

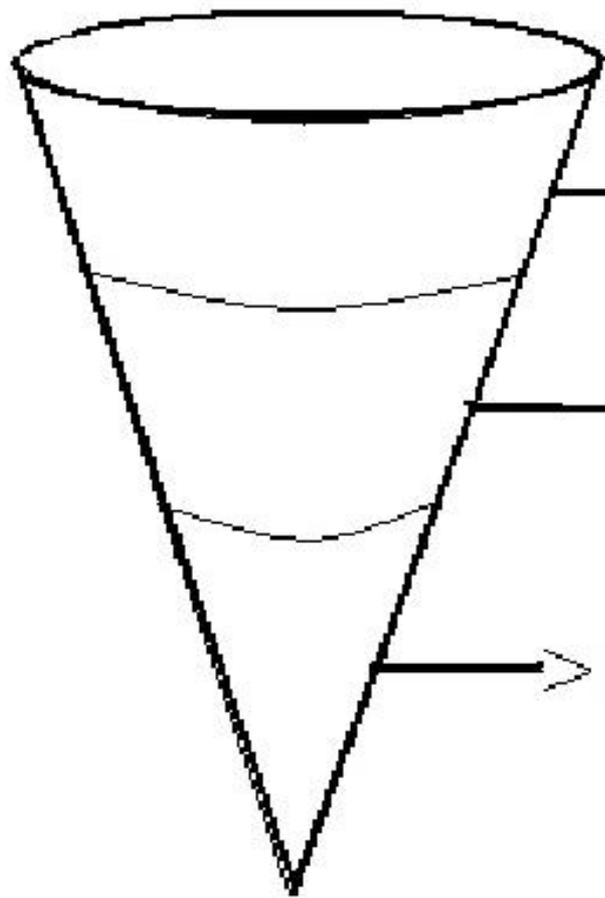
ESPACIO AEREO



Facultad de Derecho Universidad
de la Republica
Montevideo – Uruguay
Dra. Oriana Piperno de la Rosa
Lic. Gissel Bueno

Espacio Aéreo

- se encuentra sobre el territorio del Estado – tierras y aguas fluviales y marítimas soberanas – limitando en sus bordes por la proyección de un cono irregular con vértice en el centro de la Tierra, cuyas generatrices pasan por los límites nacionales, y con base en el espacio exterior.



→ **Espacio aéreo**

→ **Espacio terrestre y marítimo**

→ **Espacio subterrestre**

A, REGIMEN DE LA LIBERTAD

ABSOLUTA: Aire = Espacio Aéreo

- ningún Estado puede ejercer soberanía o dominio sobre él.
- absoluta libertad de movimiento
- medio de uso común que no puede ser sometido a la soberanía de los Estados.

AIRE- facultad del Estado de ejercer jurisdicción en el continente,

ESPACIO en sí, a efectos de proteger sus derechos en el mismo, y su propia seguridad, defensa y tranquilidad.

Principio básico de la soberanía – él reconocimiento del derecho de seguridad, defensa y conservación del Estado subyacente-, con el **Principio de la libertad limitada**.

○ A.1 :TEORÍA DE LA LIBERTAD LIMITADA

- Surgió en 1906, al reconocerse que los Estados tienen derecho a ejercer la conservación del aire sobre ellos para la protección de su territorio y sus habitantes.
- espacio aéreo es libre, pero admite restricciones **defensa**

B. REGIMEN DE LA SOBERANÍA ABSOLUTA:

- la soberanía de los Estados sobre su espacio aéreo es absoluta y sin restricción alguna.
soberanía territorial = soberanía del espacio aéreo
- **CRITICA:** Estado como miembro de la comunidad internacional, posee interdependencia con otros sujetos, la necesidad de convivencia y de compartir derechos y obligaciones, debiéndose tener en cuenta que el espacio aéreo es común y uno solo.

2.1 TEORÍA DE LA SOBERANÍA LIMITADA

- limitación de la soberanía plena a través del mecanismo del pasaje inocente –como en el derecho del mar- pero diferente,. La teoría fue la que triunfó, afirmándose en la práctica de los Estados.

ESPACIO AÉREO

Distintas teorías

RÉGIMEN DE LA SOBERANÍA ABOSLUTA



TEORÍA DE LA SOBERANÍA LIMITADA

- 1919 Primera conferencia internacional de Derecho Privado Aereo(Paris)
- 1926 Convención Ibero – Americana Aérea
- 1929 Segunda Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo (Varsovia)
- 1933 Tercera Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo (Roma
- 1944 Conferencia de Chicago

CONVENCION DE PARIS 1919

Entró en vigor en 1922

PRINCIPIO BÁSICO

“Las Altas Partes contratantes reconocen que toda potencia tiene soberanía plena y exclusiva sobre el espacio atmosférico encima de su territorio”. Art.1

“Cada Estado contratante se compromete a conceder en tiempo de paz a las aeronaves de los otros Estados la libertad de pasaje inofensivo por encima de su territorio...”
Art. 2

Este Convenio, predecesor del Convenio de Chicago de 1944, y punto de partida del actual Derecho Aeronáutico internacional :

- Marcas que habrán de llevar las aeronaves. Matrículas de las aeronaves indicativas de llamada.
- Certificado de condiciones de vuelo.
- Libros de a bordo.
- Reglamento referente a luces y señales. Reglas de la circulación aérea.
- Condiciones mínimas requeridas para la obtención de patentes y licencias de pilotos o de observadores.
- Mapas aeronáuticos internacionales y señales terrestres para marcar la ruta.
- Centralización y distribución de las informaciones meteorológicas.
- Aduanas

Principios generales

- Soberanía de los Estados sobre su espacio aéreo.
- Derecho de paso inocente sobre el territorio a las aeronaves de otros Estados contratantes.
- Derecho a prohibir el vuelo de aeronaves de otros Estados contratantes por razones de orden militar o en interés de la seguridad pública, así como sobre zonas prohibidas.
- Aterrizaje forzoso de aeronaves que sobrevuelen zonas prohibidas.

