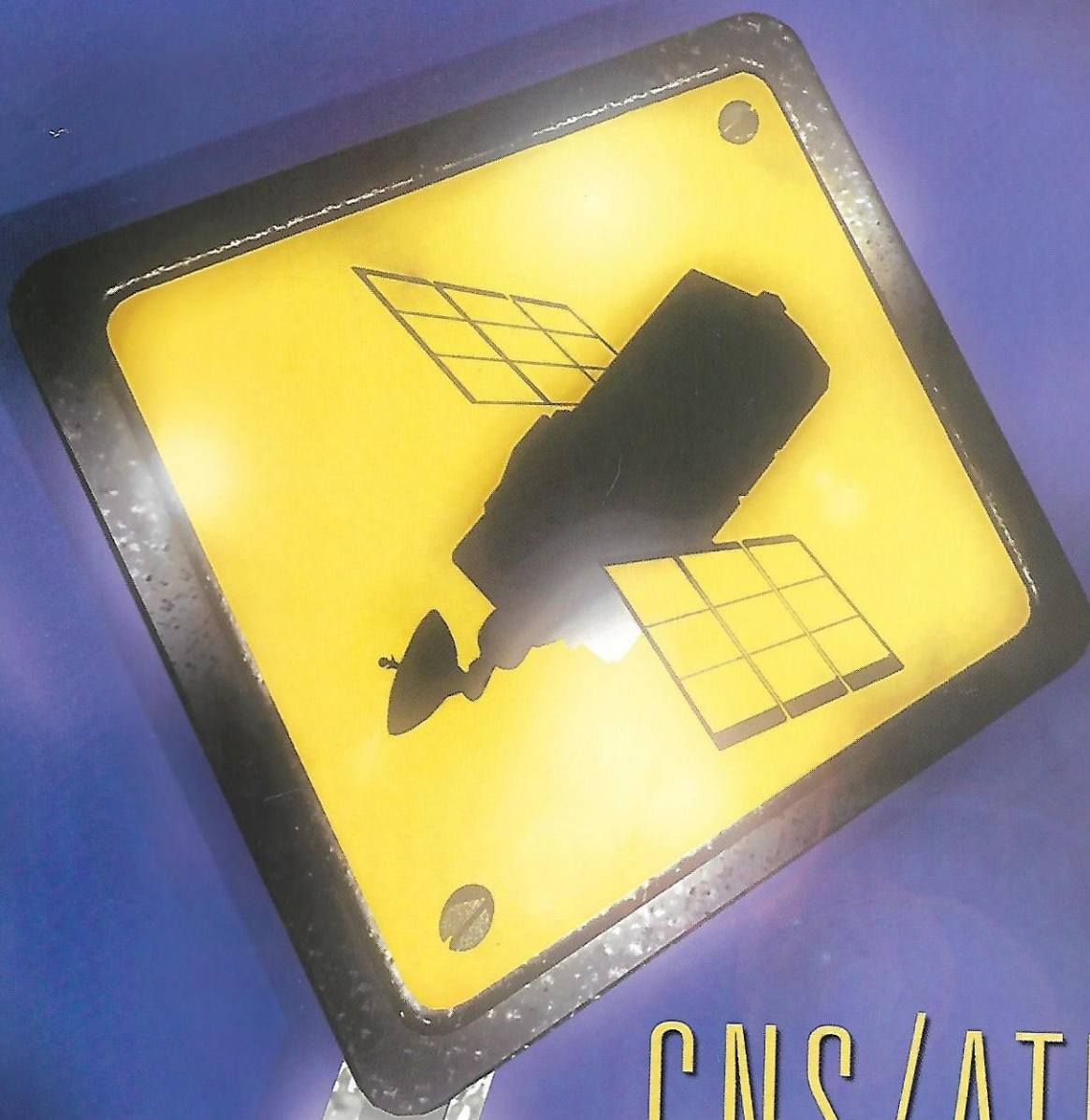


Edición 220 • Septiembre 1999 • \$ 4.000

Revista

Aeronáutica

Publicación de la Fuerza Aérea Colombiana al servicio de la Aviación Nacional



CNS/ATM

Señales Satelitales para
el Tráfico Aéreo



9 770034 694001

Una característica evidente en el continuo desarrollo de la aviación, desde sus albores al iniciar el siglo, ha sido su dimensión internacional. Por esta razón, puede decirse que la "globalización" de la que tanto se habla ahora, en el epílogo del siglo veinte, en referencia a la preponderancia de los internacionales sobre el concepto tradicional de soberanía nacional, se anticipó en el caso de la aviación. En efecto, el continuo perfeccionamiento de la máquina voladora, ha estimulado la humanidad a superar la noción de frontera nacional, pues resulta evidente que desde el espacio aéreo se contempla el mundo en su integridad, con una unidad y no como el conjunto fraccionado de países o Estados que las sociedades y sus luchas de poder han creado.

