

FUERZA AÉREA DEL PERÚ
ESCUELA DE OFICIALES



TRABAJO DE SUFICIENCIA PROFESIONAL
DIAGNÓSTICO SITUACIONAL PARA LA PROPUESTA DE UN
CURSO DE COMPLEMENTACIÓN EN DERECHO
AERONÁUTICO PARA EL OFICIAL DE DEFENSA AÉREA 2020

PRESENTADO POR:
COR. FAP HUGO JOSÉ QUIÑONES VARGAS

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE LICENCIADO EN
CIENCIAS DE LA ADMINISTRACIÓN AEROESPACIAL

Asesor:
Dra. Jacqueline Fuentes Rivera Quispe

LIMA - 2020

Dedicatoria

A Dios y a mi familia por el apoyo constante durante el desarrollo de este trabajo académico, el cual es muy importante para mi desarrollo personal y profesional.

Índice

	Página
Carátula	
Dedicatoria	ii
Índice	iii
Resumen	iv
Introducción	v
1.1 Diagnóstico situacional	8
1.2 Marco teórico referencial	10
1.2.1 Aspecto legal	10
1.2.2 Aspecto técnico aeronáutico	13
1.2.3 Aspecto doctrinario	15
1.2.4 Aspecto operativo	18
1.2.5 Aspecto educativo	27
1.3 Supuestos de solución	31
1.4 Propuestas de solución	32
1.5 Resultados	32
1.6 Conclusiones	33
1.7 Recomendaciones	34
Referencias bibliográficas	39
Anexo “A”	40

Resumen

Desde los inicios de la aviación mundial hasta el día de hoy, la actividad aeronáutica ha experimentado una constante transformación y desarrollo en diferentes aspectos, por ejemplo: en la aviación de transporte, de pasajeros y carga, etc. En este sentido y dada la creciente afluencia de vuelos a escala mundial, sobre todo en el traslado de pasajeros, se hace necesario reglamentar en forma adecuada los diferentes aspectos de la actividad aeronáutica mediante Convenios y Protocolos Internacionales con el respectivo sustento jurídico para su aplicación.

En este contexto aparece el concepto de Derecho Aeronáutico en la sociedad con la finalidad de regular las relaciones entre países, a través de la resolución de conflictos que podrían darse tanto en el ámbito nacional como internacional.

Por otro lado, el Derecho Aeronáutico está relacionado a los permisos de aterrizaje de los vuelos de aeronaves de diferentes nacionalidades, permisos internacionales de sobrevuelo y otros que se encuentran perfectamente tipificados en las Libertades del Aire.

El Derecho Aeronáutico también se encuentra estrechamente vinculado al Derecho Mercantil, en lo que respecta al contrato de transporte aéreo, seguros, responsabilidad del transportista, auxiliares y agentes del empresario de la navegación aérea.

Las actividades aeronáuticas tales como seguridad de las operaciones aéreas, inspecciones, sanciones, concesión de licencias de explotación, etc deberán estar enmarcadas en las reglas generales que prevea el Derecho Administrativo.

El Derecho Aeronáutico tiene un carácter dinámico capaz de evolucionar y adaptarse a las necesidades y problemas de la sociedad actual acorde con los avances tecnológicos que le permitan dar una respuesta en forma eficaz.

Introducción

Desde el año 1903 en que los hermanos estadounidenses Wilbur y Orville Wright realizaron el primer vuelo piloteado de una aeronave más pesada que el aire e impulsada por motor, hasta el día de hoy, la actividad aeronáutica ha tenido un vertiginoso desarrollo. Es así que surge la necesidad de reglamentar adecuadamente los diferentes aspectos de la actividad aeronáutica, y es por eso que prácticamente desde los inicios de la aviación, se han venido desarrollando y estableciendo diversos Convenios, Protocolos, Condiciones y Organizaciones internacionales cuyo fin ha sido el de regular estas actividades, y de esa forma proporcionar la necesaria seguridad jurídica para la importante actividad aeronáutica.

El Derecho Aeronáutico forma parte de ese todo indisoluble que clásicamente se ha definido como aquel conjunto de normas y principios que rigen la actividad del hombre en la sociedad en la que se desenvuelve. Esto es, regulando sus relaciones con los demás, resolviendo las controversias que se puedan suscitar, estableciendo el régimen jurídico de sus bienes y creando instituciones que garanticen la salvaguardia de los intereses que se protegen y el cumplimiento efectivo de los mandatos contenidos en sus normas. Pero, en la materia que nos ocupa, hemos de precisar que esas relaciones, controversias, bienes e instituciones deben intervenir en una actividad concreta: la aeronáutica.

Según la Enciclopedia Jurídica (2014), el Derecho Aeronáutico puede definirse como el conjunto de principios y reglas que ordenan las condiciones en que debe utilizarse el espacio aéreo por las aeronaves y los servicios de apoyo a la circulación por este espacio, así como las relaciones jurídicas que tienen lugar con motivo de tal actividad.

Según Folchi (2011, pp1) Derecho Aeronáutico es el conjunto de principios y normas, de Derecho Público y Privado, de orden interno e internacional, que rigen las

instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica o modificadas por ella.

Y es que, realmente, en esta rama del Derecho se interrelacionan los intereses públicos con los privados, y sus normas bien pueden tener alcance nacional como internacional.

Nos hallamos por tanto, ante un sistema normativo muy complejo que recibe la influencia de otras ramas jurídicas, como por ejemplo, el Derecho Internacional, (público y privado) habida cuenta de la vocación internacional de la actividad aérea comercial, y el aparato que la hace posible, la aeronave, pensada para transportar personas y cosas desde un punto a otro de la Tierra, entrando en juego intereses concernientes a diferentes Estados y la soberanía que sobre el espacio aéreo les concede el Convenio de Chicago de 1944, quedando sujeta a diferentes jurisdicciones.

Se hace necesario establecer una serie de principios uniformes y aceptados por todos los Estados Miembros, que garanticen el desarrollo de la aviación comercial internacional y los beneficios que, indudablemente, aporta a la sociedad.

También está estrechamente vinculado al Derecho Mercantil, en lo que atañe al contrato de transporte aéreo, seguros, responsabilidad del transportista, auxiliares y agentes del empresario de la navegación aérea, (esto es, el personal de tierra y de vuelo, especialmente la figura del Comandante), régimen jurídico de las aeronaves, así como todas las variedades de contratos de explotación de las mismas.

Respecto a la autoridad aeronáutica, que debe velar por el cumplimiento de la normativa en materia de seguridad aérea, inspecciones, sanciones, concesión de licencias de explotación, certificados de operador aéreo, certificados de aeronavegabilidad, expedición y renovación de las licencias de la tripulación técnica y auxiliar, etc, todo ello

habrá de estar sometido a las reglas generales y cauces de actuación que prevea el Derecho Administrativo.

Es por todo esto que antecede, que la autonomía del Derecho Aeronáutico ha sido cuestionada y ampliamente debatida y estudiada por la doctrina científica, que, en su mayoría, partiendo siempre del respeto al principio de unidad del Derecho, defiende que se trata de una disciplina que debe ser tratada como autónoma, propia, única, específica y diferenciada del resto de las especialidades del ordenamiento jurídico. Dicha autonomía se ha sostenido sobre la base de las características especiales de esta materia, como se detalla a continuación:

El Derecho debe tener la capacidad de ser flexible, de evolucionar, de actualizarse continuamente para poder adaptarse a las necesidades y los problemas de la sociedad de su tiempo. Y el Derecho Aeronáutico, aún con más razón, ya que debe seguir el ritmo imparable de los avances de la tecnología, a fin de poder responder de forma adecuada ante los problemas que se deriven de la actividad que regula. Este es el carácter dinámico del Derecho Aeronáutico.

Otra de sus características es la integralidad. Como se mencionaba anteriormente, esta disciplina se compone de un conjunto de normas de diversa naturaleza y procedencia, pero todas ellas vienen a regir una materia única, la actividad aérea, formando un todo perfectamente coordinado.

Otro rasgo característico es la internacionalidad, a la cual nos hemos referido en los párrafos precedentes al hablar de las influencias que recibe del Derecho Internacional, y de la pertinencia de establecer unos criterios uniformes y válidos para todos los Estados que posibiliten la expansión y el desarrollo satisfactorio de la aviación civil internacional.

1.1 Diagnóstico situacional

La expresión Derecho Aeronáutico se remite al conjunto de normas jurídicas que regulan la navegación aérea y el establecimiento y uso de sus infraestructuras, sea con fines civiles (comerciales o no) o militares. Dichas normas pueden ser tanto de origen nacional o interno, como de origen internacional, siendo este último tipo de normas aeronáuticas muy numerosas y relevantes por el frecuente alcance supranacional de los vuelos.

A medida que la aviación fue evolucionando en el desarrollo de aeronaves cada vez más modernas y veloces, las cuales empezaron a traspasar las fronteras con otros países, se empezó a hablar de soberanía de los Estados sobre su espacio aéreo, siendo estrictamente necesario hacer leyes en común para evitar conflictos territoriales entre uno o más Estados.

Es en este contexto que se firma el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (1944), también conocido como el Convenio de Chicago, el cual tuvo por objeto actualizar las normas sobre Aviación Civil Internacional. Contó con la participación de 52 Estados y actualmente con 188 Estados contratantes es el tratado normativo más importante en relación al Derecho Público Internacional Aeronáutico.

Este Convenio solamente especifica en sus principios generales tres artículos relacionados con la Seguridad y Defensa Nacional como son la soberanía, el territorio y el uso indebido de la aviación civil, aspectos relevantes en el control del aeroespacio.

La coyuntura mundial actual nos muestra un incremento en los vuelos tanto de pasajeros como de carga, en especial los que trasladan pasajeros para el turismo interno y externo.

Este incremento de vuelos en la actividad aérea, sobre todo en la aviación comercial ha ocasionado conflictos en el uso del espacio aéreo para la aviación civil y militar en especial en los países con alto índice de tránsito aéreo en sus aeropuertos. Es así que en Francia, para dar solución a este tipo de problemas en el uso del espacio aéreo se ha llegado a un acuerdo entre las autoridades de la aviación civil y las autoridades de la aviación militar para evitar entorpecerse entre sí, acordándose que los vuelos militares evitarán los tránsitos empleados por las aeronaves civiles con lo cual ha mejorado significativamente la fluidez en el tránsito aéreo.

En el caso de nuestro país existe un nivel de coordinación permanente entre la Fuerza Aérea del Perú y la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) para fines de efectuar la reserva del espacio aéreo cuando se programan ejercicios de tiro antiaéreo, soltamiento de paracaidistas, maniobras militares, entre otros, en los polígonos de tiro por parte del Personal de las Fuerzas Armadas.

En la actualidad la Fuerza Aérea del Perú en coordinación con el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas ha reactivado las Jefaturas Aeronáuticas al interior del país en la Zona de Identificación de Defensa Aérea (ADIZ) con la finalidad de tener una adecuada vigilancia y control del movimiento de aeronaves dedicadas a actividades ilícitas del narco terrorismo.

En el Perú, el Derecho Aeronáutico es un tema todavía no muy difundido en el quehacer nacional y actualmente existen en el país solo dos universidades y una Escuela donde se imparte el curso de Derecho Aeronáutico.

Las aplicaciones en torno al Derecho Aeronáutico son diversas, tanto así que están relacionadas con la seguridad de la navegación aérea, el otorgamiento de los certificados de aeronavegabilidad, permisos de vuelo, infracciones de las compañías de

transporte aéreo, el estudio de proyectos para la construcción de aeropuertos, entre otros. Es por este motivo que se hace cada vez más necesario el tener un mayor conocimiento sobre los temas relacionados al derecho aeronáutico.

La Fuerza Aérea del Perú por su función inherente en la vigilancia y control del espacio aéreo no es ajena a este tema y requiere de personal capacitado en ciertos aspectos del derecho aeronáutico que le permitan estar en condiciones de abordar cualquier aspecto concerniente al ámbito aeroespacial de su competencia tanto en el ámbito militar como civil dentro del marco jurídico normativo internacional regulado por la OACI.

En este contexto, el Personal de Oficiales de Defensa Aérea, directamente involucrado por sus funciones en la vigilancia y control del espacio aéreo nacional, requiere contar con dichos conocimientos que le permitan solucionar cualquier aspecto legal y operativo relacionado con la aviación civil y militar en el ámbito de su responsabilidad.

1.2 Marco teórico referencial

El Derecho Aeronáutico abarca muchos aspectos como son los relacionados a la seguridad de la navegación aérea, permisos de vuelo, infracciones de las compañías de transporte aéreo, entre otros. Para efectos del presente trabajo desarrollaremos los aspectos legal, técnico aeronáutico, doctrinario, operativo y educativo como se detalla a continuación:

1.2.1 Aspecto legal

Se ha tomado en cuenta información de los Acuerdos de Derecho Aeronáutico Internacional y Normas legales del Estado Peruano como se detalla a continuación:

- El Perú como Estado soberano ha firmado y ratificado los Acuerdos de Derecho Aeronáutico Internacional.
- Aceptación de la Enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (artículo 3 bis), hecha en Montreal el 10 de mayo de 1984, la cual establece el compromiso de los Estados contratantes a tener debidamente en cuenta la seguridad de la navegación de las aeronaves civiles cuando establezcan Reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado, y convienen en no emplear la aviación civil para propósitos incompatibles con los fines del Convenio.

Asimismo considerando que los Estados contratantes han resuelto tomar medidas apropiadas para evitar que se viole el espacio aéreo de otros Estados y que la aviación civil se emplee para propósitos incompatibles con los fines del Convenio señalado en el párrafo precedente, así como para intensificar aún más la seguridad de la aviación civil internacional, teniendo en cuenta que es el deseo general de los Estados contratantes ratificar el principio de no recurrir a las armas en contra de las aeronaves civiles, en vuelo; se decidió que, en consecuencia, es conveniente enmendar el Convenio sobre Aviación Civil Internacional hecho en Chicago el día 7 de diciembre de 1944.

De acuerdo a lo señalado en la enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (artículo 3 bis) se dispone que todo Estado deberá abstenerse de recurrir al uso de las armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo y que, en caso de interceptación, no deberá ponerse en peligro la vida de los ocupantes de las aeronaves ni la seguridad de éstas.

En la Nota N° 969 del 16/08/2005 firmada por el Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú con la Embajada de los Estados Unidos se abordaron temas respecto a la asistencia en información de seguimiento de radar en tiempo real (CNIES) que proporcionaría dicho país al Perú.

Artículo 2 de la Convención para la supresión de actos ilícitos contra la Seguridad Civil de la Aviación Civil, realizada en Montreal el 23 de setiembre de 1971, de la cual tanto el Gobierno de los Estados Unidos como el Gobierno del Perú son parte. Los términos “en vuelo” y “en servicio” se utilizan de la siguiente manera:

- Se considera que una aeronave está “en vuelo” desde el momento del cierre de todas sus puertas externas tras el embarque hasta el momento en que cualquiera de esas puertas se abre para el desembarque; en caso de un aterrizaje forzoso, se considera que el vuelo continúa hasta que las autoridades competentes asuman la responsabilidad de la aeronave y de las personas y bienes que se encuentran a bordo.
- Se considera que una aeronave está “en servicio” desde el comienzo de la preparación previa al vuelo de la aeronave a cargo del personal de tierra o de la tripulación de un vuelo específico, hasta veinticuatro horas después del aterrizaje; en todo caso, el periodo de servicios se extenderá durante todo el tiempo en el cual la aeronave permanezca en vuelo.
- El término “interceptación” significa el acto realizado por una aeronave del Gobierno del Perú de aproximarse y permanecer cerca de una aeronave, con el propósito de identificarla y, en caso necesario, dirigirla de retorno a su ruta planificada, dirigirla fuera de los límites del espacio aéreo del Perú,

escoltarla fuera del espacio aéreo restringido, prohibido o peligroso, o darle instrucciones para su aterrizaje.