Nacionalidad de las aeronaves

Capítulo II - será la del Estado de matrícula.

- Se exigía que para poder matricular una aeronave en un Estado contratante, perteneciese por entero a un nacional de dicho Estado.
- Solamente se permite **una única inscripción** en un **único Estado**, además, todas las aeronaves debían estar provistas de su correspondiente **marca de nacionalidad y su matrícula**.

Derecho de sobrevuelo

- En el artículo 15 sobre el territorio de los Estados contratantes **sin aterrizar**, en cuyo caso la aeronave debe seguir el itinerario marcado por el Estado que se está sobrevolando.

Comisión Internacional de Navegación Aérea, (CINA)

- Recibir las proposiciones de cualquier Estado contratante, o hacérselas llegar, para la modificación o enmienda de las disposiciones del Convenio.
- Centralizar y comunicar a los Estados contratantes las informaciones acerca de la navegación aérea internacional y acerca de la telegrafía sin hilos, meteorología y medicina que puedan interesar a la navegación aérea.
- Publicación de mapas para la navegación
- Resolver las cuestiones que los Estados contratantes sometan a su examen.

ANTECEDENTES LA CONFERENCIA DE CHICAGO, 1944

- Al final de la IIGM,:
 - aspectos comercial y económico .
 - avión como arma destructiva
 - Medio de comunicación
 - para el mantenimiento de la paz durable.
- El **principio de soberanía absoluta** parecía entonces que debía ser sometido a **revisión**, en virtud de la necesidad de regular la libertad de los intercambios internacionales, basados a su vez en la libertad de circulación.

LA CONFERENCIA DE CHICAGO - 1944

MARCO JURÍDICO GENERAL DEL ESPACIO AÉREO

- 1- La Convención sobre la Aviación Civil Internacional**
- 2- El Acuerdo relativo al Tránsito de los Servicios
Aéreos Internacionales**
- 3- El Acuerdo relativo al Transporte Internacional**
- 4- Doce Anexos Técnicos**

Las normas y métodos recomendados por el mencionado organismo son aprobados por Decreto por las Autoridades Nacionales, actividad aeronáutica Nacional.

<http://www.dinacia.gub.uy>

Conferencia se enfrentaron dos posiciones:

- 1. Liderada por Estados Unidos que propugnó la defensa de la tesis “**LIBERTAD DEL AIRE**”.
- 2,La defendida por Gran Bretaña que sostenía la tesis del “**ORDEN EN EL AIRE**”.
- De la Conferencia emanaron textos que constituyen el marco jurídico general de la aviación civil internacional:

PRINCIPIOS GENERALES

SOBERANÍA

LOS ESTADOS
CONTRATANTES TIENEN
SOBERANÍA PLENA Y
EXCLUSIVA EN EL
ESPACIO AÉREO SOBRE
SU TERRITORIO – art. 1-

TERRITORIO

EL ESTADO POSEE
SOBERANÍA SOBRE EL
ESPACIO AÉREO UBICADO
SOBRE SU TERRITORIO Y
SOBRE SUS AGUAS
FLUVIALES –art. 2-

PRINCIPIOS GENERALES

**AERONAVES CIVILES Y
DE ESTADO**

**SOLO SE APLICA A LAS
AERONAVES CIVILES**

**AERONAVES DE ESTADO
– AUTORIZACIÓN
-art. 3 -**

**USO INDEBIDO DE LA
AVIACIÓN CIVIL**

**CADA ESTADO
CONVIENE EN NO
EMPLEAR LA AVIACIÓN
CIVIL PARA PROPÓSITOS
INCOMPATIBLES CON
LOS FINES DEL
CONVENIO
-art. 4-**

Que sucede en el Agua....

- **Estado ribereño** sobre el mar territorial se extiende al **espacio aéreo** sobre el mismo limitándose el **paso inocente** a aquel (art. 17 y ss.)
- En el **espacio aéreo de los estrechos** utilizados para la navegación internacional las aeronaves gozan del **derecho de tránsito** (art. 37 y ss.)

Zona Económica Exclusiva....

- En la **zona económica exclusiva**, en su espacio aéreo, los **Estados ribereños** poseen la facultad de **tomar las medidas necesarias para ejercer y defender sus derechos de soberanía, su jurisdicción y otros derechos** reconocidos en el área (exploración y explotación de recursos, establecimiento y utilización de islas, investigación científica, marina, protección y preservación del medio marino, así como para la defensa de los intereses vitales que correspondan al ejercicio de la soberanía
- Los **terceros Estados** en dicho espacio aéreo poseen libertad de **sobrevuelo** (art. 55 y ss.).

Altamar.....

- Estados tienen libertad de sobrevuelo (art. 87).
- “zonas contiguas aéreas”, que oscilan en alrededor de 300 millas a contar desde las costas.
- Ello supone la adopción de zonas de identificación y defensa aérea, aplicable tanto a aeronaves estatales como civiles de terceros Estados.
- Se fundamenta en la necesidad de preservar los intereses vitales de los Estados costeros,

VUELO SOBRE TERRITORIO DE ESTADOS CONTRATANTES



La Convención busca regular en forma más concreta los problemas vinculados con los vuelos regulares y no regulares, el cabotaje y zonas prohibidas.

