. Esa necesidad resultaba más apremiante porque nuestros Código Civil y de Comercio, por haber sido elaborados y adoptados en el siglo pasado, no contenían normas especiales sobre este particular. Y la legislación posterior sólo había regulado algunas fases del transpor te aéreo, pero no se había ocupado de reglamentar ínte gramente la materia. La urgencia, de un estatuto tal era urgente.

A pesar de la apremiante necesidad dicha, la que de tiempo atrás, venían reclamando constantemente la juris prudencia y la doctrina pasaron largos años sin que el legislador atendiera este clamor justo, hasta que éste fue satisfecho cuando, por medio de la ley 16 de 1968, se autorizó al Presidente de la República, como lo expresa la propia ley, previa una revisión final hecha por expertos en la materia, expidiese y pusiera en vigencia el proyecto de ley sobre código de comercio que se hallaba a la consideración del Congreso Nacional. Tan importante suceso quedó plasmado en el decreto 410 de 1971, por medio del cual se expidió el Código de Comercio que viene rigiendo desde el 1o. de enero de1972.

La expedición del estatuto de Comercio y, en particular,

de lo que se ha denominado "Código Aéreo" suplió en gran parte las deficiencias legítimas que cundían en nuestro país.

Fue también, un adelanto a normas internacionales, por cuanto acogió principios del protocolo de Guatemala, aún no ratificados por Colombia.

El Código de Comercio estatuye sobre la navegación en la segunda parte del libro V, que trata de la AERONAUTI CA, luego de dictar las DISPOSICIONES GENERALES sobre la misma, reglamenta detenidamente en capítulos separa dos, lo relativo a las materias siguientes :

Navegación aérea, Aeronaves, Personal Aeronáutica, Infra estructura Aeronáutica, daños de terceros en la superfi cie, Abordaje, Búsqueda, Rescate, Asistencia y Salvamento Investigaciónd e Accidentes de Aviación, Explotador de Aeronaves, Transporte Privado, Escuelas de Aviación, Aeronaves dedicadas al turismo y mantenimiento de aero naves, Transporte Aéreo, Constratos de utilización de Aeronaves, Seguros, Hipoteca, embargo y secuestro.

El Capítulo XII del citado libro V, que regula en parti cular el transporte aéreo, que divide en tres secciones que versan: La primera, sobre generalidades; la segunda

sobre transporte de pasajeros, y la tercera, sobre el de cosas y equipajes.

Es necesario anotar que las normas que rigen la activi dad aérea, no solamente se hayan contempladas en la citada parte segunda, sino que a lo largo del contexto del Código encontramos normas que en una u otra forma se relacionan con tal materia. Así sucede con por ejemplo con las normas del título IV, libro IV, que se refiere al contrato de transporte, con los principios generales que informan el derecho comercial, etcétera.

# 10. ORGANISMOS DEL DERECHO AERONAUTICO

## 10.1 ORGANISMO NACIONAL DEL DERECHO AERONAUTICO

10.1.1 Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil (Decreto 2332 de 1977). Los departamentos administrativos y entre ellos el de aeronáutica civil fueron creados en la Reforma Constitución de 1945, como resultado de una preocupación existente en ese momento que buscaba tecnificar algunos servicios especiales y separarlos un poco del ambiente político propio de los ministerios.

Son organismos de la administración nacional central, que se encuentran en la misma jerarquía de los ministe rios, pero más técnicos y especializados que éstos, de tal manera que están encargados de dirigir, coordinar y ejecutar un servicio público.

La dirección general de la aeronáutica civil se encarga rá exclusivamente de todo lo relacionado con los servi cios de aeródromos o rutas aéreas, radio-electricidad, aererología, policía aérea nacional, supervigilancia

de material personal e instalaciones destinadas a la aeronáutica civil, así como la navegación aérea, trabajos aéreos, sanidad y administración de aeronáutica civil, etcétera.