La aviación desde las primeras etapas de su desarrollo, creó la necesidad de un marco jurídico y reglamentario que, como las aeronaves en vuelo, trascendiera las fronteras nacionales, ya que garantizar la viabilidad de los vuelos requería procedimientos armonizados y normas comunes, que tuvieran plena validez en cualquier parte del mundo, de manera que un vuelo pudiera iniciar en un aeropuerto localizado en la jurisdicción de un país, sobrevolar distintas naciones y aterrizar en el aeropuerto de otro territorio soberano.

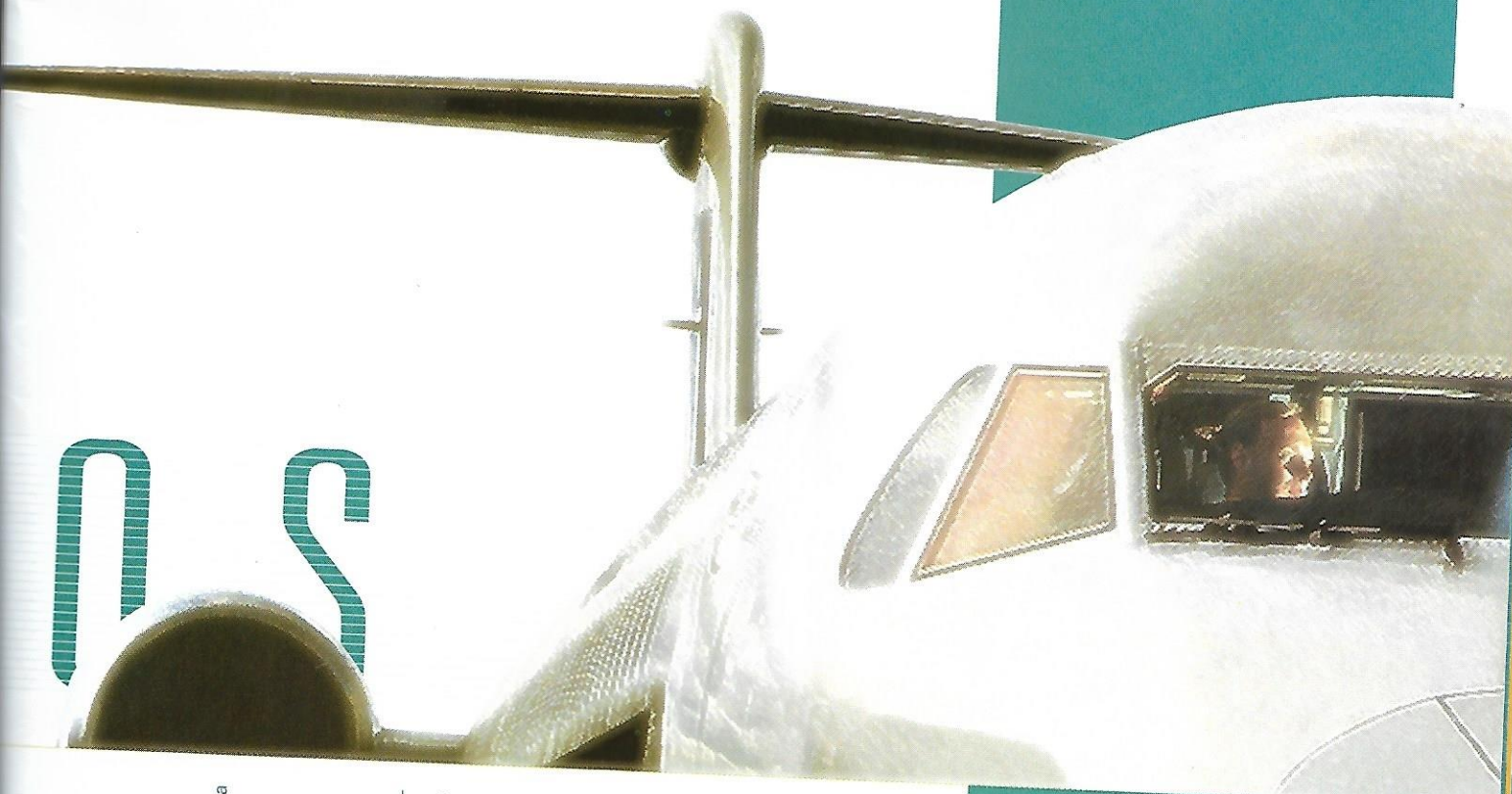
La necesidad de un marco jurídico básico se hizo más evidente en la medida que la aviación evolucionó de lo meramente operativo, de los procedimientos del vuelo, al campo comercial y de explotación económica. Al aparecer las empresas de aviación comercial, con el gran auge del transporte internacional de personas por vía aérea, se volvió indispensable contar con procedimientos uniformes y regulaciones internacionales. Así, se gestaron los convenios aeronáuticos internacionales.