SERVICIOS AÉREOS REGULARES

Aquél realizado por aeronaves de transporte público de pasajeros, correo y carga (art. 96)

Aquél que se realiza entre dos o más puntos, ajustándose a horarios, tarifas e itinerarios predeterminados y de conocimiento general, mediante vuelos tan regulares y frecuentes que pueden reconocerse como sistémicos – art. 111 CA

VUELO NO REGULAR, NO ESTÁ SUJETO A HORARIOS, TARIFAS E ITINERARIOS PREDETERMINADOS

LIBERTADES DEL AIRE

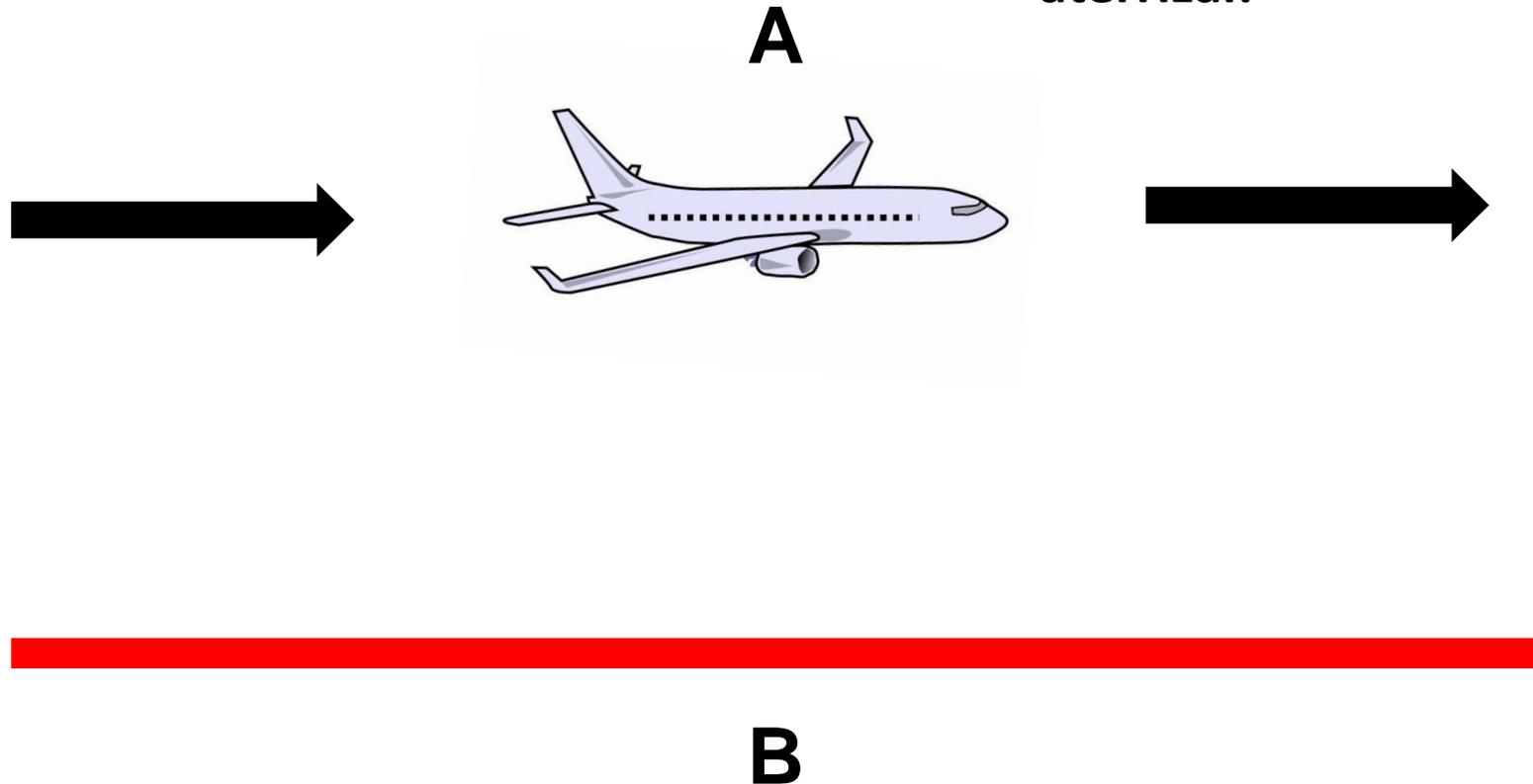


Que son ???

- o La base para el **intercambio de derechos** entre los Estados, en lo atinente a la operación de los servicios aeronáuticos internacionales, regulares y no regulares.