1.2.2 Aspecto técnico aeronáutico

Con relación a los aspectos técnicos aeronáuticos, el Convenio tiene 19 Anexos que cada país incorpora en su legislación.

En el caso peruano se hace a través de las Regulaciones Aeronáuticas del Perú - RAP que son aprobadas por el Director General de Aeronáutica Civil. La RAP 11 establece los procedimientos para elaborar las RAP.

Para el desarrollo de este aspecto, se ha tomado en cuenta información de publicaciones técnicas contenidas en los anexos del Convenio de Chicago como se detalla a continuación:

1.2.2.1 Convenio de Chicago de 1944

Un punto muy importante que se observa en todas las legislaciones del mundo es que los Anexos del Convenio de Chicago son de observación obligatoria por los Estados, puesto que definen en detalle algunos aspectos que están especificados en diferentes artículos del Convenio. Estos anexos contienen las Normas y Métodos recomendados por la OACI para cada asunto particular que sirven para estandarizar cada tema.

1.2.2.2 Normatividad OACI

El Anexo 2 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional REGLAMENTO DEL AIRE, Publicaciones Técnicas de la OACI señala lo siguiente:

- **Normas y métodos recomendados internacionales.** Para conseguir la seguridad o regularidad de la navegación aérea internacional, se considera

que los Estados contratantes deben aplicar uniformemente las especificaciones de las normas internacionales. Para lograr la eficiencia, también se considera conveniente que los propios Estados se ajusten a los métodos recomendados internacionales. Si se desea lograr la seguridad y regularidad de la navegación aérea internacional es esencial tener conocimiento de cualesquiera diferencias que puedan existir entre los reglamentos y métodos nacionales de cada uno de los Estados y las normas internacionales. Las diferencias que puedan existir con un método recomendado internacional también pueden ser significativas para la seguridad de la navegación aérea, y si bien el Convenio no impone obligación alguna al respecto, el Consejo ha invitado a los Estados contratantes a que notifiquen toda diferencia además de aquéllas que atañan directamente a las normas internacionales.

- **Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea (PANS)** El Consejo los aprueba para su aplicación mundial. Comprenden, en su mayor parte, procedimientos de operación cuyo grado de desarrollo no se estima suficiente para su adopción como normas o métodos recomendados internacionales, así como también materias de un carácter más permanente que se consideran demasiado detalladas para su inclusión en un Anexo, o que son susceptibles de frecuentes enmiendas, por lo que los procedimientos previstos en el Convenio resultarían demasiado complejos.
- **Procedimientos suplementarios regionales (SUPPS)** Tienen carácter similar al de los procedimientos para los servicios de navegación aérea ya

que han de ser aprobados por el Consejo, pero únicamente para su aplicación en las respectivas regiones.

1.2.3 Aspecto doctrinario

Para el desarrollo de este aspecto, se ha tomado en cuenta información de algunos conceptos y definiciones doctrinarias de esta rama del Derecho y su evolución en el tiempo como se detalla a continuación:

Las primeras iniciativas internacionales en el derecho aéreo se vincularon con la aviación militar en su elemento técnico, y con el derecho internacional público en su elemento jurídico. Así, los primeros acuerdos internacionales sobre el derecho aéreo firmados en La Haya en 1907 determinaron el uso militar de la aviación.

Desde 1908 aparece un "derecho aeronáutico" reconocido como tal por el Congreso del Instituto de Derecho Internacional. La materia se dividía entre "el derecho de la paz" y "el derecho de la guerra". El Congreso internacional de la Locomoción Aérea, reunido en Verona en 1910, determinó las normas características del derecho aéreo, dándoles un enfoque internacionalista. En el mismo año, por iniciativa del gobierno francés se reunió en París la primera Conferencia internacional de la aeronavegación, a la cual asistieron 19 estados europeos, y donde se redactó un proyecto sobre normas relativas a la soberanía del espacio aéreo, la nacionalidad de las aeronaves y el tránsito aéreo internacional.

Por su parte, la Asociación de Derecho Internacional, entidad fundada en Bruselas en 1873 con el objeto de bregar por el perfeccionamiento del Derecho Internacional, demostró desde las primeras épocas de la aviación su interés por las normas jurídicas que debían regir esta nueva actividad del hombre, que por su

proyección internacional interesaba fundamentalmente a los fines de la institución. Así fue como en sus reuniones celebradas en París en 1912 y en Madrid en 1913 se debatió sobre la soberanía de los Estados sobre el espacio aéreo. En la conferencia de Madrid se aprobó una declaración transnacional que reconocía el derecho de libre circulación por el espacio aéreo, dejando a salvo el derecho de los Estados a establecer las prohibiciones, restricciones y reglamentaciones a la circulación aérea que juzgaren necesarias.

Al finalizar la primera guerra mundial se reunió en 1919, como consecuencia de algunas cláusulas del Tratado de Versalles, la Conferencia de París, en la cual se aprobó la Convención, cuyo artículo 8 creó la Comisión Internacional de Navegación Aérea (C.I.N.A.), organismo que se puso bajo la dependencia de la Sociedad de las Naciones, con la misión de coordinar en su seno las distintas leyes nacionales sobre navegación aérea y de solucionar los conflictos que se suscitaban con motivo de las reglamentaciones técnicas de los anexos de la Convención.

Posiblemente la organización que más eficaz tarea cumplió en el campo doctrinal fue el Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aeronáuticos (C.I.T.E.J.A.), que con asistencia de delegados de 28 países comenzó a trabajar en París en 1926 con el propósito *de* lograr una legislación internacional única sobre Derecho Privado Aeronáutico.

También es importante, aunque dentro de otra esfera, la tarea realizada por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), entidad privada cuya fundación data del 25 de agosto de 1919, en reunión celebrada en La Haya, y cuyo objeto es, según sus estatutos, "realizar la unidad en la explotación de líneas aéreas que se extiendan sobre territorios de dos o más Estados, ajustándose a los preceptos de la

Convención para la reglamentación de la navegación aérea internacional y a los acuerdos particulares suscritos entre los Estados interesados", ocupándose asimismo de promover el comercio aéreo en las máximas condiciones de economía y seguridad, defendiendo los intereses de las empresas de transportes aéreos, unificando los sistemas operativos, condiciones de transporte y régimen tarifario.

Como consecuencia de la Convención de Chicago de 1944, el organismo creado por ella, la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.), originó diversos comités encargados de estudiar distintos aspectos de la actividad aeronáutica con el objeto de promover una mejor acción internacional.

En noviembre de 1960, con ocasión de las Primeras Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico, quedó fundada la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico (A.L.A.D.A.) que actualmente tiene a estudio un proyecto terminado de Código Aeronáutico Latinoamericano.

También dentro del panorama americano debe asignarse importancia a la tarea desarrollada por las Conferencias Regionales de Aviación Civil, que con las reuniones ya celebradas en Río de Janeiro (1959), Montevideo (1960) y Bogotá (1962) ha elaborado cuerpos legales destinados especialmente a regir problemas de aviación comercial. Su continuación con las Conferencias Latinoamericanas de Aviación Civil (C.L.A.C.), que cuentan con el respaldo de la O.A.C.I., cumplen una meritoria labor.

Finalmente podemos concluir que la rama del Derecho Aeronáutico, a pesar de tener poco tiempo de creación en comparación a otras ramas del Derecho, cuenta con una compleja doctrina que requiere de una actualización permanente.

1.2.4 Aspecto operativo

En la actualidad la Fuerza Aérea del Perú a través del Comando de Control Aeroespacial (COMCA) se encuentra coordinando con el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas las acciones pertinentes para la reactivación de las Jefaturas Aeronáuticas al interior del país en la Zona de Identificación de Defensa Aérea (ADIZ) con la finalidad de tener un mejor control del movimiento de aeronaves dedicadas a actividades ilícitas del narco terrorismo en esta parte del territorio nacional.

Estas acciones de carácter operativo se desarrollan en el marco de políticas del Estado Peruano de lucha contra el tráfico ilícito de drogas, respecto a las cuales ha sido promulgada la Ley 30339: Ley de control, vigilancia y defensa del espacio aéreo nacional del 28-08-2015, en la cual se faculta a la Fuerza Aérea del Perú para interceptar y derribar aeronaves utilizadas en dichas actividades ilícitas, conforme a lo establecido en el Decreto Legislativo N° 824 del 25-09-2015 que fortalece la lucha contra el tráfico ilícito de drogas; con lo cual la Fuerza Aérea del Perú contaría con el marco legal que respalde el cumplimiento de su misión dentro de las normas del Derecho Aeronáutico Internacional y de lo establecido en el Convenio de Chicago de 1944.

En este contexto el Comando Operacional de Defensa Aérea (CODA) ha formulado recientemente el “Plan de Contención Aérea Feb 2019” cuya finalidad es ejercer la vigilancia y control del espacio aéreo en la zona del ADIZ.

Por otro lado, en vista del uso cada vez más común de diferentes tipos de drones en nuestro país, es necesario contar con normas que regulen su operación y ámbito de acción. En tal sentido el Comando de Control Aeroespacial (COMCA) se encuentra elaborando un proyecto de Directiva que regule el desarrollo de dichas actividades.

Leyes

1.2.4.1 Decreto Legislativo N°1139 “Ley de la Fuerza Aérea del Perú” del 13 de diciembre de 2012 Título II “Competencias y Funciones” establece lo siguiente:

Capítulo I “Competencias”. Artículo 3.- **Ámbito de Competencia:** La Fuerza Aérea del Perú controla, vigila y defiende el espacio aéreo del país, que cubre su territorio y el mar adyacente hasta el límite de las doscientas millas, de conformidad con la ley y con los tratados ratificados por el Estado, con el propósito de contribuir a garantizar la independencia, soberanía e integridad territorial de la República.

Interviene en los estados de excepción y participa en el control del orden interno, de acuerdo con lo establecido en la Constitución Política del Perú y leyes vigentes.

Participa en el desarrollo económico social del país, en la ejecución de acciones cívicas y de apoyo social en coordinación con las entidades públicas cuando corresponda, así como en las acciones relacionadas con la Defensa Civil, de acuerdo a la ley.

La FAP dirige las actividades correspondientes al Poder Aéreo y participa en las acciones relacionadas con los intereses aeroespaciales.

1.2.4.2 Decreto Supremo N° 017-2014-DE del 23 de diciembre de 2014

“Reglamento de la Ley de la Fuerza Aérea del Perú” establece lo siguiente:

Capítulo X “Órganos de Línea”.- Comando de Control Aeroespacial de la Fuerza Aérea del Perú:

Artículo 131°.- Funciones específicas: Son funciones específicas del Comando de Control Aeroespacial de la Fuerza Aérea del Perú las siguientes:

- Ejecutar en el área de su competencia, las actividades que contribuyan a la interoperabilidad e interoperatividad para el accionar conjunto de las Fuerzas Armadas.
- Realizar el control, la vigilancia y la defensa del espacio aéreo del país, en concordancia con la normatividad vigente.
- Participar en los ejercicios y operaciones combinadas y multinacionales que disponga la Superioridad.
- Realizar la preparación y participación del personal de Defensa Aérea en asuntos aeronáuticos con organismos nacionales y la organización de aviación civil internacional.
- Promover la presencia de la Fuerza Aérea del Perú a través de oficinas aeronáuticas en los aeropuertos y aeródromos a nivel nacional, que permita ampliar la capacidad de control del tránsito aéreo.

1.2.4.3 Decreto Legislativo que fortalece la lucha contra el tráfico ilícito de drogas del 25-09-2015

Cap V establece lo siguiente:

Artículo 10. Principios rectores para el empleo de la fuerza contra una aeronave hostil a) Solamente en última instancia la Fuerza Aérea del Perú recurrirá al empleo de la fuerza contra una aeronave hostil, luego de haberse ejecutado las medidas de persuasión señaladas en los artículos 11 y 12 de la presente Ley, considerando para ello lo previsto en el artículo 18 del Decreto Legislativo 1095, en los siguientes casos:

- 1) Cuando en base a la evidencia disponible se pueda concluir razonablemente que tal aeronave esté siendo utilizada con el propósito de causar la muerte, lesiones graves a las personas, daños graves a los bienes o al medio ambiente.
- 2) Cuando en base a la evidencia disponible se pueda concluir razonablemente que tal aeronave esté siendo utilizada para la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas.
- 3) Cuando en base a la evidencia disponible se pueda concluir razonablemente que tal aeronave esté siendo utilizada para transportar ilícitamente: i) Bombas, armas, armas de fuego, armas de fuego artesanales, municiones o materiales explosivos, inflamables, asfixiantes o tóxicos o sustancias o materiales destinados para su preparación. ii) Minas antipersonales o minas antipersonales artesanales.
- 4) Cuando desde la aeronave interceptada se efectúen maniobras, actos o amenazas que pudiesen causar la muerte o lesiones graves a la tripulación y personas que se encuentren a bordo de la aeronave interceptora. Solo habrá empleo de la fuerza contra una aeronave declarada hostil que se encuentre en la Zona de Identificación de Defensa Aérea (ADIZ PERÚ) o la superficie subyacente a esta.

Artículo 11. Lineamientos generales para los procedimientos de interceptación de una aeronave en vuelo

11.1 Los procedimientos de interceptación de una aeronave en vuelo incluyen medidas de identificación, intervención, persuasión y neutralización, en forma progresiva y siempre que la medida anterior no tuviera éxito, realizadas por

aeronaves interceptoras de la Fuerza Aérea del Perú, a cargo de tripulaciones calificadas.

11.2 Las medidas de identificación tienen por finalidad determinar o confirmar la identidad de una aeronave o vigilar su comportamiento. Tales medidas incluyen el reconocimiento a distancia, la confirmación de la matrícula, la aproximación de la aeronave interceptora a la aeronave interceptada para efectuar el interrogatorio por medio de mensajes de radiotelefonía y la realización de señales visuales, de conformidad con las reglas internacionales aeronáuticas.

11.3 Las medidas de intervención se efectúan a continuación de las medidas de identificación, en caso de que estas últimas no hayan tenido éxito. Consisten en indicar a la aeronave interceptada que regrese a su derrota planeada, que se dirija más allá de los límites del espacio aéreo nacional, que salga de una zona prohibida, restringida o peligrosa u obligarla a aterrizar en el aeródromo que le fuera determinado, para ser sometida a medidas de control, incluyendo el guiado de la aeronave interceptada para los efectos antes señalados realizado por la aeronave interceptora.

11.4 Las medidas de persuasión se efectúan a continuación de las medidas de intervención, en caso de que estas últimas no hayan tenido éxito. Consisten en el disparo de ráfagas de advertencia con munición trazadora por la aeronave interceptora, de manera que puedan ser observadas por la tripulación de la aeronave interceptada, con el objeto de persuadirla a obedecer las órdenes transmitidas.

