

EL ESPACIO AEREO Y SU REGIMEN JURIDICO

Esc. Alicia Presto de González

I) INTRODUCCION

Espacio y Tiempo son dos nociones estrechamente vinculadas que tienen el carácter de ideas trascendentales. Constituyen una condición a priori universal, necesaria a todo conocimiento.

Originariamente son datos intuitivos, subjetivos, a partir de los cuales podemos construir nociones de espacio y tiempo objetivas atribuyéndoles una realidad exterior a nuestra conciencia.

Como realidad perceptible por los sentidos, nos encontramos ante la imposibilidad de definir al espacio.

Con respecto al espacio aéreo una disquisición común es la de diferenciar *aire* de *espacio aéreo*. El aire posee una naturaleza etérea, fluida, inmensa y móvil que determina su imposibilidad de aprehensión física. Ya los romanos lo consideraban “res communis omnis”, y vendría a constituir un contenido. El espacio aéreo es un continente cuyo contenido es la atmósfera terrestre. Lo cierto es, que el espacio aéreo es un ámbito en el que se desarrollan actividades humanas, siendo la aviación una de ellas.

Algunos autores entienden que el espacio aéreo no es un bien, porque no es físicamente apropiable, pero la mayoría considera al espacio aéreo como un bien o cosa, que tiene una medida de valor, y es susceptible de propiedad, y pasible objeto de soberanía.

En general es aceptado el hecho de que todo Estado se compone de tres elementos: población, territorio y poder soberano.

Es comprobable que a lo largo de la historia, el escenario en que se ha movido el Estado ha ido cambiando, es así que de un territorio *unidimensional* que caracteriza a la llamada ciudad-estado, se pasa al territorio *bi-dimensional*, cuando el mar deja de ser considerado res nullius.

Es a fines del siglo XVIII (1782) cuando aparecen los globos de aire caliente, los artefactos de los hermanos Montgolfier, que comienza a surgir la idea de dominio vertical de los Estados, y se empieza a hablar de territorio *tridimensional* (tierra-aire-mar).

Surgen entonces los primeros problemas jurídicos de cómo regular la conducta del hombre y los derechos soberanos y jurisdiccionales de los Estados.

Finalmente, con el advenimiento de la era espacial aparece lo que se ha dado en llamar el territorio *cuatridimensional*, agregándose a los demás ámbitos el espacio ultraterrestre.

El tratamiento del espacio aéreo y su régimen jurídico tiene connotaciones que involucran al Derecho Público, al Derecho Privado con temas como la extensión de los derechos del propietario del suelo sobre el espacio aéreo que se encuentra sobre sus fundos

o las limitaciones al derecho de propiedad en beneficio de la seguridad y regularidad del transporte aéreo, existiendo ciertas áreas que tocan ambas ramas del Derecho.

I) DELIMITACIÓN ENTRE EL ESPACIO AÉREO Y EL ESPACIO ULTRATERRESTRE.

Los Estados reconocen la existencia de un espacio aéreo y de un espacio ultraterrestre, que si bien, han sido regulados internacionalmente, no se ha llegado a determinar precisamente cuáles son sus límites físicos.

La importancia de la delimitación entre ambos espacios reside en la diversidad de *sus regímenes jurídicos*. En efecto, mientras en el espacio aéreo impera el *principio de soberanía*, en el espacio ultraterrestre predomina el *principio de libertad*.

El espacio aéreo está sometido a soberanía estatal completa y exclusiva, mientras que el espacio ultraterrestre es res communis omnium.

La falta de una definición o delimitación del espacio aéreo puede dar lugar a una incertidumbre jurídica respecto al derecho a aplicar: el Derecho Aeronáutico o el Derecho Espacial.

Ni la Convención de París de 1919, ni el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago de 1944) definen o señalan los límites de soberanía o las fronteras.

Así el *Artículo 1º del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago de 1944)*, ratificado por nuestro país por ley 12.018 de 4 de noviembre de 1953 establece la soberanía plena y exclusiva de los Estados en el espacio aéreo situado sobre su territorio, mientras que el Artículo 2º del citado instrumento se refiere a los límites horizontales de la soberanía estatal, pero no a los verticales.

