

**CAPÍTULO XII**  
**DERECHO INTERNACIONAL AEREO**



## **1. EL ESPACIO AÉREO**

Hasta época relativamente reciente el llamado espacio ultraterrestre no fue objeto de reglamentación jurídica. Ello es, en cierto sentido natural, ya que hasta el 4 de octubre de 1957 el primer Sputnik no fue lanzado al espacio ultraterrestre, y la constatación de una posible exploración, utilización y aprovechamiento de dicho espacio no planteó claramente en el plano legislativo -no así en el doctrinal- la necesidad de una pronta reglamentación hasta fecha posterior.

Desde el lanzamiento del primer satélite artificial en 1957, los extraordinarios avances que han experimentado la ciencia y la tecnología espaciales han permitido, entre otras muchas cosas, el desarrollo de vuelos espaciales tripulados, la presencia de hombres y vehículos en la luna, y la colocación de estaciones espaciales, todo lo cual ha posibilitado no sólo la realización de trascendentales actividades de exploración y utilización del espacio ultraterrestre, sino también el haber alcanzado ya muy importantes aplicaciones prácticas, con consecuencias muy directas para individuos y Estados, en campos tan relevantes como las telecomunicaciones, la radiodifusión, la meteorología, la teleobservación, la navegación y la geodesia o medición del globo terráqueo. Recientemente se piensa instalar una estación orbital, se promueven los primeros viajes comerciales a la luna y a cien años la idea de colocarle atmósfera a Marte no es una simple ilusión, como tampoco lo es el de transportar agua a la luna misma (Reyes, 1995).

Ante tan espectacular desarrollo de las actividades estatales en el espacio ultraterrestre, pronto se constataría la necesidad de proceder a una adecuada reglamentación jurídica-internacional de las mismas.

La ciencia jurídica, bastante paralelamente en este aspecto a los avances de la técnica, ha ido elaborando una serie de esquemas que permiten afirmar que hemos avanzado hacia la creación de un Derecho nuevo que se cobija bajo denominaciones diversas, como las de “Derecho del espacio Extraterrestre”, “Interplanetario”, “Espacial” y “Cósmico”, preferentemente.

En el plano de la preparación de los instrumentos internacionales debemos destacar a la Organización de las Naciones Unidas, quien ya el 12 de diciembre de 1959 creó la “Comisión sobre la utilización del espacio ultraterrestre con fines pacíficos” por la Resolución 1472 (XIV) de la Asamblea General, contando para el desempeño de sus funciones con dos subcomisiones permanentes: la Subcomisión de Asuntos Jurídicos y la Subcomisión de Asuntos Científicos y Técnicos. Sobre la base de los trabajos desarrollados por esta Comisión, la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas ha procedido a aprobar importantes resoluciones en la materia, que darían paso, así, a la posterior entrada en vigor de los distintos instrumentos convencionales que hoy componen el derecho del espacio ultraterrestre.

Destaca en primer lugar la “Declaración sobre los principios que deben regir las actividades de los Estados en la exploración y utilización del espacio ultraterrestre”, contenida en la Resolución 1962 (XVIII) de 13 de diciembre de 1963, y la posterior resolución 2222 (XXI) de 19 de diciembre de 1966, en la que se recogía el Tratado sobre los principios que deben regir las actividades de los Estados en la exploración y utilización del espacio ultraterrestre, incluidos la luna y otros cuerpos celestes, abierto a la firma el 27 de enero de 1967, y que entraría en vigor el 10 de octubre del mismo año.

Posteriormente, y en orden a procurar el desarrollo de los grandes principios y objetivos contenidos en el Tratado de 1967, se aprobaría la Resolución 2345 (XXII) de 19 de diciembre de 1967, en la que se recoge el Acuerdo sobre el salvamento y la devolución de astronautas y la restitución de objetos lanzados al espacio ultraterrestre, abierto a la firma el 22 de abril de 1968, y que entraría en vigor el 3 de diciembre del

mismo año; la Resolución 2777 (XXVI) de 29 de noviembre de 1971, en la que se recoge el Convenio sobre la Responsabilidad internacional por daños causados por objetos espaciales, abierto a la firma el 29 de marzo de 1972, y que entraría en vigor el 1 de septiembre del mismo año. La Resolución 3235 (XXIX) de 12 de noviembre de 1974, en la que se recoge el Convenio sobre el registro de objetos lanzados al espacio ultraterrestre que entraría en vigor el 15 de septiembre de 1976 y la Resolución 34/68 de 5 de diciembre de 1979, en la que se recoge el Acuerdo que debe regir las actividades de los Estados en la Luna y otros cuerpos celestes, y que entraría en vigor el 11 de julio de 1984.