11.5 Las medidas de neutralización se efectúan a continuación de las medidas de persuasión, en caso de que estas últimas no tengan éxito. Consisten en que la aeronave interceptora dispare proyectiles, con la finalidad de provocar daños que impidan la prosecución del vuelo de la aeronave hostil, y solamente podrán ser utilizadas como último recurso

Artículo 20.- Apoyo de la Fuerza Aérea del Perú

20.1 La Fuerza Aérea del Perú, en el marco de sus competencias, está facultada para intervenir o interceptar aeronaves nacionales y extranjeras que se encuentren en la Zona de Identificación de Defensa Aérea (ADIZ Perú) o las superficies subyacentes a esta, observando lo previsto en la materia por la Ley N° 30339, Ley de control, vigilancia y defensa del espacio aéreo nacional.

20.2 Si como consecuencia de dicha intervención, se evidencia la comisión de hechos constitutivos de delito de tráfico ilícito de drogas u otros delitos, la Fuerza Aérea del Perú pone de inmediato estos hechos en conocimiento de la Policía Nacional del Perú y del Ministerio Público, para que procedan conforme a ley.

1.2.4.4 Ley N° 30339: Ley de Control, Vigilancia y Defensa del Espacio Aéreo Nacional del 28-08-2015

Artículo 1.- Objeto de la Ley.

La presente Ley tiene por objeto establecer los principios y normas para el control, vigilancia y defensa del espacio aéreo nacional, de conformidad con la Constitución Política del Perú, la legislación nacional, los tratados de los que el Perú es

parte y otras normas de derecho internacional sobre la materia que puedan ser de aplicación al Estado peruano.

1.2.4.5 Resolución Directoral N° 003-2016-MTC/12

Texto de modificación del párrafo 91.270 y el Apéndice I de la RAP 91 – Reglas de Vuelo y Operación General (7 de enero de 2016)

Ministerio de Transportes y Comunicaciones Dirección General de Aeronáutica Civil Regulaciones Aeronáuticas del Perú RAP 91 REGLAS DE VUELO Y OPERACIÓN: PARTE I: AERONAVES PARTE II: AVIONES GRANDES Y TURBORREACTORES Nueva Edición Aprobada con RD N° 003-2016-MTC/12 Referencia: Ley de Aeronáutica Civil N° 27261 y su Reglamento Anexo 2 (Enmienda 42) Anexo 6 (OACI): Operación de aeronaves (Parte II, Enmienda 29 – Parte III, Enmienda 15) LAR 91 Enmienda 1

91.270 Interceptación (a) La interceptación de aeronaves civiles está regida por la Ley N° 30339 Ley de Control, Vigilancia y Defensa del Espacio Aéreo Nacional (Ley N° 30339), la presente regulación y las directrices administrativas del Estado peruano, en cumplimiento del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y, especialmente, de su Artículo 3 d), en virtud del cual los Estados Partes se comprometen a tener debidamente en cuenta la seguridad de las aeronaves civiles cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado. (b) En caso de interceptación de una aeronave civil, el piloto al mando cumplirá con los requisitos que figuran en el Apéndice I, interpretando y respondiendo a las señales visuales y frases en la forma especificada en dicho Apéndice y la Tablas I-1, I-2 e I-3

Apéndice I Interceptación de aeronaves civiles

a. Introducción.-

1. El texto del presente Apéndice es aplicable a los procedimientos que deberán llevarse a cabo en la interceptación de aeronaves civiles.
2. A fin de lograr la uniformidad de los reglamentos necesarios para la seguridad de la navegación de las aeronaves civiles, la DGAC tendrá debidamente en cuenta los principios y normas establecidos en la Ley N° 30339, la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil, y los que de conformidad con estas se detallan a continuación.
3. La palabra “interceptación”, en este contexto, no incluye los servicios de interceptación y escolta proporcionados, a solicitud, a una aeronave en peligro de conformidad con los Volúmenes II y III del Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento - IAMSAR (Documento OACI 9731).
4. Reconociendo que es esencial para la seguridad del vuelo que las frases y pronunciaciones, así como las señales visuales utilizadas en caso de interceptación, sean correctamente empleadas y comprendidas por los pilotos al mando de aeronaves civiles e interceptoras a nivel mundial, la DGAC efectuará las coordinaciones necesarias con la FAP para asegurar que las aeronaves que intervengan en procedimientos de interceptación cumplan estrictamente con las frases, pronunciaciones y señales visuales contenidas en las Tablas I-1, I-2 e I-3 del presente Apéndice. Asimismo, la DGAC dispondrá que CORPAC difunda el presente Apéndice y las Tablas mencionadas en la Publicación de Información Aeronáutica - AIP PERU.

1.2.4.6 Anexo 2 de la OACI: Reglamento del Aire, Apéndice 2: Interceptación de aeronaves civiles establece lo siguiente: Principios que los Estados han de observar:

Para lograr la uniformidad de los reglamentos que es necesaria para la seguridad de la navegación de las aeronaves civiles, los Estados contratantes, al preparar sus reglamentos y directrices administrativas, tendrán debidamente en cuenta los siguientes principios:

- Solamente en última instancia se recurrirá a la interceptación de aeronaves civiles.
- Si se recurriera a la interceptación, ésta se limitará a determinar la identidad de la aeronave, a menos que sea necesario hacerla regresar a su derrota planeada, dirigirla más allá de los límites del espacio aéreo nacional, guiarla fuera de una zona prohibida, restringida o peligrosa o darle instrucciones para que aterrice en un aeródromo designado.
- Las aeronaves civiles no serán objeto de prácticas de interceptación.
- Si se puede establecer contacto por radio, se proporcionará por radiotelefonía a la aeronave interceptada la guía para la navegación y toda la información correspondiente.
- En el caso en que se exija a una aeronave interceptada que aterrice en el territorio sobrevolado, el aeródromo designado a esos efectos será adecuado al seguro aterrizaje del tipo de aeronave en cuestión.

Los Estados contratantes publicarán un método normalizado establecido para las maniobras de las aeronaves que intercepten aeronaves civiles. Dicho método se elaborará de forma que se evite toda situación de riesgo para la aeronave interceptada.

1.2.4.7 Norma Técnica Complementaria – 006– 2009 – DSA del 08/06/2009 Tema:

Interceptación de aeronaves civiles (Zona de Identificación de Defensa Aérea - ADIZ)

a) Objetivo

El propósito de esta Norma Técnica Complementaria (NTC) es regular los procedimientos de interceptación de aeronaves civiles en la República del Perú, con el objeto de lograr la uniformidad de los reglamentos que es necesaria para la seguridad de la navegación de las aeronaves civiles, de acuerdo a las Normas y Métodos Recomendados en el Anexo 2 de OACI “Reglamento del Aire”.

b) Aplicabilidad

Esta NTC es aplicable a todas las aeronaves de operadores nacionales e internacionales que se encuentren volando sobre el territorio peruano, incluyendo las aguas jurisdiccionales (200 millas de mar territorial); y a todas las dependencias de los servicios de tránsito aéreo peruanas.

1.2.5 Aspecto educativo

1.2.5.1 Competencias profesionales

Se dice que “posee competencia profesional quien dispone de los conocimientos, destrezas y aptitudes necesarios para ejercer una profesión, puede resolver los problemas profesionales de forma autónoma y flexible, está capacitado para colaborar en su entorno profesional y en la organización del trabajo” (Aguiar, 2005).

Asimismo, este autor las define como: “el conjunto de conocimientos, cualidades, capacidades y aptitudes que permiten discutir, consultar y decidir sobre lo que concierne al trabajo”

Otra definición tomada en cuenta es, “Conjunto de conocimientos, destrezas y aptitudes necesarias para ejercer una profesión, resolver problemas profesionales de forma autónoma y flexible y ser capaz de colaborar en el entorno profesional y en la organización del trabajo” (Bunk, 1994).

En resumen, el autor del presente trabajo académico, define a las competencias profesionales, como las destrezas y habilidades obtenidas por una persona, producto del conocimiento y la experiencia, que le permiten desempeñarse de manera eficiente para lograr los objetivos propuestos por sus instancias superiores.

1.2.5.2 Programa educativo de la Escuela de Oficiales

El Programa Anual de Educación de la EOFAP (PAE – EOFAP 2019) señala en su parte introductoria, que es el documento oficial que norma y orienta el desarrollo de las asignaturas y actividades anuales de educación contenidas en los programas de formación militar, moral, psicofísica, cultural y académica, asignadas por la Dirección General de Educación y Doctrina de la FAP a la Escuela de Oficiales para el Año Académico 2018; además, contiene la misión y organización de la EOFAP, los fundamentos doctrinarios de la educación, las estrategias metodológicas, los objetivos y contenidos de los programas en sus cinco objetivos de formación y los procedimientos de control y evaluación.

Asimismo, señala que la planificación educativa contenida en el programa ha sido formulada siguiendo el enfoque moderno de la educación por competencias, en armonía con lo establecido en la Visión Educativa del Ministerio de Defensa, dispuesta para las Escuelas de Formación de las Fuerzas Armadas.

El alcance del PAE – EOFAP 2019, señala que éste contiene la programación de las asignaturas y actividades educativas para el personal de Cadetes que serán desarrolladas mediante la modalidad presencial, de manera que al término de su ejecución contribuya con el proceso de formación integral del Cadete FAP en las siguientes especialidades:

- Pilotaje
- Defensa Aérea
- Defensa y Operaciones Especiales
- Inteligencia
- Ingeniería electrónica
- Ingeniería meteorológica
- Ingeniería de sistemas de armamento
- Ingeniería aeronáutica
- Ingeniería de sistemas
- Ingeniería fotogramétrica
- Administración (Finanzas, Personal y Abastecimiento)

Dentro de los Programas de Formación Académica, se establecen los Planes Generales de Estudios, y dentro de estos se describen específicamente todas las asignaturas a seguir por los Cadetes.

Entre estos planes, se encuentra el Plan General de Estudios de la especialidad de Defensa Aérea, que no considera la asignatura de Derecho Aeronáutico propiamente dicha durante los cinco años de formación como Cadete pero que sin embargo considera Legislación Aeronáutica en segundo año y Publicaciones de Información Aeronáutica

en cuarto año, tratándose de los mismos conceptos al referirnos al Derecho Aeronáutico y la Legislación Aeronáutica. Actualmente se vienen impartiendo en la EOFAP las asignaturas de:

- Legislación Aeronáutica con un total de 64 horas académicas con las siguientes

Unidades Temáticas:

Unidad I: El Derecho Aéreo

Unidad II: Legislación Aeronáutica Civil

Unidad III: Aviación Civil

Unidad IV: Responsabilidades Aeronáuticas

Unidad V: Reglamento del Aire

- Publicaciones de información aeronáutica con un total de 48 horas académicas con las siguientes Unidades Temáticas:

Unidad I: Generalidades del AIP

Unidad II: EN RUTA (ENR)

Unidad III: AERODROMOS (AD)

1.2.5.3 Programa Educativo de la Escuela Superior de Guerra Aérea

El Programa Anual de Educación de la Escuela Superior de Guerra Aérea para el año 2018 (PAE ESFAP-2019) señala en su parte introductoria que es el documento que

norma la organización y estructura curricular de los programas académicos que desarrolla la ESFAP, dentro de los cuales se encuentran:

- Programas de Perfeccionamiento Doctrinario Militar (PPDM)
- Programas de Perfeccionamiento Especializado (PPE)
- Programas de Perfeccionamiento a Distancia (PPD)

Dentro de estos programas, son los de especialización los que están orientados a que el Personal de Oficiales obtenga las competencias genéricas, específicas y ocupacionales, que lo mantengan permanentemente actualizado en innovaciones producidas por los cambios tecnológicos o administrativos.

Dentro de los programas de especialización que dicta la ESFAP, ninguno de ellos considera programas o asignaturas relacionadas al Derecho Aeronáutico.

Sin embargo, se aprecia que se dictan programas en convenio con la DGAC, los cuales se detallan a continuación:

- Seguridad de la Aviación (AVSEC).
- Gestión de la Seguridad Operacional (SMS).
- Administración de Recursos de Cabina (CRM).
- Gestión de Riesgos.
- Factores Humanos en Aeronáutica.
- Mercancías Peligrosas.
- Auditoría de Gestión de la Seguridad Operacional.

1.3 Supuestos de solución

Con los conocimientos que desarrollarán los Cadetes de la especialidad de Defensa Aérea sobre Derecho Aeronáutico, les permitirá desarrollar sus competencias específicas consideradas en el Plan de Estudios de la Escuela de Oficiales de la FAP.

En el caso de los Oficiales de Defensa Aérea en los grados de Alférez y Teniente, los conocimientos adquiridos les permitirá contar a la Fuerza Aérea con personal con cierta experiencia en asuntos aeronáuticos con Organismos Nacionales y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en cuanto a las normas, convenios, protocolos y regulaciones internacionales que rigen la actividad aérea a nivel mundial, de tal manera de contar en el tiempo con personal competente que pueda estar en condiciones de realizar coordinaciones civiles-militares con las autoridades del control de tránsito aéreo y administración de aeropuertos, tanto locales como de otros países, permitiendo dar solución a las diferentes situaciones problemáticas que se pudieran presentar durante el desarrollo de las actividades de vigilancia y control del espacio aéreo nacional.

1.4 Propuestas de solución

- Implementar un curso de complementación para la capacitación profesional del Oficial de Defensa Aérea en Derecho Aeronáutico en los grados de Alférez y Teniente, el cual contará con el sílabo correspondiente que permita el desarrollo de competencias para desempeñarse eficientemente en asuntos aeronáuticos con organismos nacionales e internacionales en las funciones inherentes del ámbito de su competencia.

1.5 Resultados

La aplicación de este Curso permitirá a la Fuerza Aérea del Perú contar con una fuente de consulta en normas específicas del Derecho Aeronáutico referidas al ámbito de control del espacio aéreo nacional, tanto para los Oficiales de la

especialidad de Defensa Aérea como para todos los Oficiales en general de la FAP, que complementa las dos (02) asignaturas impartidas en la EOFAP.

1.6 Conclusiones

1.6.1 En cuanto al Aspecto Legal, podemos concluir que el Perú como Estado Soberano ha firmado y ratificado la mayoría de los Acuerdos de Derecho Aeronáutico Internacional que ha suscrito desde la Convención de Chicago de 1944.

En el caso de la enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (art 3 bis) de 1984, si bien es cierto que no ha sido ratificado por el Estado Peruano, éste está obligado a acatar dicha norma por ser de carácter vinculante para todos los países contratantes (188) de la Convención de Chicago.

1.6.2 Con relación al Aspecto Técnico Aeronáutico, podemos concluir que el Oficial de Defensa Aérea debe conocer las Regulaciones Aeronáuticas del Perú (RAP), Publicaciones Técnicas contenidas en los anexos del Convenio de Chicago, Normatividad OACI y Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea de aplicación mundial.

Cabe señalar que la OACI es la entidad que rige las actividades de la aviación civil a nivel internacional y en tal sentido, el conocimiento de estos aspectos resulta relevante en la formación profesional del Oficial de Defensa Aérea; por lo que se requiere de un curso de complementación para la capacitación profesional del Oficial de Defensa Aérea en Derecho Aeronáutico.