Tampoco el Tratado sobre los principios que gobiernan las actividades de los Estados en la exploración y utilización del espacio ultraterrestre, incluso la luna y otros cuerpos celestes, conocido como *Tratado del espacio de 1967*, ratificado por Uruguay por Ley 13.854 de 4 de junio de 1970, delimita el espacio aéreo, ya que no se definen los límites del espacio ultraterrestre.

Desde 1983, el tema de la delimitación entre ambos espacios, viene siendo estudiado en la Comisión sobre la Utilización del Espacio Ultraterrestre con Fines Pacíficos (COPUOS). Ese año, la Delegación rusa presentó una propuesta en la que propuso que “el límite entre el espacio atmosférico y el espacio ultraterrestre se determina(se) por acuerdo entre los Estados a una altura no superior a 110kms sobre el nivel del mar y se reafirma(se) jurídicamente mediante la concertación de un instrumento de derecho internacional de carácter obligatorio...” “En este instrumento se preverá también que se preservará el derecho de paso inocente con fines pacíficos de un objeto espacial de cualquier Estado sobre el territorio de otros Estados a alturas inferiores al límite convenido al salir de su órbita y reingresar a la tierra.”

La Sub-Comisión de Asuntos Jurídicos de dicho organismo, en su 43º período de sesiones celebrado en Viena del 29 de marzo al 8 de abril de 2004, fue de la opinión de que la definición y delimitación del espacio ultraterrestre continuaba siendo un tema importante, en consideración de la existencia de diferentes regímenes jurídicos y de los

continuos avances tecnológicos, teniendo en cuenta los principios de soberanía y libertad que los diferencia.

Doctrinariamente se han establecido límites al espacio aéreo y al espacio ultraterrestre en base a criterios técnicos y científicos, los cuales han fracasado al igual que los criterios jurídico-políticos a los que se arribaría mediante una delimitación convencional.

Los **criterios técnicos o científicos** más conocidos se basan en la composición de la atmósfera, la densidad del aire como elemento de sustentación de las aeronaves, la delimitación tomando en cuenta la órbita de un satélite artificial de la tierra, la Línea Von Karman (83km de altura) y la delimitación en función de los efectos de la gravedad, entre otros.

La fijación de una altura para ubicar el plano divisorio entre los dos espacios irá cambiando con los adelantos tecnológicos, salvo que se tome una altura determinada y se resuelva por la vía convencional.

Al no existir criterios tecnológicos y científicos uniformes, y dado que los mismos no brindaban certidumbre en la fijación de la frontera, muchos autores desecharon esta forma de delimitación y se inclinaron a buscar una solución normativa, intentando lograr un criterio jurídico de delimitación por la vía de un acuerdo internacional.

Para los criterios **jurídico-políticos**, lo importante no son tanto los límites entre los espacios aéreo y ultraterrestre, sino la extensión de la soberanía en sentido vertical, tendiendo a determinar el concepto de “frontera aérea” en relación con el principio de soberanía de los Estados en el espacio aéreo.

Las posiciones relacionadas con la extensión del poder estatal respecto del espacio aéreo van desde la tesis de la **soberanía extendida hasta al infinito** llegando a aquella que se inclina por la **abolición del principio de soberanía**, ya que entiende que la navegación aérea exige la necesidad de la libertad del aire, puesto que a medida que nacen nuevos Estados, se multiplican los espacios aéreos sometidos a soberanía, lo que complicaría la navegación aérea en cuanto se negasen permisos de sobrevuelo que obligarían a las aeronaves a tomar otras rutas.

Otras teorías se refieren a la posibilidad de **control efectivo del espacio aéreo**, a la limitación de lo **necesario para la seguridad y defensa del Estado** o la **delimitación del espacio en zonas**.

En general la posición dominante se inclina por una regulación convencional que establezca una seguridad jurídica. Pero aquí el tema se complica al momento de decidir entre los criterios “espaciales” y los “funcionales”.

El enfoque espacial establecería dos zonas, cuyo límite sería una altitud de 100 o 110 kilómetros por encima del nivel del mar. Hasta los 100 o 110 kms, se aplicaría el principio de soberanía, luego el de libertad en el espacio ultraterrestre. Sin embargo, los problemas subsisten, ya que un mismo objeto espacial tendría en un tiempo brevísimo regulaciones jurídicas diferentes.