Este importante paquete de instrumentos internacionales, sin duda, irá ampliándose a medida que los avances de la ciencia y la tecnología espaciales sigan permitiendo alcanzar resultados que poco a poco han ido convirtiendo la ciencia ficción en realidad, tal como ha quedado patentizado en la Primera y Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre la exploración y utilización del espacio ultraterrestre con fines pacíficos, celebradas en Viena en 1968 y 1982, respectivamente, así como durante la celebración del Año Internacional del espacio en 1992.

Así, pues, esta rama del Derecho Internacional comprende igualmente la reglamentación para la utilización del espacio aéreo para el transporte de carga y pasajeros.

Por “espacio aéreo” entendemos el ámbito donde está contenido el aire.

El desarrollo del Derecho Aéreo ha tenido las siguientes etapas:

1. Desde la invención del avión (1903) hasta la Primera Guerra Mundial,

Época en que se pretendió que el espacio aéreo no podía ser aprobado por ningún Estado sino que había libertad del aire, al estilo de la libertad de los mares. Esta teoría no tuvo gran

acogida y es así como a partir de 1911 países como Inglaterra, Austria y Rusia restringen su espacio aéreo a la aeronavegación.

2. Período transcurrido entre las dos guerras mundiales.

En esta etapa se celebró la Convención de París de 1919 sobre aviación comercial, la cual en su artículo primero proclamó la soberanía estatal sobre el espacio aéreo, pero atenuado en tiempo de paz, cuando se debe dar tránsito a aviones de otros Estados contratantes por su espacio aéreo sin aterrizar (paso inocente).

Dicha Convención reglamentó sobre: la libertad de paso inocente, o sea, la primera libertad por encima del territorio de cada Estado en favor de los demás contratantes; la nacionalidad de las aeronaves; sus documentos; la reserva del cabotaje (tráfico marítimo en las costas de un país determinado) para las aeronaves nacionales; la posibilidad de establecer zonas prohibidas por seguridad nacional, entre otros temas.

Creó, además, la Comisión Internacional de Navegación Aérea (CINA), como un organismo permanente puesto bajo la autoridad de la Sociedad de las Naciones, siendo el antecedente de la actual Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) organismo adscrito a la Organización de las Naciones Unidas.

3. Esta etapa va desde la Segunda Guerra Mundial hasta nuestros días.

Se rige por la Convención de Chicago de 1944, o Constitución del Aire, sobre Aviación Civil Internacional, oportunidad en que también se firmó el acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales y el Convenio sobre transporte aéreo internacional.

De esta Convención forman parte 163 países, y contempla los derechos a favor de las aeronaves civiles resumidas en las libertades del aire, que son:

## **2. LAS LIBERTADES DEL AIRE:**

1. Derecho de sobrevuelo sin hacer escalas sobre el territorio de otro Estado.
2. Derecho a hacer escalas técnicas.
3. Derecho a desembarcar en el territorio de otros Estados, pasajeros, correspondencia o mercaderías provenientes del territorio del Estado al que pertenece el avión.
4. Derecho a embarcar pasajeros, correspondencia y mercaderías en otro Estado con destino al territorio de la nacionalidad de la aeronave.
5. Derecho a embarcar pasajeros, correspondencia y mercaderías con destino al territorio de cualquier otro Estado, y el derecho a desembarcar pasajeros, correspondencia o mercaderías procedentes de cualquier otro Estado.

Lo anterior no se extiende a las aeronaves de Estado, que son las utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policías, sino a las civiles, que comprende todas las demás. El criterio de distinción es su afectación a determinado servicio y no su propiedad, de manera que aeronaves civiles pueden ser propiedad de un Estado.

Colombia hace parte de la Convención de Chicago, y la ratificó mediante la Ley 22 de 1974. Esta Convención se encuentra vigente desde el 30 de noviembre de 1974.

Este Convenio de Chicago ha tenido varias enmiendas, entre las cuales se destaca la aprobada en el 25 período de sesiones de la Asamblea extraordinaria, firmada en Montreal el 10 de mayo de 1984 y que aún no está vigente, la cual señala que todos los Estados deben

abstenerse del uso de armas contra las aeronaves civiles en vuelo, y que en los casos de intercepción no se debe poner en peligro la vida de las personas a bordo ni la seguridad de la aeronave. Este sería el art. 3 Bis de la Convención de Ginebra, y tiene su origen en el rechazo de la comunidad internacional por el ataque del avión de Korean Airlines por parte de Rusia, por haber violado su espacio aéreo en septiembre de 1988, con la consiguiente muerte de 269 personas.