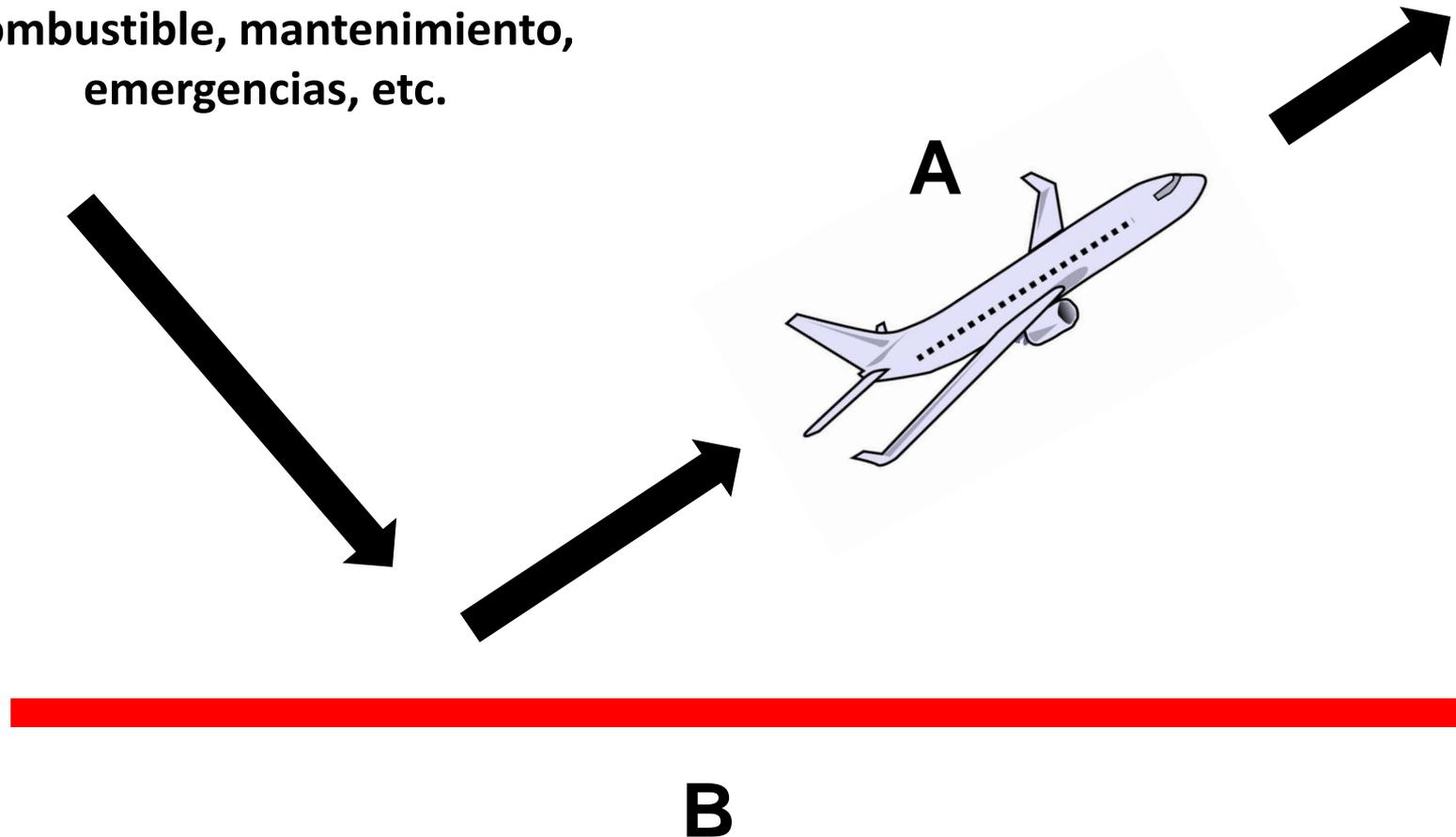
PRIMERA LIBERTAD

Llamada *Libertad de Sobrevuelo*, determina el derecho de una aeronave del Estado "A" a volar sobre el territorio de otro Estado "B" sin aterrizar.



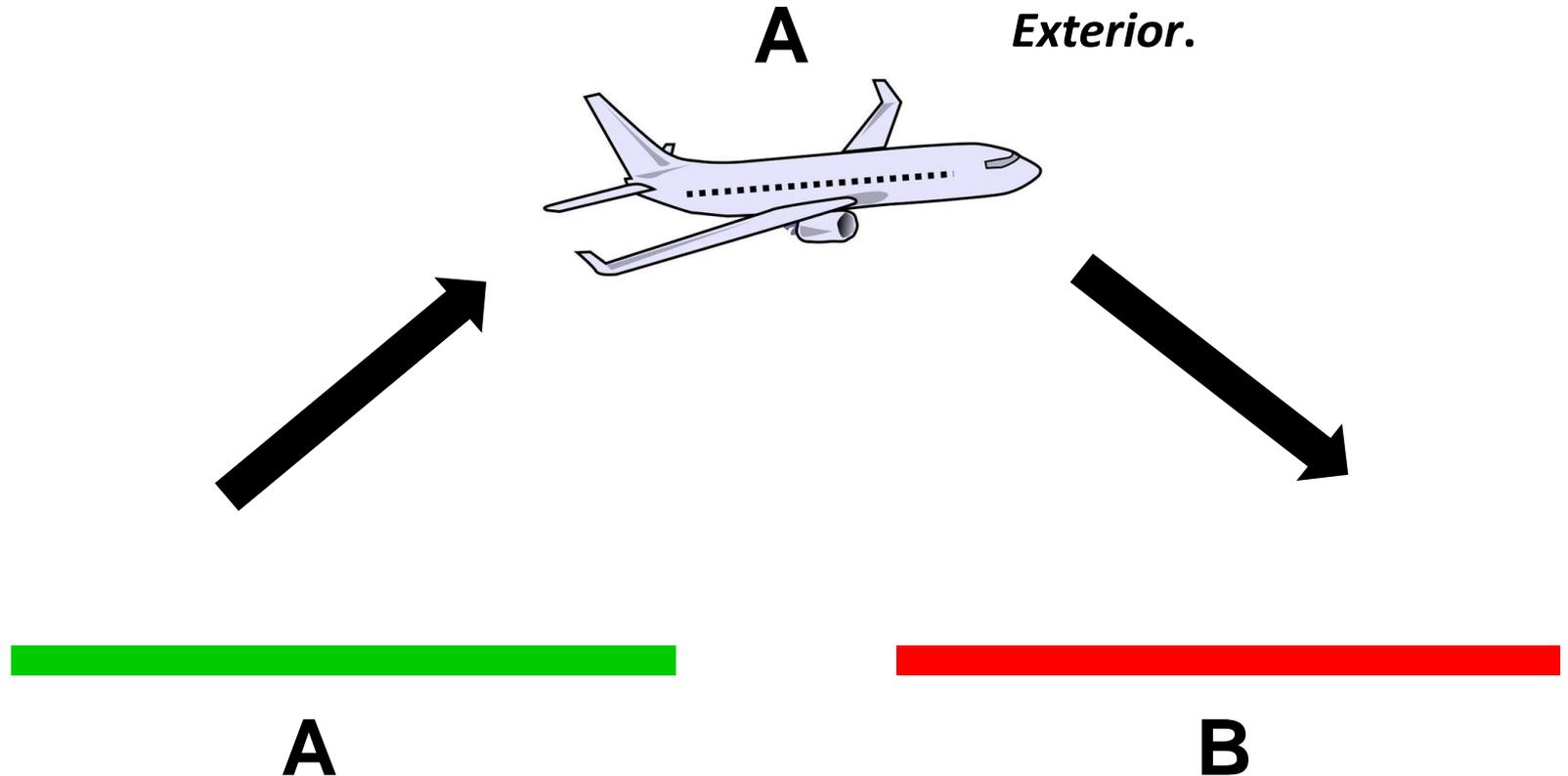
Denominada *Libertad de Escala Técnica*, otorga a una aeronave del Estado "A" el derecho de aterrizar en el territorio del Estado "B" por razones técnicas (no comerciales) tales como ap. de combustible, mantenimiento, emergencias, etc.