De adoptarse el criterio funcional, lo relevante, sería el tipo de actividad desarrollada: aérea o espacial. Aún así, los problemas se mantienen en vista de las diferentes posiciones políticas entre los Estados: las grandes potencias espaciales son partidarias de la mayor libertad, mientras que los Estados cuya participación en la carrera espacial es menos activa, se oponen a una libertad irrestricta que pueda conducir a una amenaza a la soberanía aérea.

Numerosos Estados han formulado reivindicaciones de soberanía sobre segmentos del espacio que se encuentran por encima de sus territorios, lo que frustra los intentos de definir los límites entre el espacio aéreo y el ultraterrestre.

II) LA SOBERANÍA SOBRE EL ESPACIO AEREO.

Cuando nace la idea de dominio sobre el espacio aéreo los conocimientos cósmicos de entonces, nos enfrentan a una idea de espacio distinta de la actual.

Debido a la naturaleza especial del espacio aéreo , hay quienes consideran que debería hablarse de jurisdicción aérea (imperium) antes que de soberanía (dominium).

Cuando comenzaron a surgir los Estados el concepto de SOBERANÍA era dogmático , respondía a la supervivencia de los Estados y se trataba de una necesidad política.

El concepto clásico de soberanía evoluciona con el avance científico y tecnológico y con la interrelación entre los Estados.

Hay autores que entienden que la soberanía no admite calificativos (absoluta, relativa, limitada, ilimitada,) :el Estado es soberano o no lo es.

En realidad, si bien su sustancia permanece, los Estados con el paso del tiempo han renunciado a ejercer su soberanía en determinados casos. Existen restricciones a su ejercicio originadas en el derecho natural y en los compromisos adquiridos con la comunidad internacional. Se amplía su extensión espacial, surge el concepto de cooperación internacional, y varía su contenido jurídico.

Ya en el inicio de la navegación aérea , surgieron posiciones extremas: la de la libertad absoluta del espacio aéreo para que la actividad aeronáutica pudiera desarrollarse sin trabas frente a la doctrina de la soberanía absoluta del espacio aéreo basada en razones políticas, militares, económicas y de seguridad.

La teoría de la soberanía del aire se funda en argumentos relacionados con las necesidades de asegurar la defensa nacional a través del criterio de la soberanía estatal.

Esta posición fue adoptada por normas internas e internacionales y se apoya en el hecho de que la aviación volvía vulnerable las fronteras.

Se ha entendido que la primera afirmación de soberanía estatal sobre el espacio aéreo, apareció en Suiza, Estado neutral en la primera guerra mundial, que, en 1914 , como

reacción a los vuelos británicos y franceses, declaró que sus derechos de soberanía sobre el espacio aéreo eran ilimitados.

Con el desplazamiento de las aeronaves y su evolución tecnológica, han aparecido nuevas nociones de frontera-superficie y de frontera-volumen .

El reconocimiento de la plena libertad del espacio aéreo produce la opción por el concepto de frontera-superficie, mientras que el reconocimiento de la soberanía sobre el espacio aéreo agrega al territorio un volumen, posición ésta que es actualmente seguida por los Convenios internacionales en la materia y en las legislaciones internas.

El derecho de soberanía ejercido por el Estado sobre el espacio aéreo ubicado encima de su territorio implica la manifestación de diferentes facultades, entre ellas: reglamentar, ordenar la circulación aérea, fijar zonas prohibidas o restringidas, ejercer funciones de policía en el espacio aéreo, entre otras.

III) LOS DERECHOS DE LOS PROPIETARIOS SUPERFICIARIOS SOBRE EL ESPACIO AEREO.

El espacio aéreo tiene connotaciones en la esfera del Derecho Privado.

En consecuencia, la proyección de la soberanía sobre el espacio aéreo debe conciliarse con el alcance de los derechos de los propietarios superficiarios respecto del espacio aéreo situado por encima de sus fundos.

Con el surgimiento de la aviación, se agudizaron los conflictos de intereses, y tanto la doctrina, como la legislación y la jurisprudencia fueron buscando amalgamar los derechos de los propietarios con la necesidad de utilizar el espacio aéreo como elemento fundamental para la aviación sin que se pusieran trabas.