Sin embargo, países como Cuba siguen ignorando este principio, como se demuestra con el abatimiento de dos avionetas civiles estadounidenses por MIG cubanos en 1996, pertenecientes a la organización anticastrista “Hermanos al rescate” (Prellezo, 2016).

Nacionalidad de las aeronaves: de acuerdo a la Convención de Chicago, las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en que están matriculadas, y ninguna puede estar válidamente matriculada en más de un Estado, por cuanto pierden el derecho de protección de ambos países. Las aeronaves sólo están sujetas a la jurisdicción del Estado donde se encuentren matriculadas.

Convenio de Tokio de 1963: Dispone que el Estado de matrícula de una aeronave es competente para conocer de las infracciones y actos cometidos a bordo de la misma.

Este convenio se refiere tanto a los delitos comunes como a los delitos y faltas propiamente aeronáuticas, siempre que la infracción se cometa a bordo de una aeronave en vuelo y fuera de la jurisdicción de un Estado. Definió por primera vez el delito de interferencia en el vuelo de las aeronaves.

Su objetivo es evitar que las infracciones que se cometan queden impunes. Y en caso de que los actos que se cometan a bordo de la aeronave pongan en peligro la seguridad del comandante de la nave o de las personas y bienes que se encuentren a bordo, aquél puede tomar medidas coercitivas para evitar la comisión de tales hechos y para desembarcar al presunto infractor. Este convenio cuenta actualmente con 126 Estados contratantes.

Convención de La Haya de 1970: Fue firmada el 16 de diciembre de 1970, con la participación de 77 Estados, y fue aprobada por Colombia mediante la misma Ley 14 de 1972. Trata sobre la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves o secuestro aéreo. Define los actos de apoderamiento ilícito de las aeronaves y contiene disposiciones detalladas sobre la jurisdicción de los Estados en relación con el delito cometido, la custodia del presunto delincuente y su consiguiente enjuiciamiento y extradición.

Convenio de Montreal para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil (1971): Regula actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil diferentes al apoderamiento, tales como la destrucción de aeronaves, colocación de artefactos, destrucción o daños en las instalaciones de los aeropuertos, informes falsos y hechos de naturaleza análogos. Colombia lo ratificó por medio de la Ley 4 de 1971.

### **3. LA OACI Y LA IATA**

La Convención de Chicago estableció la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), con sede en Montreal (Canadá), y es un organismo especializado de la Organización de las Naciones Unidas. Su objetivo primordial es el desarrollo de los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desarrollo del transporte aéreo internacional (Organization., 1990).

En cuanto a las compañías de aeronavegación, éstas han establecido en Montreal la International Air Transport Association (IATA), entidad que tiene como función básica uniformar las condiciones generales del transporte aéreo internacional.

### **4. PRINCIPIOS CONTENIDOS EN EL TRATADO SOBRE EL ESPACIO ULTRATERRESTRE DE 1967**

Los grandes principios que rigen el derecho del espacio ultraterrestre vienen definidos en el Tratado de 1967.

El espacio ultraterrestre, incluso la Luna y otros cuerpos celestes, pertenece a toda la humanidad, tal como se dispone en el art. 1 párrafo primero, del Tratado de 1967. Se trata de una proclamación en la que se percibe el mismo valor y significado que encierra el actual concepto de Patrimonio Común de la Humanidad aplicado a otros espacios, y que resulta de extraordinario interés en la medida en que esta referencia a la humanidad como sujeto al que pertenecen dicho espacio y cuerpos va a condicionar directamente el contenido de todos los demás principios que rigen el derecho del espacio ultraterrestre.

Sobre esta base, los grandes principios recogidos en el Tratado de 1967 son los siguientes:

1. El de libertad de exploración y utilización del espacio ultraterrestre a todos los Estados sin discriminación.
2. El de igualdad en la exploración y utilización. Como es obvio, la referida igualdad es más teórica que real; pero el propio Tratado impone su correctivo a la desigualdad de hecho al prescribir que:

“deberá hacerse en provecho y en interés de todos los países, sea cual fuere el grado de desarrollo económico y científico”.

3. El de no apropiación, ya que se prescribe que

“el espacio ultraterrestre, incluso la Luna y otros cuerpos celestes, no podrán ser objeto de apropiación nacional por reivindicación de soberanía, uso u ocupación, ni de ninguna otra manera”.