convenios internacionales

Las dos primeras organizaciones internacionales que se conformaron para promover los intereses comunitarios de la aviación, nacieron en 1919, una en la órbita privada y otra en la pública. En el primer caso, se trató de la "International Air Traffic Association", sustituida años más tarde por la "International Air Transport Association" (Asociación Internacional de Transportadores Aéreos IATA), que constituye un importante organismo internacional, conformado por las líneas aéreas dedicadas a la prestación de servicios internacionales de transporte aéreo, y que en el ámbito privado ha cumplido una valiosa tarea de estandarización de procedimientos y prácticas relativas a la industria. En el segundo caso, se trató de la Convención para la Reglamentación de la Navegación Aérea, llamada la Convención de París, hecha también en 1919, durante la cual se examinaron principalmente problemas de carácter técnico.

Navegación Aérea, CINA, primer órgano gubernamental que se ocupó de reglamentar la navegación aérea. Adoptó los siguientes principios: reconocimiento de la soberanía del Estado sobre el espacio aéreo encima de su territorio y aguas territoriales, derecho de cada Estado de imponer su jurisdicción sobre su espacio aéreo, libertad de navegación aérea compatible con la seguridad del Estado, exigencia a toda aeronave de tener la nacionalidad de un Estado y estar registrada, derecho de tránsito sobre un Estado y derecho de uso de todos los aeródromos públicos.

No obstante el avance logrado por el CINA, este primer esfuerzo de reglamentación internacional de la aviación no alcanzó la aceptación general, ya que ni Estados Unidos ni la Unión Soviética la suscribieron. Tuvo una reforma en 1929 y operó hasta 1939 cuando empezó la Segunda Guerra Mundial.



Por Dr. Héctor Hernán Ríos Ospina

Pese a su limitado alcance, el CINA representó el germen de los convenios aeronáuticos, que vienen a tomar una forma definida en 1944, cuando se suscribe el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, también conocido como el Convenio de Chicago. Cuando se presagiaba el fin de la guerra, hacia septiembre de 1944, Estados Unidos invitó 53 países a una conferencia sobre aviación civil, que iniciaría el 1 de noviembre de ese año en Chicago. Durante dicha conferencia se evidenciaron dos posiciones respecto al tema aéreo comercial. Por un lado, Estados Unidos que pretendía un espacio aéreo libre, con una limitada reglamentación; y por otra, el Reino Unido, que auspiciaba una autoridad internacional vigorosa, con controles económicos. La conferencia terminó el 6 de diciembre de

La necesidad de un marco jurídico básico se hizo más evidente en la medida que la aviación evolucionó de lo meramente operativo, de los procedimientos del vuelo, al campo comercial y de explotación económica.



1944 luego de elaborar varios documentos de gran importancia para regir los destinos de la aviación civil en el mundo, entre ellos, el Convenio sobre Aviación Civil Internacional junto con los textos de doce anexos técnicos. De esta manera, se había gestado el sistema que aún hoy rige la aviación civil mundial.

En el preámbulo del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, carta magna de la aviación, se encuentran los principios rectores, unos de carácter operacional y técnico, orientados a lograr que la aviación se desarrolle en forma segura y ordenada; y otros de tipo económico, que dan origen a las negociaciones aéreas comerciales como esquema de regulación

del transporte aéreo internacional al disponer que los servicios de transporte aéreo internacional se deben establecer sobre la base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico. De esta manera, para que se establezca una ruta internacional, que por definición involucra más de un país, se requiere previamente que los gobiernos involucrados hayan convenido condiciones y derechos que se reconocen para que sus aerolíneas la operen.