SEGUNDA LIBERTAD



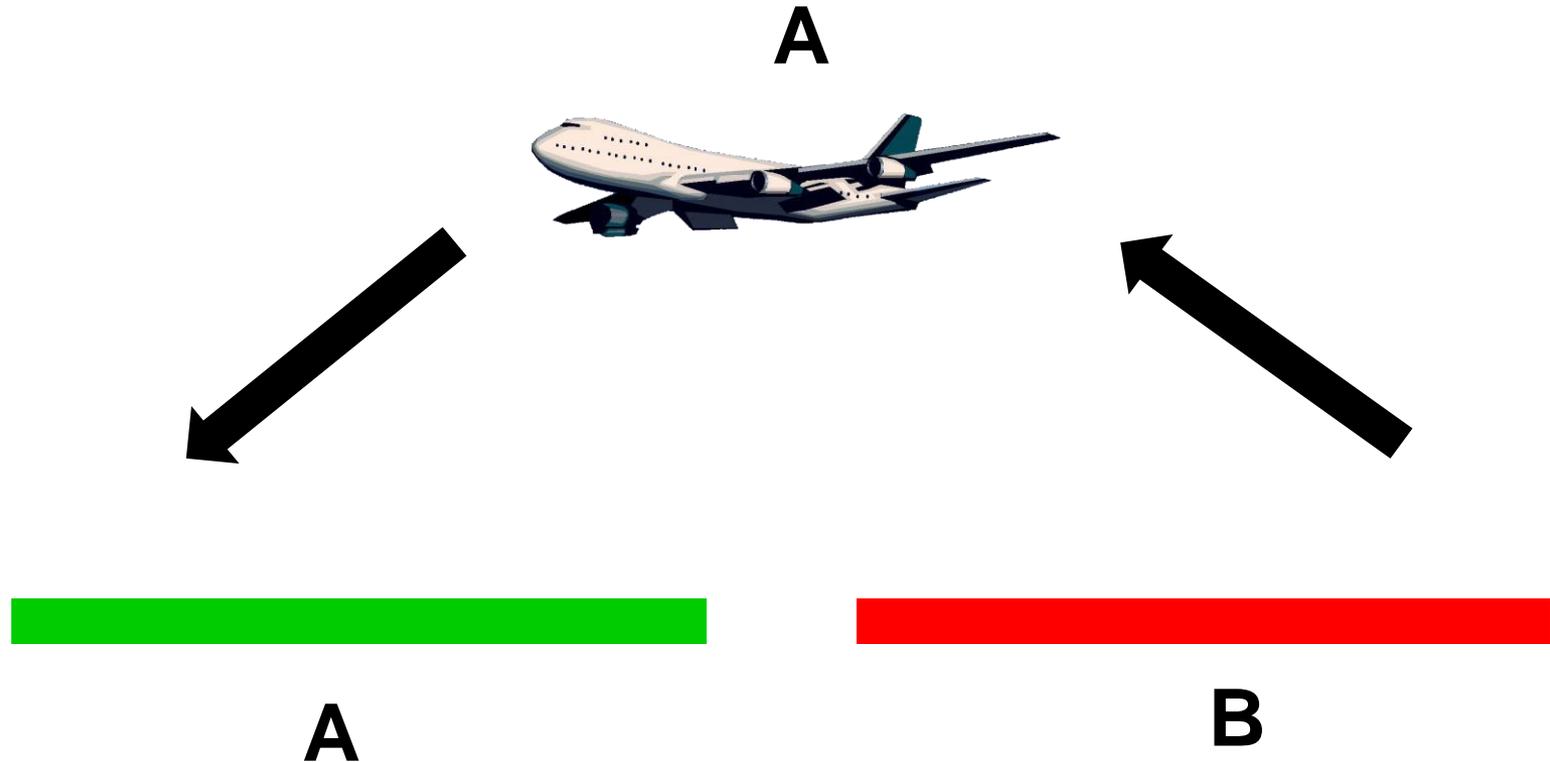
TERCERA LIBERTAD

Otorga a una aeronave del Estado "A" el derecho de *desembarcar* en el Estado "B" pasajeros, correo y carga tomados en el territorio del Estado "A". Es denominada *Libertad de Transporte al Exterior*.



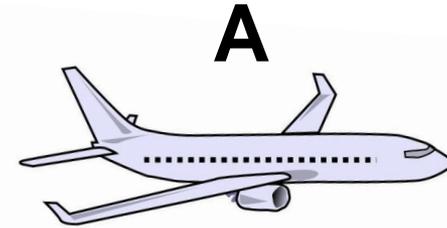
CUARTA LIBERTAD

Define el derecho de una aeronave del Estado "A" para *embarcar* pasajeros, correo y carga en el Estado "B", y que tengan como destino el Estado "A". Es llamada también *Libertad de Transporte al Interior*.



La quinta libertad o *Libertad de Transporte Externo Consecutivo*, otorga el derecho a una aeronave del Estado "A" a *embarcar* pasajeros, correo y carga en el Estado "B" y transportarlos hasta *otro* Estado "C", con tal y la última parte del vuelo sea una continuación del vuelo inicial "A"-*"B"*.

QUINTA LIBERTAD



A

B

C

A magnifying glass with a black handle and a silver rim is positioned on the left side of the slide. The lens is focused on the text in the center. The background is white with a blue border and a blue rectangular box at the top right.

**LAS PRIMERAS DOS
LIBERTADES SON LLAMADAS
LIBERTADES TÉCNICAS o NO
COMERCIALES**

**LAS TRES RESTANTES SE LAS
CONOCE COMO LIBERTADES
ECONÓMICAS o DE
TRANSPORTE**

REGIMEN SOBRE VUELOS REGULARES

**Los servicios aéreos regulares pueden explotarse en el territorio o sobre el territorio de otro Estado y de conformidad con las condiciones de un permiso o autorización. Esto supone acuerdos, generalmente bilaterales. Estos prevén el intercambio de derechos comerciales y la reglamentación de su ejercicio:
Esquema de rutas, frecuencia de vuelos, etc.**

Vuelos regulares

Acuerdos Bilaterales Uruguay:

- requieren ratificación parlamentaria.
- ser compatibles con las disposiciones del Convenio de Aviación Civil
- ser registrados en el Consejo de la OACI que los hará públicos.