## 10.2 ORGANOS DE ELABORACION DEL DERECHO AERONAUTICO INTERNACIONAL

### 10.2.1 Organizaciones Gubernamentales

10.2.1.1 Comisión internacional de navegación aérea. El convenio de París de 1919, creó en su artículo 34 una comisión internacional de navegación aérea (CINA) que, hasta su disolución en 1946, cumplió una importan te labor en la formación de un verdadero derecho inter nacional administrativo de la aviación. Estaba integrada con resperesentantes de todos los Estados adheridos al convenio y tenía las siguientes atribuciones.

a). MODIFICACION DEL CONVENIO: Ninguna modificación podía ser sometida a los Estados contratantes sino había sido previamente discutida por la comisión y aprobada por los dos tercios al menos dle total de votos que podrían ser expresados si todos los Estados hubieren estado representados en la sesión.

CARTAGENA

b). PODERES REGLAMENTARIOS: El convenio estaba complementado por 8 anexos de carácter técnico que establecían normas para la aplicación práctica de sus disposiciones.

Se encomendó la comisión la tarea de revisar y actualizar los anexos, a efectos de adaptarlos a los progresos técnicos de la aviación.

Esta potestad reglamentaria confería a la comisión, como dice LEMOINE, la fisonomía de un parlamento internacional facultado para adaptar en todo momento la reglamentación técnica del convenio a las exigencias del tráfico aéreo.

c). CENTRALIZACION DE INFORMACIONES: Centralizada y comunicaba a los Estados contratantes las disposiciones dictadas por cada uno de ellos en las materias que el convenio dejaba libradas a su decisión.

d). EMISION DE OPINIONES: Cada Estado contratante tendrá el derecho de requerirle opinión en cuestiones contempladas en el convenio.

e). REGULACION DE LOS DIFERENDOS DE ORDEN TECNICO: Las disenciones relativas a los anexos técnicos del convenio

eran resueltas por la comisión por mayoría de votos.

10.2.1.2 El Comité Internacional Técnico de expertos jurídicos aéreos (CITEJA). Constituido en París en 1926, Estado integrado por aspectos designados por los gobier nos de los Estados, y, a diferencia de la CINA, no tenía facultades reglamentarias.

Su misión específica consistía en preparar proyectos de convenios internacionales sobre cuestiones de derecho privado aeronáutico, que luego eran examinados en confe rencias diplomáticas especialmente convocadas a tal efecto.

El aporte de la CITEJA al proceso de la unificación internacional del Derecho Aeronáutico ha sido extraordina rio.

Su labor ha sido proseguida por el comité jurídico de la Organización de la Aviación Civil Internacional.

10.2.1.3 Organización de la aviación civil internacional (OACI). El convenido de Chicago de 1944 creó esta organi zación, cuyo objeto y fines son desarrolalr los princi pios y la técnica de la navegación aérea internacional y fomentar el establecimiento y desenvolvimiento de transporte aéreo internacional.

En la primera asamblea de la OACI, realizada en Montreal en mayo de 1947, se aprobó la creación de un comité jurídico cuya misión consiste en estudiar y preparar proyectos de convenciones sobre el derecho aeronáutico internacional.

## 10.3 ORGANIZACIONES PRIVADAS QUE CONSTRIBUYEN A LA FORMACION DEL DERECHO AERONAUTICO INTERNACIONAL

10.3.1 Comité jurídico internacional de la aviación. Fundado en Diciembre de 1909, es, según sus estatutos, un grupo independiente de juristas de buena voluntad que aportan el concurso de sus conocimientos, de sus esfuerzos y de su autoridad para el establecimiento de una legislación internacional uniforme adecuada a las necesidades y a los intereses a la nueva forma de locomoción.

Para el cumplimiento de tal finalidad, ha trabajado desde entonces en la redacción de un proyecto de Código Internacional de la aviación que contemple los problemas de Derecho Público y de Derecho Privado derivados de la navegación aérea.