El hecho de que la propiedad superficiaria se extendiera desproporcionadamente en sentido vertical, con la máxima de que “aquel a quien pertenece el suelo, tiene derecho a ejercer sus derechos hasta el cielo”, podría llegar a constituir un grave problema para el transporte aéreo.

Por supuesto que con respecto a esta determinación vertical de los derechos de los superficiarios las opiniones fueron antagónicas, extremas y algunas intermedias.

Nuestro **Código Civil**, en su **artículo 748**, dispone “*El derecho de propiedad no se limita a la superficie de la tierra, sino que se extiende por accesión a lo que está sobre la superficie y a lo que está debajo.*”

El propietario puede hacer arriba todas las plantaciones y construcciones que juzgue convenientes salvo las excepciones establecidas por la ley o la convención....”

Por su parte el **artículo 8** de nuestro **Código Aeronáutico** establece limitaciones al derecho de propiedad, ya que “*Nadie puede oponerse en razón de un derecho de propiedad en la superficie, al sobrevuelo de las aeronaves siempre que éste se realice de acuerdo con las normas jurídicas vigentes. No obstante el perjuicio emergente de un sobrevuelo legítimo dará lugar a eventual responsabilidad.*”

V) EL CONVENIO DE CHICAGO DE 1944.SUS ACUERDOS SUPLEMENTARIOS. SUS ANEXOS. LOS REGLAMENTOS AERONAUTICOS URUGUAYOS.

Con los avances tecnológicos y el incremento de la actividad aérea, la comunidad internacional se vio en la necesidad de establecer un régimen jurídico para el espacio aéreo, datando sus primeros intentos de principios del siglo pasado.

La segunda guerra mundial tuvo una gran influencia en los progresos técnicos del avión y fue necesario resolver problemas técnicos y políticos así como conflictos económicos y jurídicos que se planteaban con el sobrevuelo en tiempos de paz sobre diferentes fronteras y asuntos vinculados a los derechos comerciales. Es decir, ¿qué acuerdos podrían celebrar los Estados para que los servicios aéreos de uno de ellos pudiesen ingresar en el espacio aéreo de otro?

El 7 de diciembre de 1944, se firma en Chicago el mencionado **CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL** principal instrumento regulador de la aviación civil, que retoma, adaptando a la época histórica, ideas plasmadas en las Convenciones de París de 1919, de Madrid de 1926 y de La Habana de 1928.

El Convenio se fijó como objetivos: promover el desarrollo ordenado de la aviación civil de postguerra y facilitar el transporte aéreo. Fue fruto de una transacción entre los Estados que predicaban una libertad absoluta en el espacio aéreo, tal el caso de Estados Unidos cuya aeronáutica se había visto fortalecida y que bregaba por un acuerdo multilateral de cielos abiertos (“open skies”), y otros Estados que reivindicaban soberanía sobre sus espacios aéreos y restricciones a la actividad aérea.

Dicho Convenio consta de 96 artículos en los que se establecen los privilegios y obligaciones de todos los Estados contratantes, la adopción de normas y métodos recomendados internacionales para regular la navegación aérea, así como recomendaciones a los Estados contratantes para que establezcan servicios e instalaciones de navegación aérea, proponiendo la facilitación del transporte aéreo mediante la reducción de trámites aduaneros y de inmigración.

Como ya se mencionó, el Convenio reconoce en su **artículo 1º** el principio de soberanía plena y exclusiva de todo Estado en el espacio aéreo sobre su territorio, considerando como *territorio* en su **artículo 2º** “*las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado.*”.