1.6.3 En lo relacionado al Aspecto Doctrinario, podemos concluir que a lo largo de la historia del Derecho Aeronáutico fueron creados organismos internacionales con la

finalidad de establecer leyes para la navegación aérea y lograr una legislación internacional única sobre Derecho Privado Aeronáutico. En la Asociación de Derecho Internacional se debatió sobre la soberanía de los Estados sobre el espacio aéreo.

Por otro lado, podemos también concluir que el Derecho Aeronáutico a pesar de tener poco tiempo en vigencia en comparación a otras ramas del Derecho, cuenta con una compleja doctrina que requiere de una actualización permanente por el mismo campo de acción en que se desenvuelve como lo es la actividad aeronáutica.

1.6.4 Con respecto al Aspecto Operativo, podemos concluir que la Fuerza Aérea del Perú debe promover la presencia de Oficinas Aeronáuticas en los aeropuertos y aeródromos a nivel nacional con la finalidad de poder ampliar la capacidad de control del tránsito aéreo nacional.

En lo que respecta a la participación de la Fuerza Aérea del Perú en la lucha contra el tráfico ilícito de drogas, se cuenta con el marco legal que autoriza la interceptación y el derribo de aeronaves nacionales y extranjeras utilizadas en el tráfico ilícito de drogas.

1.6.5 En relación al Aspecto Educativo, podemos concluir que los Cadetes de la especialidad de Defensa Aérea cuentan con un nivel básico aceptable de conocimientos en Derecho Aeronáutico con el dictado de las asignaturas de Legislación Aeronáutica y Publicaciones e información aeronáutica.

1.6 Recomendaciones

Implementar un Curso de Complementación a las asignaturas de Legislación Aeronáutica y Publicaciones de Información Aeronáutica para los Oficiales de Defensa Aérea en los grados de Alférez y Teniente con la siguiente estructura:

CAPÍTULO I
GENERALIDADES

1. OBJETO
2. ASPECTOS GENERALES
3. FINALIDAD
4. ALCANCE
5. BASE LEGAL NORMATIVA

CAPITULO II
EL DERECHO AERONÁUTICO

1. ORIGENES DEL DERECHO AERONÁUTICO
2. CONCEPTO
3. OBJETIVOS DEL DERECHO AÉREO
4. CARACTERÍSTICAS

CAPITULO III
FUENTES DEL DERECHO AERONÁUTICO

1. TRATADOS O CONVENIOS INTERNACIONALES
2. LA LEY
3. LA COSTUMBRE
4. LA JURISPRUDENCIA

CAPITULO IV
INFRAESTRUCTURA

1. AERÓDROMOS Y AEROPUERTOS. DEFINICIÓN
2. FUNCIONAMIENTO DE LOS AERÓDROMOS
3. COMPETENCIA DEL ESTADO

CAPITULO V

AERONAVES

1. DEFINICIÓN
2. CLASIFICACIÓN DE AERONAVES
3. NACIONALIDAD, INSCRIPCIÓN Y MATRÍCULA
4. REGISTRO PÚBLICO DE AERONAVES
5. EXPLOTADOR DE LA AERONAVE

CAPITULO VI

LOS DERECHOS SOBRE EL ESPACIO AÉREO

1. LOS LÍMITES DEL ESPACIO AÉREO Y SU CONTROL JURÍDICO
2. DELIMITACIÓN DEL ESPACIO AÉREO
3. EL CONTROL JURÍDICO DEL ESPACIO AÉREO

LA TEORÍA DE LA LIBERTAD DEL ESPACIO AÉREO

LA TEORÍA DE LA SOBERANÍA

LA COMPETENCIA DEL ESTADO EN EL ESPACIO AÉREO

CAPITULO VII

LAS LIBERTADES DEL AIRE

1. **PRIMERA LIBERTAD:** EL DERECHO DE SOBREVOLAR EL TERRITORIO DE OTRO ESTADO SIN ATERRIZAR.
2. **SEGUNDA LIBERTAD:** EL DERECHO DE ATERRIZAR EN EL TERRITORIO DE OTRO ESTADO POR MOTIVOS TÉCNICOS PERO NO COMERCIALES.

3. **TERCERA LIBERTAD:** EL DERECHO DE DESEMBARCAR PASAJEROS, CORREO Y MERCANCÍAS PROCEDENTES DEL ESTADO DE NACIONALIDAD DE LA AERONAVE EN OTRO ESTADO.
4. **CUARTA LIBERTAD:** EL DERECHO DE EMBARCAR PASAJEROS, CORREO Y MERCANCÍAS EN OTRO ESTADO CON DESTINO AL ESTADO DE NACIONALIDAD DE LA AERONAVE.
5. **QUINTA LIBERTAD:** EL DERECHO CONCEDIDO AL ESTADO DE NACIONALIDAD DE LA AERONAVE DE EMBARCAR O DESEMBARCAR PASAJEROS, CORREO Y MERCANCÍAS PROCEDENTES O CON DESTINO A UN TERCER ESTADO.
6. **SEXTA LIBERTAD:** EL DERECHO CONCEDIDO AL ESTADO DE NACIONALIDAD DE LA AERONAVE DE EMBARCAR PASAJEROS, CORREO Y CARGA EN UN PAÍS Y DESEMBARCARLOS EN OTRO.
7. **SÉPTIMA LIBERTAD:** EL DERECHO CONCEDIDO AL ESTADO DE NACIONALIDAD DE LA AERONAVE DE EMBARCAR PASAJEROS, CORREO, CARGA Y DESEMBARCARLOS SIN QUE LA RUTA RESPECTIVA INCLUYA UNA ESCALA EN EL ESTADO AL QUE PERTENECE LA LÍNEA AÉREA.
8. **OCTAVA LIBERTAD:** EL DERECHO CONCEDIDO AL ESTADO DE NACIONALIDAD DE LA AERONAVE PARA QUE SUS LÍNEAS AÉREAS PUEDAN REALIZAR TRANSPORTE DE CABOTAJE (INTERNO) EN OTRO ESTADO PARTIENDO (O CULMINANDO EL SERVICIO) EN EL PAÍS AL QUE PERTENECE LA LÍNEA AÉREA.

9. **NOVENA LIBERTAD:** EL DERECHO CONCEDIDO AL ESTADO DE NACIONALIDAD DE LA AERONAVE PARA QUE SUS LÍNEAS AÉREAS PUEDAN REALIZAR TRANSPORTE DE CABOTAJE (INTERNO) EN OTRO ESTADO.

CAPITULO

VIII

INTERCEPTACIÓN DE AERONAVES CIVILES

CAPITULO IX

EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

1. ORIGENES DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL
2. CREACIÓN DE LA ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO (IATA)
3. REGULACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

Referencias bibliográficas

- Anexo 2 de la OACI: Reglamento del Aire, Apéndice 2: Interceptación de aeronaves civiles establece lo siguiente: Principios que los Estados han de observar
- Catálogo de Publicaciones OACI (2019) *Publicaciones sobre aspectos económicos*
- Convenio de Aviación Civil Internacional (1944) *Convenio de Chicago y sus anexos*, firmado el 7 de diciembre de 1944
- Decreto Legislativo N° 1139 (2012), *Ley de la Fuerza Aérea del Perú*. 2012, 10 de diciembre.
- Decreto Supremo N° 017-2014-DE, Reglamento de la Ley de la Fuerza Aérea del Perú. 2014, 23 de diciembre.
- Decreto Legislativo que fortalece la lucha contra el tráfico ilícito de drogas. 2015, 25 de setiembre.
- Enciclopedia Jurídica (2014) *Diccionario de derecho*
- Folchi, Mario O (2011) *Revista Latinoamericana de Derecho Aeronáutico*
- Ley N° 30339 (2015) *Ley de control, vigilancia y defensa del espacio aéreo nacional utilizadas en el tráfico ilícito de drogas*. 2015, 28 de agosto.
- Ley N° 27261 (2018) *Ley Aeronáutica Civil del Perú*. Diario oficial El Peruano-Ministerio de Transportes y Comunicaciones. 2018, 24 de enero.
- Norma Técnica Complementaria – 006– 2009 – DSA, Tema: Interceptación de aeronaves civiles (Zona de Identificación de Defensa Aérea – ADIZ). 2009, 08 de junio.
- Reglamento de la Ley N° 27261.
- Resolución Directoral N° 003-2016-MTC/12

Texto de modificación del párrafo 91.270 y el Apéndice I de la RAP 91 – Reglas de Vuelo y Operación General. 2016, 7 de enero.

Sequera Duarte, A. (2004) *Derecho Aeronáutico Colombiano*

Internet: Links de información

www.icao.int

www.iata.org

www.mailxmail.com/curso-derecho-aeronautico/anexos

-técnico-oaci

ANEXOS

Anexo “A”: Temas de Derecho Aeronáutico para la especialidad de Defensa Aérea”

ANEXO “A”

**TEMAS DE DERECHO AERONÁUTICO PARA
LA ESPECIALIDAD DE DEFENSA AÉREA**

CAPÍTULO I

GENERALIDADES

1. OBJETO

El presente curso de complementación tiene como objeto proporcionar al personal de Oficiales de Defensa Aérea en los grados de Alférez y Teniente los conocimientos básicos en Derecho Aeronáutico que le sirvan de guía para su desempeño profesional en el ejercicio de sus funciones.

2. ASPECTOS GENERALES

El Derecho Aeronáutico comprende el conjunto de normas jurídicas que regulan la navegación aérea y el establecimiento y uso de sus infraestructuras, sea con fines civiles o militares. Dichas normas pueden ser tanto de origen nacional, como de origen internacional, siendo la OACI la organización encargada de actualizar las normas sobre Aviación Civil Internacional, las cuales son de acatamiento obligatorio por parte de los países contratantes, siendo el Perú uno de ellos.

Con la evolución de la aviación se empezó a hablar de la soberanía de los Estados sobre su espacio aéreo, aspecto trascendental para el ámbito de acción de la FAP, el cual lo realiza a través del control del espacio aéreo nacional. En razón de ello el personal de Oficiales de Defensa Aérea debe contar con la capacitación necesaria que le permita solucionar cualquier aspecto legal y operativo relacionado con la aviación civil y militar en el ámbito de su responsabilidad.

3. FINALIDAD

Establecer los conceptos en Derecho Aeronáutico que debe conocer el Oficial de Defensa Aérea, los cuales lo capaciten para poder desempeñarse eficientemente en las funciones inherentes al derecho aeronáutico en el ámbito de su responsabilidad.

4. ALCANCE

Al personal de Oficiales de la especialidad de Defensa Aérea como parte de su formación profesional dentro de la especialidad.

5. BASE LEGAL NORMATIVA

- a. Convenio de Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago de 1944) y sus 19 Anexos.
- b. Ley N° 27261 “Ley de Aeronáutica Civil del Perú” del 09 de mayo de 2000.
- c. Decreto Legislativo N° 1139, que aprueba la “Ley de la Fuerza Aérea del Perú” del 13 de diciembre de 2012.
- d. Resolución Directoral N° 084-2007-MTC/12. “Publicación de las Regulaciones Aeronáuticas del Perú” del 26 de abril de 2007.
- e. Decreto Legislativo que fortalece la lucha contra el tráfico ilícito de drogas del 25-09-2015
- f. Ley N° 30339: Ley de Control, Vigilancia y Defensa del Espacio Aéreo Nacional del 28-08-2015.
- g. Resolución Directoral N° 003-2016-MTC/12
- h. Texto de modificación del párrafo 91.270 y el Apéndice I de la RAP 91 – Reglas de Vuelo y Operación General (7 de enero de 2016)
- i. Anexo 2 de la OACI: Reglamento del Aire, Apéndice 2: Interceptación de aeronaves civiles
- j. Norma Técnica Complementaria – 006– 2009 – DSA del 08/06/2009 Tema: Interceptación de aeronaves civiles (Zona de Identificación de Defensa Aérea - ADIZ)

CAPÍTULO II

EL DERECHO AERONÁUTICO

1. ORIGENES DEL DERECHO AERONÁUTICO

Cuando los primeros caminantes del espacio se elevaron sobre la superficie de la tierra en sus frágiles artefactos de tela y madera, iniciando la conquista del hasta entonces desconocido dominio de los vientos y de las nubes, estaban seguramente muy lejos de suponer que en esos históricos momentos iban cimentando las bases de una nueva ciencia, que al ser luego recogido por el derecho, se traduciría en una de las más nuevas y flamantes ramas jurídicas.

El primer elemento que influyó en el surgimiento del derecho fue la tierra. En ella nacieron, como consecuencia de la convivencia social, una serie de relaciones jurídicas entre los hombres, lo que dio lugar al surgimiento de los primeros sectores del Derecho. Posteriormente, la utilización de las vías fluviales y marítimas, del agua como medio de transporte, dio origen a la ciencia jurídica que regula la navegación: El Derecho Marítimo. En los últimos tiempos, la conquista del aire y el transporte a través del mismo, han producido el nacimiento de la ciencia jurídica que regula la actividad aeronáutica y las relaciones que de ella se derivan.

Podemos, aún, agregar que casi simultáneamente con el surgimiento de esta última disciplina la utilización de las ondas de radio como medio de comunicación del pensamiento ha creado un nuevo derecho, el Derecho de las Telecomunicaciones.

Estas dos últimas ciencias son de las más jóvenes dentro del campo del Derecho y tienen muchos puntos en común, tanto que numerosos autores han estudiado en conjunto, bajo la denominación de "Derecho Aeronáutico", los problemas conexos de ambas.

El problema de la soberanía de los Estados sobre el espacio situado encima de sus territorios es uno de ellos. Así como se habla de una soberanía de los Estados sobre su espacio aéreo, también se hace referencia a un idéntico derecho sobre las ondas electromagnéticas que atraviesan su territorio. Las doctrinas sobre la existencia de estas soberanías tienen diversos aspectos afines.

Pero es indudable que ambas ciencias ofrecen más puntos de diferencia que de semejanza. Posiblemente el motivo radique en la diversidad de los medios que reglamentan. Una se refiere al espacio aéreo, a la utilización de aire como medio de transporte, así como a los problemas relacionados. La otra trata los aspectos inherentes a la utilización de las ondas electromagnéticas, las cuales se propagan a través de ese mismo espacio: el aire.

El Derecho de la aeronavegación surgió como una necesidad impuesta por nuevos hechos. Como dijera acertadamente Georges Ripert, “el día en que el jurista vio la propiedad del suelo violada por el pasaje de las aeronaves y volverse realidad el sueño de nuestros antepasados de tocar el cielo con los dedos, los habitantes de la superficie amenazados por el sobrevuelo de aparatos de velocidad prodigiosamente rápida, y las líneas ideales o geográficas de las fronteras franqueadas de continuo, sintieron la necesidad de crear un derecho para el aire, como lo habían ya hecho para la tierra y el mar”.