El Convenio de Chicago consta de 96 artículos, estructurados en varios capítulos, que regulan la navegación aérea internacional, estableciendo el derecho general para cualquier aeronave civil de sobrevolar cualquier Estado o de aterrizar con fines no comerciales (escala técnica).

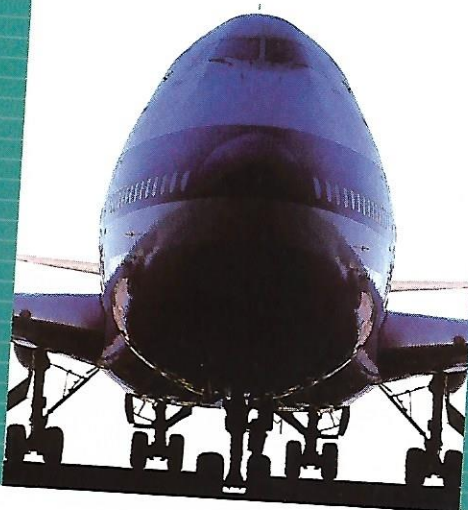


Igualmente, contiene una serie de compromisos de los Estados, tales como adopción de las reglas uniformes de navegación aérea, llevar el registro y control de las aeronaves a las cuales les confiera su nacionalidad, vigilar la operación de la mismas, expedir certificados y licencias al personal técnico aeronáutico, entre otros. Además, el Convenio creó los órganos fundamentales para dirigir la aviación civil, como son la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI, el Consejo y la Secretaría General. En su primera Asamblea, la OACI adoptó una Resolución facultando

Convenio de Chicago

tráfico aéreo (llamados comúnmente libertades del aire), y pactando las condiciones bajo las cuales se desarrollan los servicios, referentes al acceso al mercado, las tarifas, las rutas, las frecuencias de vuelo, la capacidad de las aeronaves, etc. Desde el punto de vista formal, estas negociaciones se plasman en diferentes tipos de instrumentos, desde Acuerdos Internacionales, Actas de Entendimiento, Memorandos, etc.

En materia comercial, Colombia tiene suscritos acuerdos de transporte aéreo con veintiséis países, la mayoría de los cuales pertenecen al área geográfica de América y unos pocos están localizados en Europa. Hasta comienzos de los no-



al Presidente del Consejo firmar un Protocolo mediante el cual se reconoce la OACI como un organismo de las Naciones Unidas.

Además del texto principal del Convenio de Chicago, existen normas y procedimientos específicos, incorporados en los Anexos al Convenio, desarrollados a lo largo del tiempo para tratar temas especializados como licencias al personal aeronáutico, reglamento del aire, meteorología, cartas aeronáuticas, matrícula de aeronaves, tránsito aéreo, aeronavegabilidad, telecomunicaciones aeronáuticas, aeródromos, etc.

La universalidad del Convenio de Chicago es un hecho evidente.

De 26 estados firmantes del Convenio, su número ha aumentado a 185 en 1998. Esto sin duda simboliza el gran alcance de la armonización que inspiran las normas de la OACI a nivel internacional.

Obviamente, Colombia no ha estado ausente del proceso internacional que rige la aviación civil internacional. Ya en 1947, mediante la Ley 12 de ese año, aprobó su adhesión al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. A partir de los principios previstos en el Convenio, el país ha venido regulando el establecimiento de los servicios de transporte aéreo internacional, adelantando negociaciones bilaterales de derechos de

venta, dichos acuerdos eran de tipo bilateral y regulaban en forma precisa y rigurosa la prestación de los servicios internacionales de transporte aéreo desde y hacia Colombia. A partir de 1991, en el contexto general de una política de apertura económica, el país ha suscrito Acuerdos de Transporte Aéreo más flexibles, que permiten la operación de múltiples empresas y mayor cantidad de vuelos, e incluso, dentro de la región andina se ha adoptado un régimen de libertad de vuelos comerciales en el espacio geográfico de los cinco países miembros de la Comunidad Andina (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela), conformado así un sistema multilateral de derechos de tráfico aéreo. ➤