Habida cuenta de que la aviación puede ser utilizada con fines ilícitos, en la década del 80 se promovió la adopción del **artículo 3 bis** que dio lugar a un Protocolo relativo a una Enmienda al Convenio de Chicago, Protocolo aprobado por Uruguay por Ley 15.762 de 14 de setiembre de 1985. Este artículo se refiere a la violación del espacio aéreo, sin definirla. Para Mapelli, ésta se produce cuando una aeronave vuela sin someterse a las instrucciones que el Estado detentador de su soberanía ha establecido legítimamente. En su **inciso b)**, dicho artículo establece entre otras consideraciones que: “*Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene derecho, en el ejercicio de su soberanía, a exigir el aterrizaje en un aeropuerto designado de una aeronave civil que sobrevuele su territorio sin estar facultada para ello, o si tiene motivos razonables para llegar a la conclusión de que se utiliza para propósitos incompatibles con los fines del presente Convenio....*”

En efecto; hay varios hechos ilícitos que se producen utilizando aeronaves que sobrevuelan el territorio del Estado, tales el contrabando, el espionaje, el transporte ilegal de personas y sustancias psicotrópicas y estupefacientes entre otros.

Uno de los temas más discutidos durante la Conferencia de resultados de la cual se aprobó el citado instrumento, fue el de la concesión recíproca de derechos comerciales en la aviación civil internacional

A ese respecto, el **artículo 5º** reconoce el derecho de los servicios aéreos internacionales no regulares a penetrar en el territorio de los demás Estados contratantes o sobrevolarlo sin escalas, y a hacer escalas en él con fines no comerciales, sin necesidad de obtener permiso previo, reconociéndoles además la tercera y cuarta libertad del aire, aunque con determinadas reservas. Entre ellas, la posibilidad del Estado sobrevolado de exigir el aterrizaje por razones de seguridad, o que los vuelos se cumplan por determinadas rutas prescriptas.

Por su parte, el **artículo 6º** de dicho Convenio, establece que no podrá explotarse ningún servicio aéreo internacional regular sobre el territorio de un Estado contratante o hacia el interior de éste, sin su consentimiento previo.

Como las discrepancias respecto del otorgamiento sobre derechos aerocomerciales no pudieron resolverse en el propio Convenio de Chicago, se dictaron dos acuerdos suplementarios del mismo: *el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales y el Acuerdo sobre transporte aéreo internacional*. En la actualidad, el primero de los Acuerdos nombrados cuenta con 122 ratificaciones y el segundo con 11. Cabe mencionar que Uruguay no es parte de ninguno de ellos.

En el Acuerdo relativo al tránsito, se expresa el concepto de primera libertad del aire, conocida como “derecho de sobrevuelo” y el de segunda libertad del aire o “derecho de escala técnica” que se ejerce para reabastecerse de combustible, efectuar un aterrizaje de emergencia o realizar reparaciones esenciales imprevistas.

Por su parte, el Acuerdo sobre transporte aéreo internacional o “Acuerdo de las cinco libertades” hace referencia a los derechos de tráfico tomados en el sentido de derechos de acceso a los mercados, consagra las cinco **libertades del aire**, agregando a las dos mencionadas del Acuerdo de tránsito, las llamadas tercera, cuarta y quinta libertad. De la combinación de diferentes supuestos, han surgido otras libertades, que se han denominado sexta, séptima (cabotaje), octava libertad o “cabotaje consecutivo”, novena libertad o cabotaje “autónomo”.

A consecuencia de la poca aceptación internacional del Acuerdo de Transporte Aéreo, los Estados regularon sus respectivos derechos de explotación por la vía de **Convenios bilaterales**.

Nuestro país tiene varios Acuerdos bilaterales con otros Estados, algunos vigentes, otros firmados y otros inicialados.

En todo acuerdo internacional aeronáutico, según lo dispuesto por el **DECRETO-LEY 14.845 de 24 de noviembre de 1978**, debe aplicarse el principio de la **reciprocidad efectiva**. En dicha norma se establece que las relaciones internacionales aeronáuticas de la República en materia comercial se fundamentarán en el principio de reciprocidad efectiva, principio que ya se encontraba en el Decreto 325/974 de 26 de abril de 1974 que establece las Normas de Política aeronáutica y que es retomado y ampliado por el **DECRETO 316/979 de 5 de junio de 1979**.

En los últimos tiempos es frecuente volver a utilizar la expresión “**cielos abiertos**” en tanto concepto aeropolítico, retomando la posición que ya fuera sustentada por los Estados Unidos en las reuniones previas a la firma del Convenio de Chicago.