Puesta en evidencia la necesidad de reglamentar esta actividad surgió de inmediato el problema de cuál sería el modelo o la fuente de las nuevas normas. Algunos juristas se inclinaban a tomar como motivo de inspiración el Derecho Marítimo, aduciendo que las aeronaves tenían una nacionalidad igual que los barcos, estaban sometidas a riesgos en cierto modo similares y su explotación ofrecía una serie de caracteres comunes, por lo cual podrían ambos hechos estar sometidos a reglas semejantes. Otros se resistieron a esta asimilación sobre la base de las características especiales del transporte aéreo, entre las cuales destacaban, por sus repercusiones jurídicas, la circunstancia de que, como consecuencia de su rapidez, una aeronave puede, en pocas horas, estar sucesivamente sometida a distintas soberanías.

2. CONCEPTO

Por razones de sistematización podemos reunir estas definiciones de acuerdo con dos tendencias:

Para una de ellas el Derecho Aeronáutico debe definirse tomando como concepto básico la utilización del medio aéreo. Para sus sostenedores (De Juglart, Coquoz, etc.), el Derecho Aeronáutico sería el conjunto de normas que rigen el medio aéreo y su utilización. Dentro de esta tendencia, existen quienes consideran que estos conceptos exceden, por demasiado amplios, el contenido del derecho aeronáutico y expresan que sería “el conjunto de normas que regulan la navegación aérea”.

De acuerdo con la otra tendencia, la definición del Derecho Aeronáutico debe centrarse alrededor del concepto "aeronave". Merece ser mencionada, por su exactitud, la definición de Maurice Lemoine quien expresa que el Derecho Aeronáutico es “la rama de Derecho que determina, y estudia, las leyes y reglas del derecho que reglamentan la circulación y utilización de las aeronaves, así como las relaciones que ellas engendran”

3. OBJETIVOS DEL DERECHO AÉREO

El derecho aéreo tiene dos objetivos fundamentales: la seguridad de la navegación aérea, y la economía del transporte aéreo.

LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN AÉREA

La preocupación con la seguridad aérea nació del gran peligro que acompañaba la aviación en sus inicios. En sus comienzos la aviación tuvo que resolver primero el problema de hacer despegar al aparato, y luego, de mantenerlo en el aire. (Vuelo primario de los Hermanos Wright por Anna Sproule 1993 Genios de la Humanidad).

Hoy la seguridad aérea abarca mucho más que el avance tecnológico de las Aeronaves, e incluye una compleja reglamentación no solo para el personal aeronáutico, el entrenamiento de vuelo y las consecuentes operaciones aéreas de aterrizaje y el despegue de las aeronaves, sino también de su tránsito en los aires. A pesar de una seguridad técnica mejorada de año en año, muchas legislaciones mantienen una responsabilidad objetiva para los daños a los terceros en la superficie. Para el transporte como tal de

personas, carga y correo, la Convención de Varsovia y los subsecuentes protocolos mantienen una severa responsabilidad análoga a la objetiva.

LA ECONOMÍA DEL TRANSPORTE AÉREO

La economía del transporte aéreo se refiere específicamente al transporte aéreo comercial y no comercial. A pesar de haber logrado éxitos comerciales según la compañía aérea y aun en época de crisis económicas tal como ha sucedido con ocasión del 11 de septiembre de 2001, el transporte aéreo es difícilmente lucrativo. Muchas compañías aéreas son subvencionadas por el Estado por el prestigio nacional que representa una línea aérea en el exterior. Sin embargo, desde hace unos años, especialmente en los Estados Unidos, se vienen reduciendo este tipo de ayudas no solo por lo costoso sino también porque se estima que importantes cambios en los medios de explotación pueden reducir gastos inútiles y aumentar el rendimiento. Por su parte las compañías celebran entre ellas acuerdos bilaterales o multilaterales o de códigos compartidos destinados a evitar o disminuir ruinosas competencias y el doble empleo del equipo aeronáutico.

En su doble finalidad de mayor seguridad en la navegación aérea con menor costo de explotación, el derecho aeronáutico tiene especialmente en cuenta la eficacia. Es la eficacia, como resultado de la necesidad económica que facilita los acuerdos internacionales, los códigos compartidos, los Hubs de servicios y la utilización de Contratos de Riesgo compartidos, o contratos atípicos en nuestra Legislación Comercial, la reglamentación internacional de la aviación comercial producto de Acuerdos, Convenios, Protocolos y Tratados, y los cambiantes medios de explotación. Con el fin de aumentar la eficacia, las técnicas de la navegación aeronáutica, de la infraestructura (aeródromos, ayudas a la navegación), de la meteorología y de las telecomunicaciones han sido constantemente actualizadas gracias al avance de la Ingeniería Aeronáutica.

4. CARACTERÍSTICAS

El derecho aeronáutico es a la vez un derecho interdisciplinario y un derecho técnico, el cual se ha perfeccionado gracias a la influencia de las otras ramas de las disciplinas académicas del Derecho Especializado.

EL DERECHO Y LA TECNOLOGÍA AERONÁUTICA

La tecnología aeronáutica contribuye especialmente a la seguridad y a la economía del transporte aéreo. Por ello el derecho aeronáutico tiende a ser un derecho de máquinas y de instalaciones, que se encuentra al límite de lo que usualmente se concibe como la norma jurídica. En muchos casos se reduce a un simple 'modo de empleo'. Sin embargo, es el derecho por los efectos jurídicos que engendra: el incumplimiento tiene por consecuencia la responsabilidad que asume tanto el explotador como su agente en este caso específico el Personal Aeronáutico.

En su aspecto eminentemente tecnológico o ingenieril, el derecho aeronáutico contiene reglas deshumanizadas que no expresan ninguna filosofía ni ningún concepto del hombre. Esta característica conlleva otras: su inestabilidad, dinamismo y reglamentarismo; su internacionalismo; su particularismo y autonomía.

EL DERECHO TÉCNICO

La inestabilidad tecnológica es la expresión del progreso técnico. Cada modificación tecnológica de importancia para la seguridad aérea implica un cambio de normas jurídicas. De allí que el derecho aeronáutico sea dinámico en su rápida evolución, sin que ello implique necesariamente la derogación de principios fundamentales en los cuales se basa. Pero sí requiere a nivel práctico una constante labor de elaboración de normas jurídicas y de una reglamentación aeronáutica sin tantas modificaciones cotidianas.

CAPÍTULO III

FUENTES DEL DERECHO AERONAUTICO

1. TRATADOS O CONVENIOS INTERNACIONALES

Como cualquier otra disciplina jurídica, el Derecho Aeronáutico tiene unas formas o modos de manifestarse que, según la enumeración clásica son la ley, la costumbre, la jurisprudencia y la doctrina, todas ellas inspiradas en los principios generales del Derecho.

Habida cuenta de que la doctrina no es fuente directa en la creación del Derecho, nos detenemos en la exposición de las otras fuentes y muy especialmente en la ley (Tratado o Convenio) internacional, en razón a la importancia que ha tenido y sigue teniendo esta fuente para la formación del Derecho Aeronáutico. Debe advertirse, no obstante, que la aportación doctrinal ha sido extraordinaria como fuente inspiradora de este Derecho, bien por medio de monografías, o trabajos publicados en revistas o de cursos, congresos o simposios organizados por universidades o institutos especializados, en algunos casos con anticipación y en otros cooperando con el legislador a resolver las cuestiones planteadas por el hecho aviatorio.

I. La Ley o los Convenios Internacionales.

Dado que las aeronaves están llamadas a rebasar ordinariamente las fronteras, los Estados hubieron de establecer pronto acuerdos entre sí para resolver los nuevos problemas, algunos particularmente complejos, que este hecho comporta, y así, aunque se reservaron sus derechos de soberanía para legislar sobre determinadas cuestiones que se suscitan dentro de su territorio o espacio de soberanía (v. gr., las penales o de orden público) convinieron en una normativa sobre la aeronave y el tráfico aéreo lo más homogénea posible y concederse mutuamente derechos de explotación comercial, en particular en relación con el transporte regular, lo que dio lugar a Tratados o Convenios multilaterales, Acuerdos regionales o Convenios Bilaterales.

Omitimos la exposición de los Convenios Bilaterales, por tratar ordinariamente de la organización y explotación de los servicios de transporte aéreo entre los países

signatarios, ya que estos convenios son lógicamente numerosísimos; no obstante, conviene hacer notar que, como norma general, responden a unos modelos o “familias” y regulan también por lo general la utilización entre los Estados firmantes de la tercera y cuarta libertad del aire.

En relación con los tratados multilaterales distinguimos:

a. Tratados multilaterales generales.

El Convenio de Chicago de 7 de diciembre de 1944 que contiene dos grandes categorías de disposiciones: las reglas que dieron lugar a la O.A.C.I. (Organización de Aviación Civil Internacional) y las disposiciones dirigidas a reglamentar la navegación y ciertos aspectos del transporte aéreo.

b. Convenios multilaterales sobre determinadas materias.

Convenio de Varsovia de 12 de octubre de 1929 para la unificación de determinadas reglas relativas al transporte aéreo internacional, modificado por los protocolos firmados en La Haya el 28 de septiembre de 1955 y en la ciudad de Guatemala el 8 de marzo de 1971.

Convenio de Roma sobre embargo preventivo de aeronaves de 29 de mayo de 1933.

Convenio de Bruselas de 1938 sobre Asistencia y Salvamento (no tuvo vigencia).

Convenio de Ginebra del 19 de junio de 1948 sobre reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves.

Convenio de Roma del 7 de octubre de 1952 relativo a la unificación de ciertas reglas referentes a los daños causados por la aeronave a terceros en superficie.

Convenio de Guadalajara del 18 de septiembre de 1961, para la unificación de

ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional realizado por quien no sea el transportista contractual.

Convenio de Tokio del 14 de septiembre de 1963 sobre infracciones y ciertos actos sometidos a bordo de aeronaves.

Convenio de París del 10 de julio de 1967 sobre procedimiento aplicable para el establecimiento de las tarifas de los servicios aéreos regulares.

Acuerdo de Montreal del 4 de marzo de 1966 relativo a los límites de responsabilidad del convenio de Varsovia y del protocolo de La Haya.

Convenio de La Haya del 16 de diciembre de 1970 para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves.

Convenio de Montreal del 23 de septiembre de 1971 para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la Aviación Civil.

c. Acuerdos regionales.

Por lo que respecta a los Convenios que no tienen un alcance mundial sino que afectan solo a determinadas áreas geográficas, citamos:

Acuerdo de París del 30 de abril de 1956 sobre derechos comerciales de servicios aéreos no regulares europeos.

Acuerdo del 13 de diciembre de 1960 por el que determinados países europeos establecieron una organización común encargada de regular la circulación aérea.

Tratado de Yaoundé del 28 de marzo de 1961 para la explotación del transporte aéreo por una sociedad común (AIR AFRIQUE) entre determinados países africanos.

II. La costumbre

Aunque la historia del Derecho Aeronáutico coincide -salvo alguna que otra disposición singular anterior sobre la utilización de aeróstatos- con los albores de este siglo se registran ya determinados usos o costumbres aeronáuticos, que por su reiteración han llevado a algunos autores e incluso legisladores, a incluirlos dentro de las fuentes del Derecho. Este criterio parece que será adoptado con más generalidad, a medida que transcurra el tiempo, máxime si se tiene en cuenta que el volumen y regularidad del tráfico aéreo aumenta sin cesar, lo que, en consecuencia, da lugar a que algunos actos aeronáuticos de extraordinario interés mercantil, como son los relativos al transporte aéreo, se realicen y reiteren con frecuencia similar, sino superior a la actividad marítima. En todo caso, bien porque los usos o costumbres aeronáuticas estén expresamente reconocidos por el legislador como fuente del Derecho o porque tal reconocimiento lo sea con carácter general por el Derecho común de subsidiaria aplicación a la ley aeronáutica, serán los tribunales los llamados a valorar el valor y alcance de esta fuente.

III. La jurisprudencia

Por las mismas razones señaladas en el apartado anterior, respecto a la brevedad de la historia del Derecho Aeronáutico, no son muchos los fallos de los Tribunales sobre asuntos aeronáuticos. No obstante, y por los mismos motivos antes apuntados, estos fallos aumentan y seguirán aumentando progresivamente y ello contribuirá a valorarlos cada vez más como fuente indirecta del Derecho; incluso esta multiplicación de las sentencias aeronáuticas ha llevado a algún sector doctrinal a postular la conveniencia de crear Tribunales aeronáuticos especiales siguiendo precedentes del Derecho Marítimo.

Por otra parte, dado el carácter o proyección internacional de la navegación aérea, se ha planteado también la conveniencia de crear un Tribunal o Corte Permanente Mundial de Arbitraje para la resolución de litigios aeronáuticos, meta que parece lejos de ser alcanzada, dada las posibilidades actuales de elección de Tribunal nacional. Conviene hacer notar, no obstante, la competencia que el Tribunal Internacional de Justicia de La Haya tiene actualmente en materia de

interpretación de Convenios de Derecho Internacional Privado, si bien tal competencia es asumida a petición de los Estados y no de las personas privadas.

CAPITULO IV

INFRAESTRUCTURA

De acuerdo a lo establecido en el Título III de la Ley de Aeronáutica Civil del Perú N° 27261 tenemos los siguientes conceptos:

CAPÍTULO I

AERÓDROMOS Y AEROPUERTOS

Artículo 26°.- De los aeródromos

26.1 Aeródromo es el área definida de tierra o agua que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos destinada a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros o carga en su superficie.

26.2 Los aeródromos son públicos o privados. Son aeródromos públicos los que están destinados al uso público, los demás son privados.

26.3 La condición del propietario del inmueble no califica a un aeródromo como público o privado.

Artículo 27°.- De los aeropuertos

27.1 Aeropuerto es el aeródromo de uso público que cuenta con edificaciones, instalaciones, equipos y servicios destinados de forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en su superficie. Las áreas que lo conforman son intangibles, inalienables e imprescriptibles y las áreas circundantes son zonas de dominio restringido.

27.2 Son aeropuertos internacionales aquellos aeródromos públicos destinados al ingreso o salida del país de aeronaves, donde se prestan normalmente servicios de aduana, sanidad, migraciones y otros complementarios.

Artículo 28°.- Del funcionamiento de los aeródromos

28.1 El funcionamiento de todo aeródromo deberá ser autorizado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, conforme a la reglamentación pertinente, fijando las condiciones de su operación.

28.2 La Dirección General de Aeronáutica Civil puede suspender, restringir o cancelar el tránsito aéreo en cualquier aeródromo, cuando medien razones de seguridad o de emergencia.

28.3 La construcción, explotación, operación, equipamiento y conservación de los aeródromos públicos o privados son efectuados por personas naturales o jurídicas públicas o privadas.

Artículo 29°.- De la competencia del Estado

29.1 Los servicios de tránsito aéreo dentro del territorio nacional serán prestados por el Estado Peruano, garantizando el debido funcionamiento de los mismos.

29.2 La Dirección General de Aeronáutica Civil podrá restringir las actividades aéreas en caso de limitaciones técnicas u operativas de los servicios de tránsito aéreo.

CAPÍTULO V

AERONAVES

De acuerdo a lo establecido en el Título IV de la Ley de Aeronáutica Civil del Perú N° 27261 tenemos los siguientes conceptos:

Artículo 37°.- De la definición

37.1 Se consideran aeronaves a los aparatos o mecanismos que pueden circular en el espacio aéreo utilizando las reacciones del aire y que sean aptos para el transporte de personas o cosas. Quedan excluidos de esta definición los aparatos o mecanismos denominados de efecto suelo o de colchón de aire.