La concesión de derechos comerciales :

- son una autorización para un Estado extranjero de explotar los servicios aéreos, por intermedio de un transportador designado por cada Estado, en base a rutas convenidas y para el transporte de distintos tipos de tráfico.

Debe especificar

- Esquema de rutas a utilizarse, partidas y destinos (anteriores, intermedios y posteriores);
- Frecuencia de los servicios;
- Designación de los transportadores que ejercerán los servicios
- Métodos de solución de controversia.

criterio restrictivo, dejando librada su regulación a los Acuerdos COMPLEMENTARIOS BILATERALES entre los Estados.



REGIMEN SOBRE VUELOS NO REGULARES

El Convenio buscó facilitar su desarrollo y operaciones. Los Estados exigen de forma unilateral permisos previos para todos los vuelos no regulares comerciales con el propósito de proteger sus servicios regulares.

**Se les otorga la libertad 1 y 2 solo con una simple notificación
El otorgamiento de libertades varía desde su prohibición hasta su libertad total (3, 4 y 5)**

Vuelos no regulares

- “pasaje inocente aéreo” (al estilo marítimo)
- El valor económico de las referidas libertades es reducido y el interés patrimonial relevante se da con respecto a las otras tres libertades.
- Por ello, el Convenio, también acuerda la concesión de la 3, 4 y 5 libertad, pero supeditado a la consideración de las normas sobre cabotaje y estableciéndose el derecho del Estado donde tenga lugar el embarque o desembarque a imponer, las reglamentaciones, condiciones o restricciones que considere convenientes (art. 5).
- En la práctica, si bien estas tres libertades tienen ejercicio libre, los Estados exigen en forma unilateral permisos previos para todos los vuelos no regulares comerciales con el propósito de proteger sus servicios regulares.

C A B O T A J E

Es un servicio interno que recorre el espacio aéreo de un solo Estado



Cabotaje

- *“el servicio aéreo que pasa por el espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado” (art. 96).* A contrario sensu, **los servicios internos son los que recorren el espacio aéreo de un solo Estado.**
- Comprende toda actividad comercial de transporte, caracterizada porque el transportador embarca pasajeros, correo o mercadería, en cierto punto con destino a otro punto ubicados en el territorio de un mismo Estado y sin que exista escala prevista en el territorio extranjero.

- reserva a las aeronaves nacionales
- El Estado tiene derecho a negar a las aeronaves de los demás Estados el permiso de embarcar en su territorio pasajeros, correo o carga para transportarlos mediante remuneración o alquiler con destino a otro punto situado en su territorio.
- Sin embargo, el cabotaje puede ser concedido a aeronaves de otros Estados, pero en ese caso se establece el compromiso de no celebrar acuerdos que específicamente concedan tal privilegio en exclusividad.



ZONAS PROHIBIDAS

Los Estados, por razones de necesidad militar o seguridad pública, pueden restringir o prohibir uniformemente, sobre ciertas zonas de su territorio, los vuelos de las aeronaves de otros Estados.

Las zonas deben ser de extensión y situación razonables para no estorbar la navegación aérea.



Zonas prohibidas

- Superficie razonables
- También, en **circunstancias excepcionales**, durante un período de emergencia o en interés de la seguridad pública pueden **restringir o prohibir temporalmente los vuelos sobre su territorio sin distinción** de la nacionalidad de las aeronaves de otros Estados.

Régimen de aeronaves

- Define: “aparato que puede sostenerse en la atmósfera gracias a la reacción del aire, que no sean las reacciones del aire sobre la superficie de la Tierra” – anexo II de la Convención.
- El Convenio establece que las aeronaves deben tener una nacionalidad, que será la del Estado en que se matriculan – 17 y 19-.
- Las aeronaves solo pueden poseer una matriculación y por ende una nacionalidad y deben llevar las correspondientes marcas de nacionalidad y matrícula.

ALGUNOS TEMAS A TENER EN CUENTA ...



Toda aeronave que penetra en territorio de un Estado, debe aterrizar en un aeropuerto designado para fines de inspección de aduanas y otras formalidades, salvo que el convenio o una autorización especial autoricen el cruce sin aterrizar (art. 10).



Deber de observar las normas. Los Estados se obligan a que sus propias reglamentaciones de circulación aérea sean acordes con las normas establecidas por la OACI.



Los Estados se comprometen a colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en la reglamentaciones. Es necesaria la nacionalidad. El Convenio le atribuye a la nacionalidad de las aeronaves relevantes consecuencias jurídicas.



Las aeronaves solo pueden poseer una matriculación y por ende una nacionalidad y deben llevar las correspondientes marcas de nacionalidad y matrícula.



LA ORGANIZACIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Los fines de la organización son: *“desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional”*



LA ORGANIZACIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL



LA ASAMBLEA

La Asamblea se compone de los delegados de los Estados miembros, cada delegación con un VOTO.

La Asamblea es el órgano supremo de la OACI aunque no es permanente. Se reúne una vez por año, pero puede ser convocada en cualquier momento por el Consejo, o a solicitud de 10 Estados contratantes.

EL CONSEJO

Es el órgano permanente de la organización, encargado de su administración diaria y de la preparación de las decisiones de la Asamblea.

Se compone de 36 miembros elegidos por la Asamblea cada 3 años .