Las discusiones acerca de las ventajas y desventajas de la llamada política de cielos abiertos, han sido numerosas.- Los Convenios de cielos abiertos posibilitan la explotación de los servicios aéreos libremente por parte de las líneas aéreas designadas por los Estados signatarios, en ambas direcciones entre los respectivos territorios y sin restricciones respecto del tipo de aeronaves, capacidad ofrecida, frecuencias y tarifas.

Existen en la actualidad Acuerdos multilaterales que adoptan la política de cielos abiertos, tal el caso del Convenio multilateral en el marco del APEC suscripto entre Estados Unidos, Brunei, Chile, Nueva Zelanda y Singapur.

La *integración regional* ha dado lugar a una *nueva normativa aeronáutica*, la Comunitaria de *la Unión Europea* y los Acuerdos regionales en América. Entre ellos, el Acuerdo de integración subregional andino conocido como *Acuerdo de Cartagena* y las Decisiones de la Comunidad andina 297(Integración del Transporte aéreo en la región sub-andina) y 320(Múltiple designación en el Transporte aéreo de la subregión andina) y el Acuerdo de Servicios Aéreos Subregionales, conocido como *Acuerdo de Fortaleza de 1996*, del cual Uruguay es parte.

Se está produciendo un cambio en la negociación sobre los Acuerdos relacionados con la explotación de los servicios aéreos, ya que se va hacia una negociación en bloque de los derechos aerocomerciales por parte de las distintas regiones, y el bilateralismo ya no será entre Estados sino entre bloques regionales.

Con el fin de desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional, fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, promoviendo en general, el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos, el **artículo 43 del Convenio de Chicago** crea un organismo denominado **ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**.

Dicha organización es una agencia especializada de las Naciones Unidas, integrada por 188 Estados, cuya sede se encuentra en la ciudad de Montreal, Canadá. Esta compuesta por una Asamblea, un Consejo y otros órganos que se han estimado necesarios.

Su principal objetivo es lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo.

Existe un compromiso de los Estados miembros del Convenio de Chicago, establecido en el **artículo 37** en cuanto se comprometen *a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organizaciones relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea.*

A tales efectos la OACI ha adoptado y enmendado en su caso, las llamadas Normas y Métodos recomendados Internacionales, conocidos como *Anexos al Convenio sobre Aviación civil Internacional*, los cuales tratan de temas diversos, tales como: Servicios de tránsito aéreo, Operación de aeronaves, Facilitación, Búsqueda y salvamento, Aeronavegabilidad, Transporte sin riesgos de mercaderías peligrosas por vía aérea, entre otros.

Estos anexos tienen un mecanismo sui generis para su entrada en vigencia internacional, el que se encuentra especificado en el Convenio.

Por otra parte, a efectos de cumplir con el objetivo de la uniformidad entre las legislaciones de los Estados, nuestro país ha incorporado los Anexos al orden interno.

Hasta el año 2003, la vía utilizada era a través de decretos del Poder Ejecutivo. Actualmente, en virtud de la Resolución del Consejo de Ministros N°. 1808/003 de 12 de diciembre de 2003, se delega en la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, determinadas atribuciones del Poder Ejecutivo, por lo que el mecanismo utilizado lo constituyen las Resoluciones de la DINACIA.

Asimismo, a los efectos de la ejecución práctica de los Anexos, se han dictado normas más concretas y detalladas, denominadas **REGLAMENTOS AERONÁUTICOS URUGUAYOS**, conocidos como RAUs, que tanto en los aspectos sustanciales como en los formales, se aproximan a los modelos de otros Estados a fin de cumplir con la anhelada uniformidad.

IV) OTRAS NORMAS NACIONALES REFERENTES AL TEMA.

Complementando la normativa nacional vinculada al tema analizado, cabe referirse a algunos artículos del **CODIGO AERONÁUTICO DE LA ROU (DECRETO-LEY N. 14.305 de 29 de noviembre de 1974)**.

El **artículo 1º** determina que la República ejerce soberanía en el espacio que se encuentra sobre el territorio y aguas jurisdiccionales uruguayas.

Por su parte el **artículo 7º**, establece que la circulación aérea y el transporte de personas y cosas, se declaran de interés nacional.