37.2 La aeronave tiene la naturaleza jurídica de bien inmueble.

37.3 Los motores de las aeronaves son bienes muebles registrables.

Artículo 38°.- De la clasificación de aeronaves

38.1 Las aeronaves son de Estado o civiles.

38.2 Son aeronaves de Estado las utilizadas en servicios militares, de policía y aduana.

38.3 Las demás aeronaves son civiles, aunque sean de propiedad del Estado.

Las aeronaves de Estado que realicen actividades aeronáuticas civiles conforme a la autorización otorgada se encuentran sujetas a la presente Ley.

NACIONALIDAD, INSCRIPCIÓN Y MATRÍCULA

Artículo 39°.- De las aeronaves con nacionalidad peruana

39.1 Tienen nacionalidad peruana las aeronaves civiles legalmente inscritas en el Registro Público de Aeronaves. Para la inscripción de una aeronave debe previamente cancelarse la matrícula anterior, sin perjuicio de la validez de los actos jurídicos celebrados con anterioridad.

39.2 Toda aeronave de nacionalidad peruana para ser inscrita en el Registro Público de Aeronaves de un Estado extranjero debe cancelar previamente su matrícula peruana, sin perjuicio de la validez de los actos jurídicos celebrados con anterioridad.

Artículo 40°.- De la nacionalidad y matrícula peruana

40.1 A toda aeronave inscrita en el Registro Público de Aeronaves se le asignarán marcas distintivas de nacionalidad y matrícula, las cuales deben fijarse en el exterior de la aeronave para su identificación.

40.2 La matrícula que identifica a las aeronaves civiles nacionales está conformada únicamente por las letras asignadas internacionalmente al Estado Peruano, seguido de la correspondiente numeración de matrícula.

Artículo 41°.- De la matrícula definitiva

Corresponde la matrícula peruana definitiva a las aeronaves cuando se inscriba el respectivo título traslativo de propiedad en el Registro Público de Aeronaves, sin ningún tipo de reserva o condición.

Artículo 42°.- De la matrícula provisional

Pueden obtener la matrícula peruana provisional:

- a) Las aeronaves adquiridas mediante contrato de compra-venta con pacto de reserva de propiedad o sometido al cumplimiento de una condición contractual. La inscripción de estos contratos genera una hipoteca legal a favor del vendedor; y
- b) Las aeronaves que sean objeto de contratos de arrendamiento.

REGISTRO PÚBLICO DE AERONAVES

Artículo 43°.- De las normas que regulan el Registro Público de Aeronaves

El Registro Público de Aeronaves se rige por la presente Ley y su reglamentación, por las leyes y reglamentos sobre la materia y por el Código Civil.

Artículo 44°.- De los actos registrables

Son objeto de inscripción en el Registro Público de Aeronaves:

- a) Las aeronaves y los motores;
- b) Los actos, contratos o resoluciones que constituyan, declaren, transmitan, extingan, modifiquen, afecten o limiten derechos sobre la propiedad o posesión de las aeronaves y los motores, incluidos los que se encuentren en construcción;

- c) Las cargas, gravámenes, preferencias o medidas judiciales que se dicten sobre las aeronaves y los motores inscritos en el Registro Público de Aeronaves;
- d) La inutilización, inoperatividad, pérdida, desaparición, abandono, destrucción e inmovilización de las aeronaves y los motores, así como las modificaciones sustanciales que se hagan en ellos;
- e) Los contratos de utilización de aeronave y todos aquellos que establezcan o extingan la condición de explotador de la misma; y, f) En general, cualquier hecho o acto jurídico que modifique la situación jurídica de las aeronaves y los motores.

Artículo 45°.- De los requisitos formales para la inscripción

45.1 Sólo podrán inscribirse en el Registro Público de Aeronaves, los actos jurídicos realizados por medio de documento público o privado con legalización de firmas de las partes intervinientes ante Notario.

45.2 Cuando el acto o contrato haya sido otorgado en el extranjero, el documento deberá contar con las formalidades requeridas en el país de origen y con la legalización ante la autoridad consular peruana correspondiente.

45.3 Las transferencias o hipotecas sólo podrán ser inscritas en mérito de documento público.

Artículo 46°.- De los requisitos y procedimientos de inscripción y cancelación

La reglamentación de la presente Ley establece los requisitos y procedimientos para la inscripción y cancelación del registro de aeronaves y motores.

EXPLOTADOR:

Artículo 71°.- De la definición

Se denomina explotador de la aeronave a la persona que la utiliza legítimamente por cuenta propia, aun sin fines de lucro, conservando su conducción técnica y la dirección de la tripulación.

Artículo 72°.- De la responsabilidad solidaria del propietario y del explotador

72.1 El propietario es el explotador de la aeronave, salvo cuando transfiere esa condición por contrato debidamente inscrito en el Registro Público de Aeronaves. La inscripción libera al propietario de las responsabilidades inherentes al explotador.

72.2 En caso de no haberse inscrito el contrato, el propietario y el explotador son responsables solidarios de cualquier infracción o daño que se produzca por causa de la aeronave.

CAPÍTULO VI

LOS DERECHOS SOBRE EL ESPACIO AÉREO

El Espacio Aéreo, pertenece al territorio del país sobre el cual se encuentra ubicado, conforme lo estipulan las normas del derecho internacional. En éste, se suelen presentar normalmente dos situaciones o problemas jurídicos. El primero, relacionado con la actual controversia sobre los criterios para distinguir el espacio aéreo “atmosférico”, en el cual se desplazan en principio las aeronaves y que es regido por el derecho aeronáutico, y el segundo que plantea el espacio “extra-atmosférico”, en donde se sitúan los satélites y eventualmente astronaves, el mismo que está regido actualmente por el Derecho Espacial.

En tal sentido, el derecho de vuelo de las aeronaves en el espacio aéreo, podría encontrarse en conflicto con la soberanía del Estado sobre el espacio aéreo, y con los derechos de los particulares, propietarios de predios urbanos o rurales.

LOS LÍMITES DEL ESPACIO AÉREO Y SU CONTROL JURÍDICO

Sobre esta materia debemos establecer previamente unos conceptos para su mejor entendimiento: **El Aire**, como elemento etéreo, imponderable e inapropiable, sin límites conocidos y no susceptibles de dominio ni soberanía. **El Espacio Aéreo**, forma parte del anterior, diferenciándose principalmente de éste porque es concreto, con límites conocidos y capaces de ser fijado, susceptible por lo tanto de dominio y soberanía. Y por último **El Espacio Ultraterrestre**, constituido por el resto de las capas atmosféricas que cubren el globo terráqueo, sin límites conocidos, en el cual se encuentran ubicados los denominados cuerpos celestes. En este caso en particular nos limitamos a estudiar las situaciones relacionadas con el derecho aeronáutico, es decir el segundo grupo por cuanto constituye el elemento básico donde se desarrolla la navegación aérea y cuya condición eminentemente jurídica es preciso establecer. Esto crea un novedoso concepto que es el Estado-Volumen, frente al término pasado y clásico Estado-Superficie. El problema de cómo delimitar el espacio aéreo, es establecer los criterios adecuados para ello, normalmente nos apoyamos en el concepto jurídico sobre el control estatal del espacio.

DELIMITACIÓN DEL ESPACIO AÉREO

Términos empleados y datos físicos básicos

Se distingue el “espacio aéreo” del “espacio atmosférico”, porque el primero es un concepto geométrico, mientras que el segundo es principalmente aire es decir un gas incompresible

o masa atmosférica. En otras palabras el aire es el “contenido” y el espacio aéreo es su “recipiente”. Tradicionalmente, desde el punto de vista jurídico, la diferencia que existe entre ellos consiste en que el aire es un concepto no susceptible de apropiación, y el espacio aéreo es en principio susceptible de ser objeto de derecho. Estas concepciones romanas han dado base al concepto actual planteado en la constitución referente al dominio sobre la base de la apropiación y la ocupación, y por ende al dominio del Estado sobre el espacio aéreo suprayacente.

Aspectos físicos

La división más sencilla que podemos encontrar actualmente es la que existe entre lo que es el espacio “atmosférico” y un espacio extra-atmosférico, el primero es para las aeronaves, y el segundo para los satélites. El concepto no se presta a una aplicación práctica por cuanto no existe una división neta entre esas dos zonas. En efecto, el espacio suprayacente a la tierra se divide en cuatro zonas aproximadas:

- La tropósfera, hasta 11 kilómetros de altitud;
- La estratósfera, entre 11 y 110 kilómetros aproximadamente;
- La ionósfera, entre 100 y 800 kilómetros aproximadamente, cuya parte superior a veces se denomina la termósfera;
- La exósfera, más allá de los 800 kilómetros.

De la primera a la última zona se produce una progresiva disminución de la atmósfera. Además, existen aeronaves capaces de volar muy por encima de los 11 kilómetros de altitud, fuera de las aeronaves-astronaves del tipo Columbus, y hay satélites que se acercan hasta los 100 kilómetros de la superficie de la tierra en su perigeo.

LOS CRITERIOS PROPUESTOS

Estos criterios se dividen principalmente entre el enfoque que consiste en negar división alguna, y el enfoque jurídico o científico, destinado a dividir el espacio.

Criterio del espacio

Para unos toda división del espacio es imposible e inútil. Imposible porque, por una parte, no existe un criterio científico o jurídico de aplicación práctica, y por otra, porque no se puede ejercer un control efectivo sobre el área. Inútil, por una parte porque la soberanía sobre el espacio es distinta y no práctica, siendo preferible controlar determinadas

actividades, y por otra porque la seguridad del Estado, argumento original para su soberanía sobre el espacio, no tiene protección eficaz ante la actual tecnología espacial.

Los promotores del concepto unitario prevén una libre explotación por todos los Estados, sin derecho a la ocupación o a la apropiación del espacio o de cuerpos celestes.

Los distintos tratados relativos al derecho del espacio, se aproximan a este concepto. En efecto, el Tratado del Espacio de 1967, vigente desde el 10 de octubre de 1967, a pesar de distinguir un espacio “extra atmosférico” como propio al ámbito del derecho del espacio, favorece la exploración y el uso del espacio y de los cuerpos celestes “para el bien y en el interés de todos los países” (art. I). El sub-comité jurídico espacial de las Naciones Unidas, informó a la Comisión de las Naciones Unidas para la utilización pacífica del espacio que los satélites enviados constituyen una práctica internacional que consagra la libertad de esa utilización y de la exploración del espacio. Además, la decimotercera sesión de la Asamblea General de la ONU, aceptó el concepto de que los Estados nacionales no tendrían derecho a apropiarse de un cuerpo celeste; ello no se opondría a que el dominio de esos cuerpos perteneciera a la ONU.

Los demás tratados parecen estar en la misma línea general: el Acuerdo del 22 de abril de 1968, vigente desde el 3 de diciembre de 1968 sobre el salvamento de astronautas, su retorno y la restitución de objetos lanzados en el espacio extra-atmosférico; el Convenio del 20 de marzo de 1972, vigente desde el 1º de septiembre de 1972 sobre la responsabilidad internacional por los daños causados por objetos espaciales; el Convenio del 14 de enero de 1975, vigente desde el 15 de septiembre de 1976, sobre la matrícula de objetos lanzados en el espacio extra-atmosférico; el Acuerdo de 1980, aún no vigente, sobre las actividades de los Estados sobre la luna y los otros cuerpos celestes.

Criterio del control ejercido por el Estado

El criterio del control tiene variantes. Para Ih-Ming el Estado es soberano sobre el espacio que pueda efectivamente controlar, concepto que no tiene en cuenta la posibilidad de cada Estado.

La propuesta de John C. Cooper (“High Altitude Flight and National Sovereignty”, 4 Int. L.Q. 411, 417-418 [1951]) es más equitativa, y plantea que el Estado, en ausencia de un acuerdo internacional, es soberano “hacia arriba tan lejos en el espacio como sea física y científicamente posible para cualquier Estado de controlar las regiones directamente encima” del territorio nacional. Cooper no la consideró una solución definitiva, y en 1956

sugirió una división tripartita: el espacio territorial para las aeronaves, el espacio superior contiguo hasta 300 millas, y más allá, el espacio libre para el tránsito de todo tipo de aparato.

Criterio de órbitas

G.P. Zadorozhnij, jurista soviético, propuso que la soberanía nacional se limitará a la zona directamente inferior a las órbitas de los satélites.

Esta misma solución fue propuesta por Goedhius, de la Internacional Law Association (1968).

El criterio de la fuerza de gravedad como base de la soberanía del Estado en el espacio

El defecto de una definición del espacio extra-atmosférico para efectos del derecho del espacio, fue causa de una controversia sobre la existencia o ausencia de la soberanía del Estado respecto de los satélites en órbita geoestacionaria.

Concepto de órbita geoestacionaria

La Unión Internacional de Telecomunicaciones, definió en su reglamento relativo a las radiocomunicaciones como geoestacionario “un satélite cuya órbita circular está en el plano del Ecuador terrestre y que gira alrededor del eje de los polos de la tierra en el mismo sentido y con el mismo período que aquellos de la rotación terrestre”, y agrega que “la órbita sobre la cual debe situarse un satélite para que sea geoestacionaria se denomina órbita de los satélites geoestacionarios” (Reglamento, Ginebra, 1976, pp. 1 y ss.). Esta órbita se encuentra a aproximadamente 35.855 kms. del Ecuador de la tierra. Tal satélite es útil para la meteorología, las telecomunicaciones, la detección de recursos naturales terrestres y la navegación aérea y marítima.

EL CONTROL JURÍDICO DEL ESPACIO AÉREO

El régimen jurídico aplicable al espacio aéreo ha sido como tal, objeto de distintos criterios, estos ya propiamente jurídicos que se refieren de manera general al espacio de hecho utilizado por las aeronaves. Los principales conceptos son:

- La libertad del espacio aéreo y por lo tanto el libre tránsito a través de él.
- La soberanía del Estado sobre determinado espacio aéreo.
- La jurisdicción del Estado sobre el espacio aéreo, concepto distinto del anterior.
- El control internacional del espacio aéreo. (C. Chicago, 1944).

Las distintas teorías se organizan a continuación bajo tres divisiones:

- La libertad del espacio aéreo.
- La soberanía sobre el espacio aéreo.
- La competencia del Estado en el espacio aéreo.

LA TEORÍA DE LA LIBERTAD DEL ESPACIO AÉREO

A fines del siglo XIX, el desarrollo de la aviación condujo al concepto de la libertad de circular en el aire. La circulación de las aeronaves no debía restringirse de ninguna manera por el Estado. El concepto asimila del aire al mar libre.

Este enfoque ideal y extremo no podía mantenerse. Por lo tanto se propusieron las siguientes restricciones:

Restricción del espacio destinada a la conservación y a la defensa del Estado.

Paul Fauchille (“Le domaine aérien et le régime juridique des aérostats”, Rev. gén. de dr. pub., 1901, pp. 414 y ss.), indicó que en el aire es susceptible de hacer posibles construcciones (300 metros, es decir como la Torre Eiffel). Por consiguiente, el Estado no es titular de ningún derecho de propiedad ni de soberanía sobre el espacio aéreo. El Estado apenas tiene un derecho de “conservación y de defensa”, y con base en ello puede tomar las medidas necesarias para la protección de su territorio.

