

Características del Derecho Aéreo

TP. PLINIO ENRIQUE MÁRQUEZ APONTE²
 ABOGADO EGRESADO UMNG
 SECRETARIO ACADÉMICO ESUFA

Carácter Internacional: Razón Histórica: El Derecho Internacional Aéreo ha precedido sin excepción alguna al Derecho Nacional Aéreo, por las siguientes razones:

Razón al medio donde se desarrolla: El objetivo de los vuelos internacionales es atravesar fronteras entre dos o más Estados. Por lo tanto se requiere de normas que logren el equilibrio entre la uniformidad lógica de la internacionalización del Derecho Aéreo sin que menoscabe o suprima la soberanía de los Estados.

Homogeneidad de la norma: Si bien es cierto que se debe respetar la concepción de soberanía legal de los Estados, también es cierto que la actividad aeronáutica requiere de cierta uniformidad de las legislaciones nacionales, de acuerdo con lineamientos internacionales que son de obligatoria observancia.

Generalidad de la norma: Para no estar obligadas a las continuas modificaciones causadas por el desarrollo de la aviación, las normas que regulan la

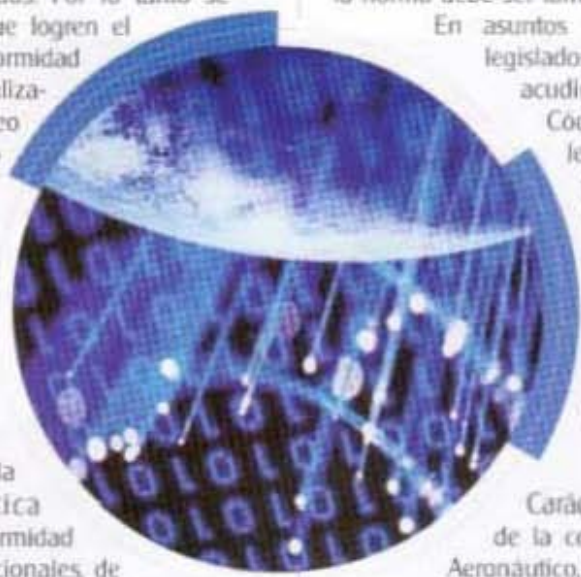
actividad aérea deben ser de carácter general; es decir que sean aplicables a todo acto ejecutado en desarrollo de la navegación aérea y/o el transporte aéreo.

Especialidad de la norma: El objeto del estudio del Derecho Aéreo es muy especializado y por tal razón la norma debe ser también de carácter especial.

En asuntos de actividad aérea no legislados específicamente, se debe acudir al Código Marítimo, al Código del Comercio, a la legislación general, a los principios legales o constitucionales, a la jurisprudencia, la analogía, la doctrina; ya que todos ellos son considerados como fuentes del Derecho Aéreo.

Carácter comercial: El sentido de la comercialidad del Derecho Aeronáutico, se debe básicamente a su principal actividad, la del transporte aéreo, por esto no se debe dudar en aceptar algunas de las definiciones de esta disciplina jurídica.

Carácter político: El Estado tiene que definir su actitud respecto a la soberanía sobre su espacio



² Miembro de la Fuerza Aérea Colombiana y del Instituto Colombiano de Derecho Aeronáutico y Espacial. Abogado egresado de la Universidad Militar Nueva Granada, con estudios de postgrado en Planeación Educativa de la Pontificia Universidad Javeriana de Bogotá, Legislación Educativa de la Universidad Autónoma de Colombia, Diplomado en Legislación Aeronáutica de la Universidad San Buenaventura de Bogotá, Diplomado en Ciencias Políticas por la Corporación Internacional para el Desarrollo Educativo, Diplomado en Derechos Humanos por la Escuela Superior de Administración Pública, Diplomado en Derechos Humanos (DEHH), Derecho Internacional Humanitario (DIH), Derecho Internacional de los Conflictos Armados (DICA) y Derecho Penal Internacional (DPI) por la Universidad Autónoma de Bucaramanga. Licenciado por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil como Instructor de Tierra en especialidades aeronáuticas con habilitación en Derecho Aeronáutico y Tránsito Aéreo, autor de las obras tituladas manual de Derecho Aeronáutico y Guía para el Estudio del Derecho Aéreo.

aéreo, donde se desenvuelva la aeronavegación. A él le corresponde la aceptación o no de los convenios internacionales que regulan, no solamente materias del derecho público aeronáutico, si no también las que afectan las relaciones privadas en la navegación y el transporte aéreo.

Carácter dinámico: El continuo desarrollo de la aviación y especialmente de las aeronaves en sus performances y servicios, ha obligado a la continua adaptación y perfeccionamiento del Derecho Aéreo; de igual forma el vertiginoso de la técnica de la aeronavegación su inmediata incidencia en las costumbres, la familia, condiciones ambientales, materiales, sociales, estatales, etc. exige la elaboración de doctrinas, jurisprudencias, analogías para por último plasmar legislaciones en textos legislativos.