El **artículo 24** dispone que *“la actividad aérea puede ser prohibida o restringida sobre determinadas zonas del territorio o de las aguas jurisdiccionales uruguayas por razones de defensa nacional, interés público o de seguridad de vuelo.”*

Otras normas se refieren al **control y vigilancia del espacio aéreo** y a la normativa que rige la actividad aérea.

Así, el **artículo 209** del citado Código, dispone que la **POLICIA AEREA NACIONAL** *será ejercida por la Fuerza Aérea Militar, la que tendrá por cometido, sin perjuicio de las competencias especiales o concurrentes de otros organismos públicos, la vigilancia del cumplimiento de todas las normas que rigen la actividad aérea.*

Por su parte, el artículo 5 de la **LEY ORGANICA DE LA FUERZA AEREA (DECRETO-LEY 14747 de 29 de diciembre de 1977)** establece como cometido de la Fuerza Aérea ejercer el control del tránsito aéreo y ejecutar las medidas de Policía aérea nacional en la totalidad del espacio aéreo jurisdiccional de la nación, disponiendo el artículo 6º de la LOFA que *“constituye jurisdicción de la Fuerza aérea la totalidad del espacio aéreo jurisdiccional de la República”*.

En el año 1974, a los efectos de un eficaz ejercicio del cometido de Policía Aérea Nacional, se dictó el **DECRETO 314/974 de 5 de julio de 1974**, por el que se establece el Procedimiento para el transporte y uso de aparatos fotográficos y filmadores sobre el territorio nacional. De acuerdo al mismo, debe solicitarse y obtenerse una autorización del

Ministerio de Defensa Nacional para efectuar un registro con cualquier tipo de sensor aerotransportable en zonas de vuelo prohibido (art. 24 CAU) .

Por **DECRETO 437/001 de 8 de noviembre de 2001** se dictó el **REGLAMENTO DE LA POLICÍA AÉREA NACIONAL**, disponiéndose en el artículo 1ro.1 que la misión de la Policía Aérea Nacional es mantener el orden público y ejercer el control de la seguridad de la actividad aérea, como autoridad policial ,en la totalidad del espacio aéreo nacional y en toda la infraestructura aeronáutica nacional, aeropuertos, aeródromos, aeronaves, pistas de aterrizaje e instalaciones terrestres radicadas en los mismos.

Deberá asimismo controlar el cumplimiento de la normativa vigente, controlar que los procedimientos de sobrevuelo y / o aterrizaje de aeronaves extranjeras en el territorio nacional y sus aguas jurisdiccionales se ajusten a las autorizaciones pertinentes.

Cabe hacer mención al **DECRETO 808/73 de 26 de setiembre de 1973** que refiere al **POTENCIAL AEREO NACIONAL** . El citado Decreto establece en su Preámbulo que la aviación , sin perjuicio de su importancia para la Seguridad y Defensa Nacionales constituye uno de los instrumentos más aptos y modernos con que cuenta el Estado para propender a su desarrollo, declarando en su **artículo 1º** de necesidad pública el desarrollo coordinado e integrado del potencial aéreo nacional.

En su **artículo 7**, dicho Decreto dispone que la Política Aeronáutica Nacional debe orientarse hacia dos aspectos fundamentales: seguridad y desarrollo económico y social.

Para brindar *seguridad* en el espacio aéreo jurisdiccional , se deberán tomar medidas en materia de Control aéreo, Defensa aérea, Policía del Aire y Servicio Aéreo de Búsqueda y Rescate. Por su parte los Artículos 2º y 4º de la Ley Orgánica de la Fuerza Aérea Uruguaya, disponen que *“Todos los organismos, personas y medios públicos y privados, vinculados a la actividad aeroespacial integran el potencial aeroespacial”*, siendo la Fuerza Aérea según el inciso d) del Artículo 3º *“ el órgano ejecutor del Poder Ejecutivo en materia de medidas de conducción, integración y desarrollo del Potencial Aéreo Nacional”*.

Complementando esta temática, es preciso tener presente el citado

DECRETO 325/974 de 26 de abril de 1974, que en su **Artículo 2º** reitera que la ejecución de la Política aeronáutica nacional se hará ajustándose a la atención equilibrada y coordinada de los objetivos de la seguridad y desarrollo económico y social.