Restricciones impuestas por reglamentación internacional

Según Castellani (Le droit aérien, 1912, pp. 191 ss.), así como el Estado interviene en el derecho interno para organizar el derecho de propiedad de los titulares sobre el espacio aéreo según las necesidades sociales, se requiere una legislación internacional que reglamente el uso del espacio aéreo de uso común.

LA TEORÍA DE LA SOBERANÍA

El fundamento de la teoría de la soberanía sobre el espacio aéreo es la máxima medieval según la cual “de quien es la superficie, es todo hasta el cielo”. La máxima no tiene valor jurídico, no solo por ser desconocida por la ley (salvo excepciones provisionales), sino también y especialmente por ser impráctica. Sin embargo fundamenta el concepto según el cual el espacio aéreo es un accesorio normal del territorio y por ello un elemento del predio subyacente. La soberanía estatal y el derecho de propiedad privada se rigen por el mismo principio.

Subsidiariamente la soberanía sobre el espacio aéreo se ha justificado por razones de defensa nacional. Así, la atmósfera constituye una dependencia del dominio público. Desde 1910 comienza a aplicarse la teoría de la soberanía del espacio aéreo, especialmente en Inglaterra. La teoría influyó en el derecho positivo desde la promulgación de los primeros decretos y reglamentos relativos a la circulación aérea (1903).

La teoría es extremista por cuanto se opone a la libertad de la navegación aérea. Además, encierra un problema teórico, como lo indica W. Wagner (*Les libertés de l'air*, 1948), porque la limitación de la soberanía es en principio imposible. El Estado soberano no puede ser constreñido por la sociedad internacional, y el derecho internacional, orden jurídico superior a los ordenamientos jurídicos estatales, es para el Estado apenas un derecho convencional que depende de su voluntad. El concepto de la soberanía del espacio aéreo se llevó sin embargo hasta el extremo doctrinario de soberanía ilimitada (Zitelmann, *Luftschiffahrt-Recht* pp. 474 ss.).

Desde un punto de vista práctico, la soberanía del espacio aéreo tiene las siguientes restricciones:

Limitación por la administración internacional Según Blacher (*L'air, voie de communication et le droit*, 1911, p. 78) la sociedad de Estados es titular de una servidumbre de derecho internacional sobre la atmósfera, y más allá a determinada altitud la atmósfera quedaría sometida a la administración internacional de los Estados. El espacio aéreo sería entonces una parte del dominio público internacional.

Restricción convencional de la soberanía ante la libertad de circulación

En 1933 Desouches, presentó ante la Federación Internacional de Aeronáutica el concepto de que los principios de la soberanía y de la libertad de circulación aérea deberían determinarse por un convenio entre los Estados. El principio fundamental sería el de soberanía, la cual quedaría restringida, según los casos, por la libertad de la circulación aérea.

Limitación de la soberanía por cortesía internacional Aunque el principio fundamental sea la soberanía del espacio aéreo, se debería permitir el libre tránsito inofensivo con base en una obligación general de hospitalidad y de cortesía internacional (Grovalet, La

navigation aérienne et le droit international), o porque el Estado solo debe interferir para imponer su soberanía cuando es absolutamente necesario.

LA COMPETENCIA DEL ESTADO EN EL ESPACIO AÉREO

Las teorías de la libre circulación y de la soberanía sobre el espacio aéreo se criticaron por confundir la política con el derecho, por su falta de precisión, y especialmente por confundir también los derechos privados con la soberanía del Estado.

Los fundamentos de la teoría de la competencia del Estado son, por una parte, la fuerza obligatoria del ordenamiento jurídico estatal, y por otra las exigencias de la comunidad internacional. Por lo tanto, el Estado no goza de un “derecho real” público sobre el espacio suprayacente a su territorio (derecho del territorio-objeto, de tipo patrimonial). Tampoco es titular de un derecho personal de hecho sobre la nave, en el concepto de que el Estado es un territorio de manera que una violación del territorio sería una amenaza a la integridad del Estado (teoría espacial del territorio). El territorio es el espacio en el cual se ejerce la competencia espacial del Estado y en donde son válidas las normas jurídicas de su ordenamiento, sin límite geográfico de tal poder. De allí la fórmula de Carré de Malberg: “la territorialidad no es una parte especial del contenido del poder estatal, sino una condición y una cualidad de este poder” (Contribution a la théorie générale de l’État, 1920, I, 4).

Por consiguiente, el subsuelo, el mar y el aire se consideran no como objeto de derecho, sino como ámbito del ejercicio de la competencia del Estado. El espacio aéreo debe analizarse abstractamente como un espacio geoméricamente definido. La soberanía del Estado sobre el espacio aéreo y el territorio sería un “conjunto de competencias ejercidas sobre la base del derecho internacional”.

CAPITULO VII

LAS LIBERTADES DEL AIRE

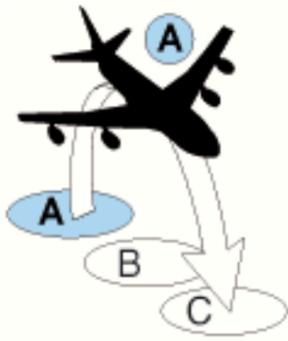
1. Primera libertad: el derecho de sobrevolar el territorio de otro estado sin aterrizar.
2. Segunda libertad: el derecho de aterrizar en el territorio de otro estado por motivos técnicos pero no comerciales.
3. Tercera libertad: el derecho de desembarcar pasajeros, correo y mercancías procedentes del estado de nacionalidad de la aeronave en otro estado.
4. Cuarta libertad: el derecho de embarcar pasajeros, correo y mercancías en otro estado con destino al estado de nacionalidad de la aeronave.
5. Quinta libertad: el derecho concedido al estado de nacionalidad de la aeronave de embarcar o desembarcar pasajeros, correo y mercancías procedentes o con destino a un tercer estado.
6. Sexta libertad: el derecho concedido al estado de nacionalidad de la aeronave de embarcar pasajeros, correo y carga en un país y desembarcarlos en otro.
7. Séptima libertad: el derecho concedido al estado de nacionalidad de la aeronave de embarcar pasajeros, correo, carga y desembarcarlos sin que la ruta respectiva incluya una escala en el estado al que pertenece la línea aérea.
8. Octava libertad: el derecho concedido al estado de nacionalidad de la aeronave para que sus líneas aéreas puedan realizar transporte de cabotaje (interno) en otro estado partiendo (o culminando el servicio) en el país al que pertenece la línea aérea.
9. Novena libertad: el derecho concedido al estado de nacionalidad de la aeronave para que sus líneas aéreas puedan realizar transporte de cabotaje (interno) en otro estado.

Las bases de la aviación civil internacional actual han sido establecidas en el Convenio de Chicago de 1944, en el que luego de reconocerse la soberanía de los Estados sobre su espacio aéreo, se fijaron pautas relativas a los vuelos de las aeronaves en ejercicio de servicios aéreos internacionales, nacionalidad de las aeronaves, medidas para facilitar la navegación aérea y, entre muchas otras previsiones, se creó la ORGANIZACIÓN DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL, organismo con sede en la Ciudad de Montreal.

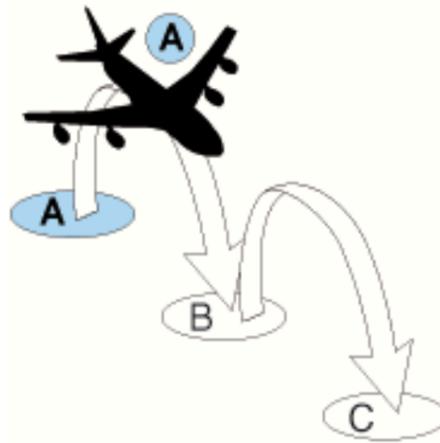
En lo relativo a las denominadas **libertades del aire**, es decir, los derechos reconocidos entre los Estados respecto de los servicios de transporte aéreo internacional, para realizar sobrevuelos y escalas en el territorio de otros Estados, se han suscrito también en Chicago en 1944 los siguientes Acuerdos:

ACUERDO RELATIVO AL TRÁNSITO DE LOS SERVICIOS AÉREOS

En el que se reconocen las dos primeras libertades del aire o libertades técnicas:



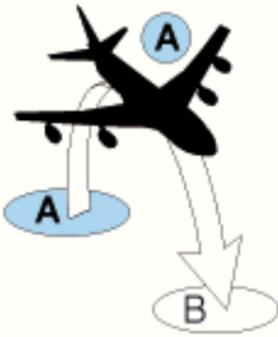
PRIMERA LIBERTAD: Sobrevuelo sin aterrizaje.



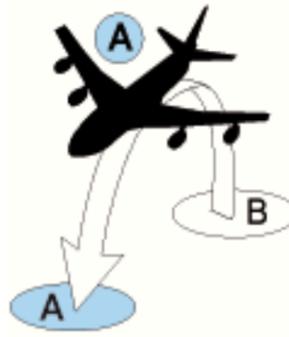
SEGUNDA LIBERTAD: Escala para fines no comerciales (escala técnica).

ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

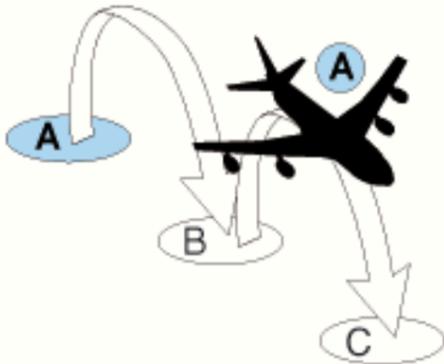
En el que se reconocen las 3 libertades comerciales:



TERCERA LIBERTAD: Desembarcar pasajeros, correo y carga embarcados en el Estado al que pertenece la línea aérea.



CUARTA LIBERTAD: Embarcar pasajeros, correo y carga con destino al Estado al que pertenece la línea aérea.

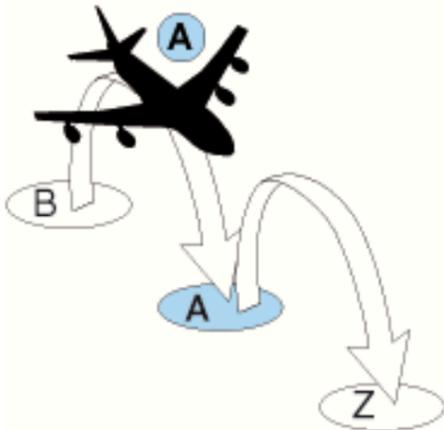


QUINTA LIBERTAD: Embarcar pasajeros, correo y carga y desembarcarlos en cualquier punto de una ruta razonablemente directa.

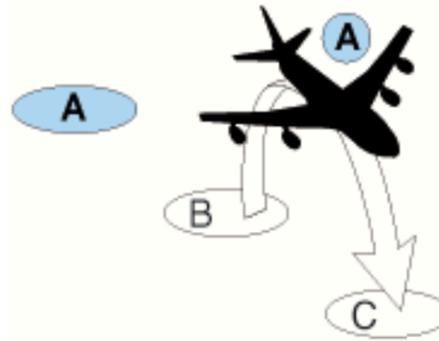
Este último Acuerdo no ha recibido aceptación generalizada como el primero, razón por la cual la cuestión relativa a las libertades comerciales del aire se encuentra regulada en convenios bilaterales entre Estados y, más recientemente, también en acuerdos regionales de transporte aéreo.

DOCTRINA INTERNACIONAL RELATIVA AL TRANSPORTE AÉREO

Además de las 5 libertades del aire tradicionales a que se ha hecho referencia, con frecuencia se alude en algunos textos internacionales a otras cuatro libertades del aire, que son las siguientes:

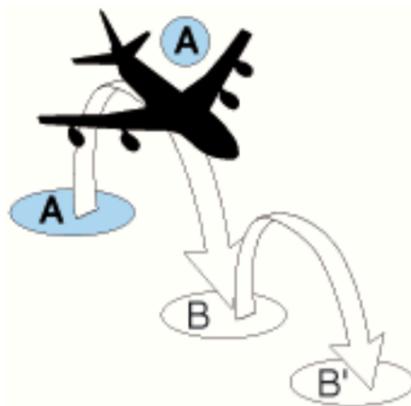


SEXTA LIBERTAD: Embarcar pasajeros, correo y carga en un país y desembarcarlos en otro, a través de la realización de una escala en el Estado al que pertenece la línea aérea (también se enuncia como “más allá del Estado de la línea aérea”).

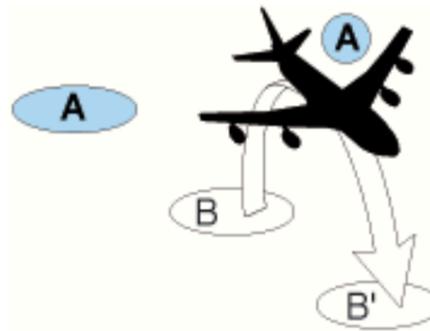


SÉPTIMA LIBERTAD: Embarcar pasajeros, correo y carga y desembarcarlos sin que la ruta respectiva incluya una escala en el Estado al que pertenece la línea aérea.

La **OCTAVA** y **NOVENA** libertades se relacionan con el transporte de cabotaje.



OCTAVA LIBERTAD : también llamada de “cabotaje consecutivo” es el derecho que se acuerda a un Estado para que sus líneas aéreas puedan realizar transporte de cabotaje (interno) en otro Estado, partiendo (o culminando el servicio) en el país al que pertenece la línea aérea.



NOVENA LIBERTAD : también llamada de “cabotaje autónomo”, es el derecho que se acuerda a un Estado para que sus líneas aéreas puedan realizar transporte de cabotaje (interno) en otro Estado.

CAPITULO VIII

INTERCEPTACIÓN DE AERONAVES CIVILES

Anexo 2 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional

Capítulo 3: Reglas Generales

3.8 Interceptación

Nota.— La palabra “interceptación”, en este contexto, no incluye los servicios de interceptación y escolta proporcionados, a solicitud, a una aeronave en peligro de conformidad con los Volúmenes II y III del Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (IAMSAR) (Doc 9731).

3.8.1 La interceptación de aeronaves civiles se regirá por los reglamentos y directrices administrativas apropiados que los Estados contratantes establezcan en cumplimiento del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y, especialmente en cumplimiento del Artículo 3 d), en virtud del cual los Estados contratantes se comprometen a tener debidamente en cuenta la seguridad de las aeronaves civiles, cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado. En consecuencia, al redactar dichos reglamentos y directrices administrativas los Estados tendrán en cuenta las disposiciones que figuran en el Apéndice 1, Sección 2, y en el Apéndice 2, Sección 1.

Nota.— Reconociendo que es esencial para la seguridad del vuelo que cualquier señal visual utilizada en caso de interceptación, a la que solamente debería recurrirse en última instancia, sea correctamente empleada y comprendida por las aeronaves civiles y militares del mundo entero, el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, al adoptar las señales visuales contenidas en el Apéndice 1 de este Anexo, instó a los Estados contratantes a que se aseguren de que sus aeronaves de Estado cumplan estrictamente con dichas señales visuales. Como la interceptación de aeronaves civiles representa en todos los casos un peligro posible, el Consejo ha formulado también recomendaciones especiales e insta a los Estados contratantes a ponerlas en práctica con carácter uniforme.