Carácter de autonomía: Si bien el Código Aeronáutico junto con el Código Marítimo conforman el libro quinto del Código del Comercio que trata de la navegación, también es cierto que el objeto de reglamentación Código Aeronáutico es bien diferente a las relaciones mercantiles o a la navegación marítima. Se debe actualmente el problema de la autonomía del Derecho Aéreo respecto de otras ramas del Derecho, pues este está formado por una compleja variedad de intereses, debido especialmente a sus modalidades propias de índole técnica, económica, social y jurídica que lo caracterizan y diferencian de otras especialidades jurídicas afines. En él se dan distintas clases de relaciones jurídicas; unas de carácter contractual entre individuos incluidas en el Derecho Privado y otras igualmente estipuladas o nacidas por la libre voluntad de los

contratantes, pero con intervención de la administración pública en atención al interés público que representa, y otras debidas o creadas exclusiva-

mente por el Estado por referirse a asuntos que afectan bienes colectivos y/o de orden público o que afectan el interés del propio Estado.

El hecho de que algunos principios del Derecho Aeronáutico se inspiren o tomen para su formación, partes de otras disciplinas jurídicas, no es suficiente para que este pierda su carácter autónomo, ya que una cosa son las analogías, propias y frecuentes entre todas las ciencias de una misma rama y otra cosa es la absorción o asimilación de una por la otra. De igual forma se denota la autonomía del Derecho Aéreo ya que todas las actividades individuales que se originan en el desarrollo de la actividad aeronáutica se encuentran debidamente reglamentadas.



ORGANISMOS DE CONTROL

Si bien en los primeros años de la aeronautica surgieron medidas, como la adoptada a finales del siglo XVIII en Francia, en las cuales se regulaban los vuelos de los globos sobre la ciudad de Paris exigiendo un permiso previo al vuelo, no fue hasta después de la Primera

Guerra Mundial cuando se evidenció la capacidad de las aeronaves, también como vehículos de paz y desarrollo comercial. La Convención Internacional de Aviación Civil celebrada en el año 1919 en Paris y el Convenio de Varsovia en el año 1929 fueron los primeros pasos. Posteriormente, a medida que la aviación fue creciendo surgieron, al alcanzar esta una nueva dimensión multinacional, diferentes problemas de carácter internacional, por ejemplo: las normas para la construcción de aeródromos, el control del tránsito aéreo, las comunicaciones, la seguridad y

regularidad del transporte aéreo, y muchas otras situaciones que afectaban a la aviación en general

* Ley 12 de 1947



y que no era posible solucionar en forma independiente por parte de cada Estado, por lo que los Estados Unidos de Norteamérica promovieron el Convenio Sobre aviación civil Internacional.

CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL*

Para solucionar los problemas técnicos, políticos y económicos, a principios de 1944 los Estados Unidos de Norteamérica, en acuerdo con otros países, convocaron a 55 países aliados y neutrales a una cumbre en Chicago en noviembre del mismo año con el fin de llegar a acuerdos de cooperación y entendimiento entre las naciones, en lo referente al Transporte aéreo y la navegación aérea. De los 55 países invitados asistieron a esta convención 52, el resultado de la reunión fue denominado Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional. Convenio en el que participo Colombia y años mas tarde ratifico su participación mediante ley debidamente sancionada.

El organismo permanente encargado de la administración, supervisión y debida ejecución de los principios y normas emanados del Convenio de Chicago fue establecido en el mismo Convenio y se denomino Organización de Aviación Civil Internacional (O. A. C. I).

Los Estados convinieron en los privilegios y obligaciones de los Estados contratantes en 96 artículos consignados en este documento llamado **CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL** y clasificado como Doc. 7300,

también en la adopción de normas y métodos recomendados para regular la navegación aérea, el establecimiento de instalaciones y servicios para la navegación aérea y propuestas para facilitar los tramites aduaneros y de inmigración. Además, el Convenio de Chicago disponía que la Organización de Aviación Civil Internacional O. A. C. I., no quedaría constituida hasta que al menos 26 países no la hubieran ratificado. Así pues, para evitar controversias entre los Estados y mientras se procedía a incluir en las normatividades nacionales lo acordado en el convenio, los delegados de los países decidieron crear, con carácter exclusivamente consultivo, y hasta el momento en que se creara la organización permanente, un organismo provisional denominado O. P. A. C. I.

La ratificación del tratado multilateral de Chicago se llevó a cabo por 50 países el 4 de abril de 1947. A partir de este momento quedó constituida oficialmente la ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (O. A. C. I).

BIBLIOGRAFIA