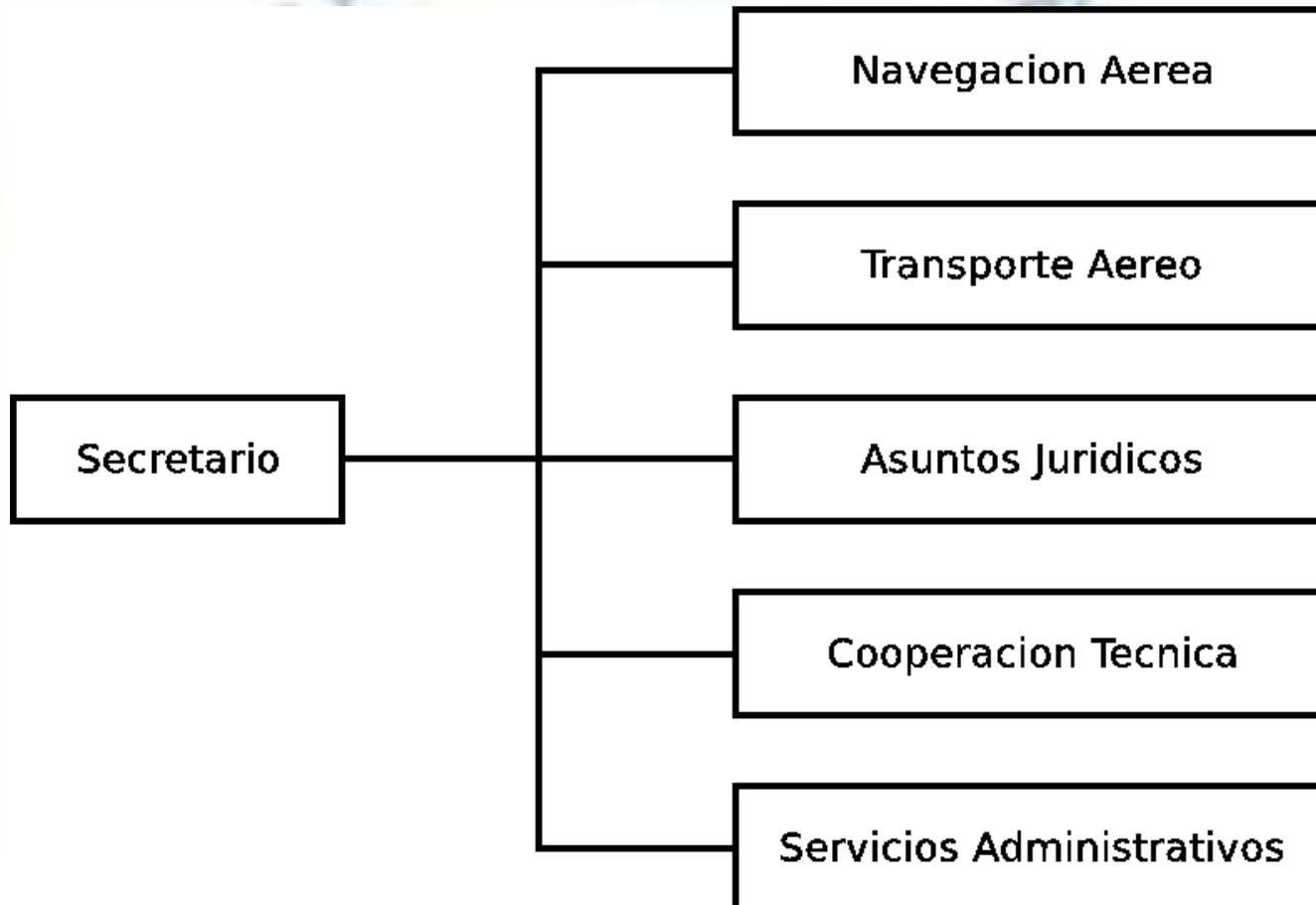
Comités y Comisiones de la OACI (5)

La Comisión de Aeronavegación (su función es considerar y recomendar al Consejo modificaciones a los Anexos.

El Comité de Transporte Aéreo (su función es comercial)

**Posteriormente se crearon otros comités para responder a necesidades precisas:
el Comité Jurídico,
el Comité de las Finanzas,
el Comité de la Asistencia Colectiva para los Servicios de la Navegación Aérea.**

**La SECRETARÍA es dirigida por el Secretario General (elegido por el Consejo).
Esta formada por 5 DIRECCIONES PRINCIPALES:**



ACUERDOS BILATERALES

Entre: el Estado de nacionalidad de la aeronave y el Estado en cuyo territorio se pretendía realizar operaciones de tránsito y transporte. Ellos son los “acuerdos de línea” tendientes al establecimiento regular los servicios aéreos internacionales.

Esos acuerdos están destinados a establecer y regir las relaciones aerocomerciales entre dos Estados. Su finalidad esencial es autorizar la instalación de servicios regulares de transporte internacional y fijar su régimen jurídico, mediante la determinación de las condiciones a que tienen que ajustarse la explotación de los mismos, que debe responder a las necesidades de los usuarios...

Los acuerdos que se celebran son sobre la base de dos principios FUNDAMENTALES: **IGUALDAD ENTRE LAS PARTES Y RECIPROCIDAD**. Estos principios fueron en los hechos teóricos pero no efectivos.

Los Estados han buscado últimamente aplicar en la práctica el principio de la **RECIPROCIDAD REAL Y EFECTIVA**, orientada a un intercambio perfectamente igualitario de los derechos aerocomerciales, sobre la base de condiciones casi idénticas de intercambio de derechos de tráfico aéreo, o en su defecto a través de otras compensaciones en beneficio de la actividad aeronáutica (equipos y materiales para el mejoramiento de la infraestructura aeronáutica) e incluso ajenas al campo de aquélla.

En URUGUAY (1974) Decreto 325 (normas de política aeronáutica): regula el concepto de reciprocidad real y efectiva:

“la obtención de ventajas o beneficios concretos y prácticos equivalentes a los derechos, ventajas o beneficios que la República otorga a otros países, sea en el tráfico limítrofe, regional o internacional de pasajeros, correo y carga”.

Decreto – Ley 14845 (1978)
sobre relaciones internacionales
aeronáuticas en materia comercial;

- **se regularon mecanismos supletorios de contraprestación para atender aquellas situaciones en que no se hubiera podido concretar el principio de reciprocidad efectiva en los acuerdos aeronáuticos.**
- **Uruguay ha revisado los acuerdos en materia aerocomercial y negociado nuevos, poniendo en ejecución el principio de la reciprocidad real y efectiva.**



**DELIMITACIÓN DEL ESPACIO
ULTRATERRESTRE**

•**CRITERIOS POLÍTICOS:** Llevan al límite del espacio aéreo a una altitud que garantice la seguridad del Estado subyacente o hasta la altura en que el mismo pueda realizar un efectivo control del espacio sobre su territorio.