10.3.2 Instituto de Derecho Internacional. Constituido en Ginebra en 1873 es una asociación científica de espe

cialista en Derecho Internacional.

Su interés por los problemas del Derecho aeronáutico parece haber decaido bastante e los últimos tiempos ocupándose en cambio de cuestiones de Derecho Espacial.

10.3.3 International Law Association (ILA). Esta entidad se ha ocupado de la unificación internacional del Derecho Marítimo pero ha considerado también temas del derecho aeronáutico designado en 1912 un comité de Derecho Aéreo.

Ultimamente ha venido tratando, así mismo, problemas de derecho espacial.

10.3.4 Cámara de Comercio Internacional. Fundada en 1919, persigue la expansión del comercio internacional por lo tanto no podría desinteresarse de la aviación comercial, que es eficaz instrumento de tráfico interna cional.

Instituyó una comisión de transporte por aire y un comi té de Derecho Aéreo. La organización de la Aviación Civil Internacional suele requerir la opinión de esta entidad respecto de los proyectos de convenciones internaciona les que elabora el comité jurídico de la OACI.

10.3.5 Unión Internacional de Aseguradores de Aviación (IUAI). Constituida en Montreux en 1933, agrupa las compañías de seguro más importantes. Tiene por función unificar criterios a fin de obtener soluciones uniformes en cuestiones que afectan los intereses de los asegura dores aeronáuticos.

10.3.6 La IATA. "La International AIR Transport Asso ciation". Constituida en 1945, como continuadora de la International Air Trafic Association" (1919), es una entidad que agrupa a casi toda las empresas de trans porte aéreo del mundo.

Ha elaborado unas condiciones generales del transporte que las empresas afiliadas deben observar en sus relacio nes con el usuario, y cuyas cláusulas se encuentran inertas en los documentos del transporte estableciéndose así, por vía convencional a través de contratos tipo, un régimen uniforme para el transporte aéreo.

10.3.7 Federación Aeronáutica Internacional. Formada en 1905, congrega a los aeroclubes nacionales constitu yendo la suprema autoridad deportiva internacional en materia aeronáutica.

Colabora con los organismos oficiales encargados de

la reglamentación internacional del deporte aeronáutico.

# CONCLUSIONES

Podemos testificar por ser hecho notorio que en cuanto a las funciones del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil existe una "desconcentración" jerarquizada, la que consiste en el ortorgamiento de funciones a un agente local del Estado o de otra entidad de carácter nacional para que las ejerzan en nombre de éstos, y no una verdadera "descentralización", consistente en el otorgamiento de competencias o funciones del Estado, para que las ejerzan en su propio nombre y bajo su propia responsabilidad.

Estas diferencias se hacen palpables ya que en ambas se trata de otorgamiento de funciones, pero mientras en la descentralización se trata de funciones propias en la desconcentración se trata de funciones del Estado; en la priemra es la persona jurídica diferente del Estado quien toma la decisión, mientras en la segunda es el Estado o la entidad nacional quien decide a través de un agente.

En la vida práctica esta confusión se debe fundametalmen te a que las colectivi dades locales aspiran en gene ral a una mayor autonomía en el manejo de sus asuntos, pero como nos encontramos en un estado de orientación centralista, muy celoso de las atribuciones que le corres ponden se utiliza este mecanismo de desconcentración que, como lo hemos visto, no implica realmente autonomía No obstante en esos casos, con una finalidad evidentemen te política se habla de descentralización.