4. El de utilización para fines pacíficos, ya que se prohíbe expresamente la colocación en órbita de armas nucleares ni de otro tipo de destrucción masiva, emplazarlas o colocarlas en el espacio ultraterrestre y establecer bases, instalaciones y fortificaciones militares o efectuar ensayos con fines militares.

5. El principio de imputabilidad de responsabilidad a los Estados por las actividades que realicen en el espacio ultraterrestre sus organismos gubernamentales o no gubernamentales. En el caso de actividades realizadas por una Organización internacional serán imputables a ésta y a los Estados partes en la misma.
6. El principio de cooperación y asistencia mutua en las referidas actividades y
7. El principio de subordinación al Derecho Internacional, ya que “Los Estados partes (...) deberán realizar sus actividades de exploración y utilización (...) de conformidad con el Derecho Internacional, incluida la Carta de la Organización de las Naciones Unidas”.

## **5. ESPACIO AÉREO INTERNACIONAL**

Es aquel que comprende básicamente la altamar y las zonas polares. De acuerdo a la Convención de Ginebra de 1958, el espacio aéreo ubicado sobre la alta mar y las zonas polares no pertenece a nadie, y existe libre circulación de aeronaves. Sin embargo, EE UU y Canadá establecieron la obligación de identificación por parte de las aeronaves que pretenden acercarse a su territorio, inclusive desde zonas que pertenecen a la altamar, sin que se haya presentado objeciones al respecto.

## **6. ESPACIO AÉREO NACIONAL**

La soberanía de los Estados sobre el espacio aéreo que se encuentra encima de su territorio, incluyendo el mar territorial, está consagrada en la Convención de París, la Convención de Chicago y en la Convención de Ginebra sobre el mar territorial de 1958 y por la jurisprudencia internacional, tal como se expone en el caso de Nicaragua contra EEUU, que dice:

“Por lo que se refiere al espacio aéreo, la Convención de Chicago sobre Aviación Civil de 1944, en su artículo primero, reproduce el

principio de respeto a la exclusiva soberanía del Estado sobre la columna de aire que se encuentra por encima de su territorio. De igual forma, la Convención de Ginebra de 1958 sobre el mar territorial, especifica que la soberanía del estado costero se extiende a la columna de aire que se encuentra por encima de su mar territorial. De la misma forma, se encuentra regulado en la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982. La Corte no tiene la menor duda de que dichas disposiciones son el reflejo de una costumbre internacional obligatoria” (Nicaragua v. Estados Unidos de America, 1986).

El derecho aéreo en la zona contigua y en la zona económica exclusiva no se encuentra definido por las Convenciones ni por la doctrina ni jurisprudencia internacional. Es así como algunos países y tratadistas propugnan por darle a la navegación aérea en la zona contigua el mismo tratamiento que se le da en el mar territorial, o sea, no habría derecho a paso inocente, y a su vez pretenden que en la zona económica exclusiva se le apliquen las normas de alta mar que acepta la libertad de vuelos, pero otros países, entre ellos Turquía, que no firmó la Convención del Mar, rechazan esta analogía, y no se les puede aplicar como costumbre internacional por faltarles el convencimiento de su obligatoriedad.

## **7. EL ESPACIO AÉREO EN LA LEGISLACIÓN COLOMBIANA**

De acuerdo al art. 1773 del Código de Comercio, están sujetas a las normas nacionales las aeronaves que utilicen espacios sometidos a la soberanía nacional, así como las aeronaves de matrícula colombiana que se encuentren en espacio no sometido a la soberanía o jurisdicción de otro Estado.

En el art. 1777 *ibídem* se señala que la República de Colombia tiene soberanía completa y exclusiva sobre su espacio nacional, entendiéndose por tal el comprendido entre una base constituida por el territorio de que trata el art. 101 de la C.N. y la prolongación vertical de los límites de dicho territorio y sus aguas jurisdiccionales.

El gobierno, a su vez, puede prohibir, condicionar o restringir, por razones de interés público, la utilización de los espacios, la navegación aérea sobre determinadas regiones, el uso de ciertas aeronaves o el transporte de determinadas cosas.

Así mismo, se prohíbe lanzar objetos y sustancias desde una aeronave en el espacio atmosférico, salvo caso de fuerza mayor o previo permiso de la autoridad competente.

En cuanto a la aplicación del derecho aéreo, se establece que cuando una materia no esté tratada directamente se acudirá a los principios generales del derecho aéreo, a las normas y principios del derecho marítimo y a los principios generales del derecho común, sucesivamente (Liévano, 1978).