A los efectos de asegurar la necesaria unidad de doctrina, estas bases presidirán la formulación de todas las soluciones que tengan relación con los cometidos y la utilización de los medios del Potencial aéreo Nacional.

Otros decretos más recientes deben agregarse a lo anteriormente expuesto. De conformidad con el **artículo 1º** del **DECRETO 21 /999** de 26 de enero de **1999**, la **DINACIA** es la *Autoridad Aeronáutica* a que hace referencia el Código Aeronáutico (ej. Artículo. 80) y otras normas nacionales. Es así que el **DECRETO 203/99 de 13 de julio de 1999** reconoce la calidad de autoridad aeronáutica de la DINACIA y dispone que ejercerá el control y la dirección del tráfico aéreo en el Aeropuerto Internacional C/C Carlos A. Curbelo.

Por su parte el **DECRETO 507/02 de 31 de diciembre de 2002**, reconoce a la **DINACIA** como la *ejecutora de la política aeronáutica civil* de la República y la encargada de proporcionar en todo el territorio y espacio aéreo nacional un sistema de infraestructura aeroportuaria y navegación aérea, en condiciones de seguridad, regularidad y eficiencia, priorizando la excelencia en los servicios brindados a los usuarios.

En lo relativo a la *planificación de la utilización del espacio aéreo*, la Dirección de Circulación Aérea, dependiente de la DINACIA suministra los servicios de control de aeródromo, de aproximación de área, de información de vuelo y de alerta de tránsito aéreo, en el espacio aéreo jurisdiccional, entre otros cometidos que le fueran asignados por el Decreto 507/002 de 31 de diciembre de 2002.

La publicación denominada **AIP URUGUAY** brinda Información Aeronáutica a los usuarios del espacio aéreo uruguayo, siguiendo las Normas y Métodos Recomendados de la OACI, en particular los Anexos 15(Servicios de información aeronáutica) y 4 (Cartas aeronáuticas) al Convenio de Chicago y el Manual para los Servicios de Información Aeronáutica (Documento OACI 8126).

El AIP en su Parte 2 –En Ruta (ENR) , se refiere al Espacio aéreo de los Servicios de Tránsito Aéreo. Allí se describen las regiones de información de vuelo (FIR: flight information region)que está constituido por el espacio aéreo de dimensiones definidas dentro del cual se facilitan los servicios de información de vuelo y alerta. Se describen también las regiones superiores de información de vuelo (UIR) , las áreas de control terminal (TMA) y otros servicios aéreos regulados.

Por el **DECRETO 267/003 de 1 de Julio de 2003**, se designa a la citada

Dirección como *autoridad de seguridad competente* ante la OACI.

Este decreto crea el **Comité Nacional de Seguridad para la Aviación Civil** y aprueba el **Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil** cuyo objetivo es proteger la seguridad, la regularidad y la eficiencia de la aviación civil internacional en nuestro país que pueden verse afectadas por amenazas u actos ilícitos, proporcionando las salvaguardas necesarias.

De esta forma , Uruguay complementa las disposiciones del Anexo 17 al Convenio de Chicago y las disposiciones relativas a la Seguridad de la aviación contenidas en los Anexos 2, 6 , 9 , 11,13 y 14 y en los Convenios Internacionales que regulan las infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de aeronaves, reprimen el apoderamiento ilícito de las mismas y los actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil y de violencia en los aeropuertos.

Estos instrumentos se conocen como el Convenio de Tokio de setiembre de 1963, de la Haya de diciembre de 1970, de Montreal de setiembre de 1971 y el Protocolo de Montreal de febrero de 1988,habiendo sido los tres primeros ratificados por Uruguay por Decreto-ley 14.436 de 30 de setiembre de 1975 y el último citado, por Ley 16.891 de 12 de diciembre de 1997.

El espacio aéreo , su delimitación, su régimen jurídico, el alcance de la soberanía de los Estados sobre el mismo, constituyen temas inagotables y por mucho tiempo serán objeto de opiniones encontradas .

Grupo Simbólico de Transporte Aéreo 346 - El Espacio Aéreo y su Régimen Jurídico

Lo importante es conciliar los intereses en juego, en aras del bienestar de los pueblos.