Las problemáticas que presenta la acitivdad aeronáutica algunas expuestas en esta tesis (Capítulo VII NUM, 722), se deben a que en el país no se informa debidamente a la población sobre el derecho aeronáutico y las técni cas aeronáuticas a fin de que tengan la oportunidad de prepararse y explotar su campo; por otra parte no existe un desarrollo industrial, es decir, un nivel tecnológico y de investigación aplicable a la aeronáuti ca; en cuanto a las condiciones políticas, es decir, las aspiraciones nacionales y las políticas del gobierno podemos concluir que existe en Colombia, por cuanto el país tiene el control del espacio aéreo sobre su territorio y el derecho de utilizar éste para las finali dades que ha fijado, gracias a la labor adelantada duran te años por AVIANCA, LAC y TAMPA, aerolíneas estas impor tantes que han sido impulsadas más por los particulares

que por el gobierno, a pesar de las desventajas anterio res nuestro país cuenta con una gran esperanza de que en el futuro se forme una verdadera capacidad para volar en base a que las condiciones geográficas, económicas, y sociales se presentan en abundancia en nuestro terri torio.

En cuanto a las consecuencias de la violación del espacio aéreo, si bien es cierto que el Estado ejerce soberanía o competencia territorial sobre su espacio aéreo, también lo es, que tiene la obligación de Derecho Internacional general y Convencional de no emplear las fuerzas en sus relaciones internacionales por lo caul tampoco puede emplear la fuerza armada contra las eronaves civiles que se dediquen a la prestación de servicios internacio nales regulares o irregulares.

Por lo atnes dicho nos permitimos sugerir la pronta ratificación del protocolo por el que se incopora la enmienda del convenio de Chicago Artículo 3º a fin de lograr la supresión de la fuerza como medio a tomar ante la violación del espacio aéreo.

Del estudio efectuado encontramos que el eje de la acti vidad aérea y objeto fundamental del derecho aéreo es la aeronave, varios usos como : Arma de guerra, medio

de comunicación, instrumento de acercamiento entre los pueblos, herramientas de poderío económico, determinan facetas múltiples que el derecho contempla desde diversos puntos de vista.

El contenido del Derecho Aéreo en especial el contempla do en nuestra tesis confirma la importancia de la interna cionalidad que junto con su dinamismo han servido para ubicar este derecho como una de las más significativas ramas del orden jurídico contemporáneo.

Confirmamos pues la proyección internacional que tiene nuestro derecho aéreo colombiano, lo cual se comprueba por los acuerdos, convenciones suscritos por Colombia y los tratados y acuerdos celebrados por nuestro país. Reafirma el carácter internacional del Derecho aéreo la OACI, de la cual Colombia es miembro, pues tiene como finalidad específica la de unifircar las reglas de la navegación y el transporte aéreo. Los motiovs de estos resultados maravillosos se debe a que el avión configura el típico medio de comunicación internacional y a que atiende a la superación de las fronteras mediante la utilización del espacio aéreo, en tal forma que no naciones que puedan quedar aisladas entre sí por muy distantes que estén situadas geográficamente.

# BIBLIOGRAFIA

BARRERA, Ramiro. Derecho aéreo colombiano. Editorial Temis Librería. Bogotá, Colombia, 1979.

CONSTITUCION POLITICA DE COLOMBIA. Compilada por Jorge Ortega Torres. Editorial Temis Librería. Bogotá Colombia, 1984.

COOPER, Jhon C. El Derecho de volar. Buenos Aires, Depal ma, 1950.

ENCICLOPEDIA ILUSTRADA CUMBRE. Tomo III. Editorial Cumbre S.A. México.

HAMILTON, E. Manual de derecho aéreo. Santiago de Chile Editorial jurídica de Chile, 1960.

LENA PAZ, J. Compendio de derecho aereonaûtico, Editorial Universitaria de Buenos Aires. 1970.

MOYANO, C. Violación del espacio aéreo e interceptación de aeronaves, Montevideo, 1985.

NUEVO CODIGO DEL COMERCIO, Décimaoctava Edición dirigida por José Felix Castro, 1984.

REYES ECHANDIA, A. Criminología. Univesidad Externado de Colombia, 1984.

RODRIGUEZ, L. Derecho administrativo general y colombiano Temis Librería. Bogotá, 1981.

VIDELA, F. Derecho aeronáutico. Tomo I. Buenos Aires, 1965.