1. Principios que los Estados han de observar

1.1 Para lograr la uniformidad de los reglamentos que es necesaria para la seguridad de la navegación de las aeronaves civiles, los Estados contratantes, al preparar sus reglamentos y directrices administrativas, tendrán debidamente en cuenta los siguientes principios:

- a) solamente en última instancia se recurrirá a la interceptación de aeronaves civiles;
- b) si se recurriera a la interceptación, ésta se limitará a determinar la identidad de la aeronave, a menos que sea necesario hacerla regresar a su derrota planeada, dirigirla más allá de los límites del espacio aéreo nacional, guiarla fuera de una zona prohibida, restringida o peligrosa o darle instrucciones para que aterrice en un aeródromo designado;
- c) **las aeronaves civiles no serán objeto de prácticas de interceptación;**
- d) si se puede establecer contacto por radio, se proporcionará por radiotelefonía a la aeronave interceptada la guía para la navegación y toda la información correspondiente; y
- e) en el caso en que se exija a una aeronave interceptada que aterrice en el territorio sobrevolado, el aeródromo designado a esos efectos será adecuado al seguro aterrizaje del tipo de aeronave en cuestión.

Nota.— En la adopción unánime del 10 de mayo de 1984 del Artículo 3 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, por parte del 25E período de sesiones (extraordinario) de la Asamblea de la OACI, los Estados contratantes han reconocido que “todo Estado debe abstenerse de recurrir al uso de las armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo”.

1.2 Los Estados contratantes publicarán un método normalizado establecido para las maniobras de las aeronaves que intercepten aeronaves civiles. Dicho método se elaborará de forma que se evite toda situación de riesgo para la aeronave interceptada.

1.3 Los Estados contratantes asegurarán que se han adoptado medidas para utilizar el radar secundario de vigilancia, o la ADS-B, si se dispone de ellos, a fin de identificar a las aeronaves civiles en aquellas zonas en las cuales podrían ser objeto de interceptación.

2. Medidas que ha de adoptar la aeronave interceptada

2.1 Una aeronave que sea interceptada por otra aeronave:

- a) seguirá inmediatamente las instrucciones dadas por la aeronave interceptora, interpretando y respondiendo a las señales visuales.
- b) lo notificará inmediatamente, si es posible, a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo apropiada;
- c) tratará inmediatamente de comunicarse por radio con la aeronave interceptora o con la dependencia de control de interceptación apropiada, efectuando una llamada general en la frecuencia de emergencia de 121,5 MHz, indicando la identidad de la aeronave interceptada y la índole del vuelo y, si no se ha establecido contacto y es posible, repitiendo esta llamada en la frecuencia de emergencia de 243 MHz;
- d) si está equipada con transpondedor SSR, seleccionará inmediatamente el Código 7700, en Modo A, a no ser que reciba otras instrucciones de la dependencia de los servicios de tránsito aéreo apropiada;
- e) si está equipada con ADS-B o ADS-C, seleccionará la función de emergencia apropiada, si está disponible, a no ser que reciba otras instrucciones de la dependencia de servicios de tránsito aéreo apropiada.

2.2 Si alguna instrucción recibida por radio de cualquier fuente estuviera en conflicto con las instrucciones dadas por la aeronave interceptora mediante señales visuales, la aeronave interceptada requerirá aclaración inmediata mientras continúa cumpliendo con las instrucciones visuales dadas por la aeronave interceptora.

2.3 Si alguna instrucción recibida por radio de cualquier fuente estuviera en conflicto con las instrucciones dadas por radio por la aeronave interceptora, la aeronave interceptada requerirá aclaración inmediata mientras continúa cumpliendo con las instrucciones dadas por radio por la aeronave interceptora.

3. Radiocomunicación durante la interceptación

Si durante la interceptación se hubiera establecido contacto por radio, pero no fuera posible comunicarse en un idioma común, deberá intentarse proporcionar las instrucciones, acusar recibo de las instrucciones y transmitir toda otra información indispensable mediante las frases y pronunciaciones que figuran en la Tabla A2-1 siguiente, transmitiendo dos veces cada frase:

Anexo 2 — Reglamento del aire Apéndice 2

24/11/05 AP 2-2

Tabla A2-1

Frases para uso de aeronaves INTERCEPTORAS			Frases para uso de aeronaves INTERCEPTADAS		
Frase	Pronunciación	Significado	Frase	Pronunciación	Significado
CALL SIGN	<u>KOL</u> SAIN	¿Cuál es su distintivo de llamada?	CALL SIGN	<u>KOL</u> SAIN	Mi distintivo de llamada es
FOLLOW	<u>FOL</u> OU	Sígame	WILCO	<u>UIL</u> -CO	Cumpliré instrucciones
DESCEND	<u>DISSE</u> ND	Descienda para aterrizar	CAN NOT	<u>CAN</u> NOT	Imposible cumplir
YOU LAND	YU <u>LAND</u>	Aterrice en este aeródromo	REPEAT	RI- <u>PIT</u>	Repita instrucciones
PROCEED	PRO <u>SI</u> ID	Puede proseguir	AM LOST	AM <u>LOST</u>	Posición desconocida
			MAYDAY	<u>MEIDEI</u>	Me encuentro en peligro
			HIJACK	<u>JAI CHAK</u>	He sido objeto de apoderamiento ilícito
			LAND (lugar)	LAND (lugar)	Permiso para aterrizar en (lugar)
			DESCEND	<u>DISSE</u> ND	Permiso para descender

1. En la segunda columna se subrayan las sílabas que han de acentuarse.
2. El distintivo de llamada que deberá darse es el que se utiliza en las comunicaciones radiotelefónicas con los servicios de tránsito aéreo y corresponde a la identificación de la aeronave consignada en el plan de vuelo.
3. Según las circunstancias, no siempre será posible o conveniente utilizar el término “HIJACK”.

CAPÍTULO IX

EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

1. ORIGENES DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

Qué es el transporte aéreo internacional?

Es aquella actividad que permite trasladar mercancías o personas de un país a otro utilizando para ello una aeronave o avión.

La principal característica del transporte aéreo internacional es que permite recorrer largas distancias en un menor tiempo si se compara con otros modos de transporte como el marítimo o el terrestre. Además, el transporte aéreo internacional es actualmente uno de los medios de desplazamiento más seguros, aunque también es más caro que otras formas de transporte.

Gracias a la velocidad que desarrollan los aviones, el transporte aéreo internacional es hoy en día clave para el intercambio de mercancías a nivel mundial y para la movilidad de las personas en cualquier parte del mundo.

La posibilidad de realizar grandes distancias en unas pocas horas permite a cualquier empresa exportadora o importadora enviar o recibir cargas, mercancías o bienes que pueden ser de vital importancia para el aprovisionamiento de una industria o para el abastecimiento de una población, por ejemplo. Además, el transporte aéreo internacional permite abarcar mercados en todo el mundo.

La organización mundial que agrupa a toda la industria del transporte aéreo es la IATA, International Air Transport Association.

Al ser el avión el medio de transporte más rápido para el desarrollo de operaciones de comercio internacional, resulta fundamental en las cadenas logísticas actuales.

La mayoría de grandes industrias productivas, como por ejemplo la automovilística, se caracterizan por un aprovisionamiento continuo y un flujo tenso para evitar o minimizar al máximo el almacenaje de piezas, componentes o mercancías. Por esta razón estas industrias necesitan que la entrega de mercancías se haga en el momento justo que precisan.

Por ejemplo, dentro de los servicios de transporte aéreo internacional que se ofrecen en las industrias, tenemos en la farmacéutica, el aprovisionamiento continuo *just in time*, así como la expedición y envío rápido de productos por vía aérea a cualquier parte del mundo.

Actualmente el transporte aéreo es medio utilizado en casi todos los sectores industriales y cadenas de distribución. La mayoría de empresas utilizan el transporte por vía aérea para comercializar bienes y productos a nivel internacional o para hacer llegar muestras y documentos relacionados con las operaciones de comercio exterior.

Al tratarse de un medio de transporte muy peculiar desde el punto de vista técnico, comercial y jurídico, es importante que la empresa exportadora o importadora pueda confiar en una empresa transitaria.

Es importante conocer en profundidad las reglamentaciones para el transporte aéreo internacional de mercancías y poder gestionar de principio a fin las cadenas logísticas, optimizando costes y ganando seguridad jurídica para los clientes.

Qué se puede transportar por vía aérea?

Por vía aérea, no todo se puede transportar ya que existen restricciones técnicas y de seguridad y también el precio del transporte puede ser un impedimento. En términos generales se transportan en avión los siguientes tipos de mercancías:

- Productos o bienes de elevado valor.
- Mercancías cuyo envío es urgente por ser, por ejemplo, carga perecedera, muestras comerciales previas a un contrato, productos farmacéuticos o médicos, o material de ayuda humanitaria.
- Carga que no sobrepasa un tamaño o peso determinado, pues deben cumplir con las limitaciones técnicas de los aviones.
- Productos o bienes terminados, listos para su venta y consumo final.

Cuando la rapidez y la seguridad son requisitos esenciales, como es el caso del transporte de productos perecederos (flores, fruta, hortalizas, pescado), envíos urgentes (productos médicos y farmacéuticos), moda, muestras previas al cierre de un contrato de compraventa, documentos, bienes de alto valor (productos ópticos, informáticos y electrónicos o de

telefonía.), productos editoriales, componentes de automoción y repuestos en general, calzado o animales vivos, puede resultar conveniente asumir el coste superior que tiene el transporte aéreo internacional respecto a los demás medios de transporte. La vía aérea asegura que la mercancía llegará pronto a destino y, por ello, será un elemento clave en las cadenas logísticas de este tipo de productos.

Para realizar transporte aéreo internacional existen servicios de línea regular, que suelen ser estables y repetitivos, y servicios chárter que se gestionan y organizan a medida de las necesidades de los clientes.

La función de los aeropuertos en el transporte aéreo internacional

Los aeropuertos son las infraestructuras de transporte aéreo donde los aviones aterrizan, despegan y se estacionan para proceder al embarque y desembarque de pasajeros, equipajes y carga.

En la actualidad, y desde el punto de vista del tráfico de mercancías, los aeropuertos conforman plataformas logísticas donde se desarrollan todo tipo de operaciones relacionadas con la carga aérea: recepción, almacenaje, preparación para el transporte, despacho aduanero, etc.

En el aeropuerto se pueden diferenciar dos zonas: el lado tierra y el lado aire.

El lado aire es la zona del aeropuerto donde tiene lugar la operativa aeroportuaria y la asistencia a las aeronaves. Lo componen el área de movimiento (pistas de aterrizaje y despegue), que se divide a su vez en área de maniobras (áreas de aterrizaje y rodaje) y zona de estacionamiento de aeronaves.

El lado tierra es la zona del aeropuerto donde se efectúa la operativa aeroportuaria de pasajeros, equipajes y carga de mercancía previa al embarque (para la exportación) o posterior al desembarque (en el tráfico de importación) en las aeronaves. Esta zona la componen las terminales (de pasajeros y carga) y las zonas auxiliares a las mismas (almacenes, depósitos, puestos de inspección).

2. CREACIÓN DE LA ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO (IATA)

En sus inicios la Asociación Internacional de Tráfico Aéreo surge en La Haya, Países Bajos en el año 1919.

Luego cambia de nombre a la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (*International Air Transport Association* o IATA) teniendo sus orígenes en La Habana, Cuba en el año 1945 y fue fundada por 57 miembros de 31 naciones, en su mayoría de Europa y Norteamérica. Luego de varios años de transición fue relanzada para América y el mundo en la Convención de Chicago de 1944 el 7 de diciembre y finalmente fue modificada un año después en octubre de 1945 en La Habana, Cuba. En la actualidad, incluye unas 290 aerolíneas en 120 países.

IATA es el instrumento para la cooperación entre aerolíneas, promoviendo la seguridad, fiabilidad, confianza y economía en el transporte aéreo en beneficio económico de sus accionistas privados. Puede pertenecer a la IATA cualquier compañía aérea que tenga la posibilidad de operar un servicio aéreo internacional regular o no regular, y que se mantenga registrado en IOSA (*IATA Operational Safety Audit*). Las empresas que operen solamente vuelos nacionales pueden participar como miembros asociados con voz pero sin voto.

La autoridad suprema de la IATA la ejerce la Asamblea General formada por representantes de todos los miembros activos que deciden por mayoría sobre la base de un voto por compañía. La Junta General se celebra una vez al año y entre otras cosas se elige el Presidente de la IATA de entre los representantes de las compañías aéreas.

El Comité de Gobierno es el órgano ejecutivo y está compuesto por 30 miembros elegidos por la Asamblea General. Normalmente son los representantes de las compañías aéreas con mayor volumen de tráfico en su zona geográfica

3. REGULACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

¿Cómo se regula el transporte aéreo en América Latina y el Caribe?

En 2015, el periódico Valor Económico lanzó datos impresionantes sobre el transporte aéreo en América Latina y el Caribe (ALC). La perspectiva de crecimiento en la región es del 59% en los próximos diez años, con la previsión de 285 millones de pasajeros al año (Asociación Internacional de Transporte Aéreo – IATA, 2015). Esta entidad representa a 260 empresas y ejecuta el 84% del tráfico global en este sector, observa, sin embargo, que esta proyección depende de más inversiones en infraestructura y una mejora en la regulación del sector.

Dada la importancia del tema, el BID ha desarrollado un material explicativo sobre regulación, Temas Actuales para América Latina y el Caribe: Transporte Aéreo – Regulación y economía, que tiene como objetivo informar de forma esquemática y clara sobre los principales temas de regulación del transporte aéreo.

La publicación destaca los tres tipos de regulación del sector, la regulación de mercado, la económica y la técnica:

A. La **REGULACIÓN DE MERCADO** es el grupo de reglas nacionales e internacionales que rigen las rutas, las tarifas, el uso de equipos y la competencia entre las aerolíneas, tanto para el servicio de pasajeros como para el servicio de carga.

B. La **REGULACIÓN ECONÓMICA** es el grupo de reglas asociadas a la utilización de la infraestructura aérea y sus activos relacionados, como, por ejemplo, instalaciones de mantenimiento de aviones, terminales de carga y pasajeros, etc.

C. La **REGULACIÓN TÉCNICA** se trata del conjunto del grupo de reglas asociadas directamente con la seguridad de las operaciones aéreas y gestión de activos. Además de todo esto, para que la liberalización del mercado y de la seguridad de las aeronaves funcione efectivamente se requiere un marco institucional equilibrado y transparente. El

marco institucional ideal debe asegurar la independencia entre las funciones de fijación de política aérea, regulación técnica, operaciones de aeropuertos y servicios de vuelo e investigación de accidentes tal como ocurre en Estados Unidos, en los países de la Unión Europea, en Australia y Nueva Zelanda.

Mientras nosotros preparamos nuestras vacaciones o marcamos nuestras reuniones de trabajo en el exterior, tu viaje está siendo planeado y gestionado por un grupo de personas que incluyen al gobierno, a empresas privadas, a funcionarios de los aeropuertos, a los pilotos, a los comisarios de abordó. Este organismo solamente funciona si toda esta estructura de normas, reglas y organismos está bien estructurada para garantizar una experiencia cómoda y segura.