•**CRITERIOS CIENTÍFICOS Y TÉCNICOS:** Toman en cuenta distintas referencias, tales como límite superior de la atmósfera, por ser el medio ambiente inmediato a la Tierra, donde el aire pierde sus características conocidas a nivel de la superficie de aquella que se ubica entre los 90 y 100 km de altura; ETC

•**CRITERIOS DE ALTURA ESPECÍFICA:** Desde que las fórmulas anteriores no brindan bases precisas, ciertas y permanentes de delimitación, es necesario adoptar una fijación convencional que oscile entre 90 y 110 km sobre el nivel del mar, límites entre los que por otra parte fluctúan también aquellas fórmulas.

•**CRITERIO FUNCIONAL:** En lugar de buscar el límite en una zona física determinada o una altura fija, debe establecerse la diferenciación en base a las actividades a desarrollarse en sí, es decir aeronáuticas o cosmonáuticas.

IMPROCEDENCIA DE LA LIMITACIÓN

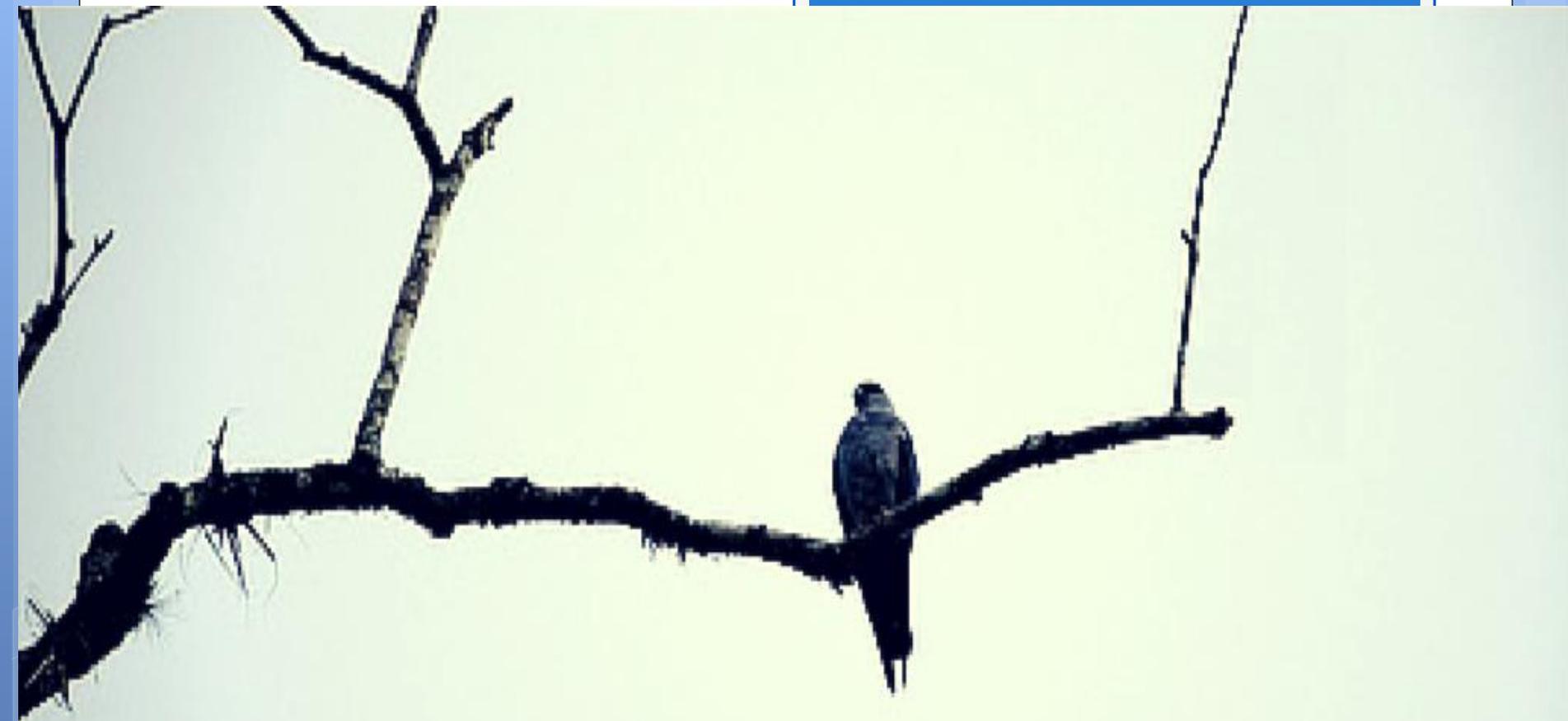
Un número importante de Estados entiende que hasta el momento no se han planteado dificultades prácticas para necesitar una delimitación.



En conclusión sobre la delimitación del los espacios

- Con el fin de garantizar el ejercicio de la soberanía de los Estados sobre sus Espacios Aéreos, sin perjuicio de la libertad de investigación, uso y exploración reconocida para el Espacio Exterior por el Tratado de 1967 -Carta Magna de este Espacio-,
- se hace conveniente establecer en un Tratado Internacional, la delimitación entre uno y otro Espacio, aunque sea revisable y acomodada a los progresos técnicos, como es el caso de las naves aeroespaciales que circulan tanto en el Espacio Aéreo como en el Exterior.

- La doctrina más reciente y el punto de vista de algunos Estados, exteriorizado en las Naciones Unidas, tiende a señalar el límite más razonable del Espacio Aéreo alrededor de los 100 kilómetros.



UN PÁJARO POSADO EN UN ÁRBOL NUNCA TIENE MIEDO DE QUE LA RAMA SE ROMPA,
PORQUE SU CONFIANZA NO ESTÁ EN LA RAMA SINO EN SUS PROPIAS ALAS.

