

# UN GLOBO POR EL MUNDO Y LA SOBERANÍA AÉREA DE LOS ESTADOS. EL SUEÑO DE LA CONQUISTA DE LOS CIELOS SIN ESCALAS

Andreina Andrade

*Abogado*

*“Lo único que tuvimos que hacer fue dejar que el viento nos tomara en sus brazos, nos llevara alrededor del mundo y nos depositara suavemente a la madre tierra...” Bertrand Piccard. Marzo 1999*

**Resumen:** *Un sueño de altura y un globo aerostático, serán los protagonistas del primer viaje en globo alrededor del mundo sin escalas, luego de varios intentos fracasados, en 1999 dos pilotos Bertrand Piccard y Brian Jones a bordo del Breitling Orbiter 3, lograron el éxito aterrizando en algún lugar del desierto egipcio. Las negociaciones para el sobrevuelo de los espacios aéreos con los países fueron protagonistas en este gran reto, obteniendo éxito en algunos y prohibiciones en otros.*

**Palabras clave:** *Aeronave – Globo – Aviación – Soberanía – Espacio aéreo*

**SUMARIO. Introducción: viajemos en globo. I.** Historia del globo aerostático. **II.** El espacio aéreo. **III.** Régimen de la soberanía aérea de los Estados. **IV.** Anécdotas de un globo en Venezuela. **Conclusiones.**

## INTRODUCCIÓN: VIAJEMOS EN GLOBO

Se pensaba que dar la vuelta al mundo sin escalas era un reto, pero hacerlo en globo aerostático sería una meta inalcanzable, ya que no solo era subirse en el globo y ascender, sino que detrás de este gran viaje existen razones legales y técnicas para poder lograrlo con éxito, y varios intentos fracasados.

Sin embargo, DICK RUTAN, un piloto famoso dijo: “La única manera de fracasar es rindiéndose...”, y es en este momento en que dos personas comienzan los estudios para materializar, más que proyecto, un sueño, teniendo como inspiración “La vuelta al mundo en 80 días” de JULIO VERNE, haciendo este sueño realidad.

Ahora bien, esta gran travesía no era nada fácil, ya que se tienen que hacer estudios muy exactos, como por ejemplo el saber a qué altura ascender para llegar a ser empujados por el viento a una velocidad estimada de unos 160 Km/h y de esta manera recorrer la tierra, esto es conocido como *Jet Stream*; así como otros estudios o trámites legales que tienen que ver con las

solicitudes a los distintos países sobre el permiso de sobrevuelo, un factor importante en este viaje, ya que se obtuvo en varias oportunidades la negativa del paso por el espacio aéreo de un país a un globo aerostático, algo un poco injusto por tratarse de un objeto inofensivo<sup>1</sup>.

El suizo BERTRAND PICCARD, piloto y gran apasionado por los globos aerostáticos, y el británico BRIAN JONES, fueron los primeros en completar el viaje alrededor del mundo sin escalas. Luego de varios fracasos, esta vez culminaron con éxito a bordo del gran globo Breitling Orbiter 3, con su plan de vuelo, despegaron de Chateau d'Oex, Suiza el 01-03-1999, aterrizando en algún lugar de Egipto el 21 de marzo del mismo año, recorriendo un total de 42.810 km en 19 días, 1 hora y 49 minutos.

Fue un viaje que dependió mucho del trabajo en equipo y de los vientos del momento, que luego del despegue llevaron al globo hacia Oriente, Asia, Océano Pacífico, América Central, Océano Atlántico y las Costas Africanas. Guiados desde tierra a través de la información satelital, el Breitling Orbiter 3 estaba equipado con baterías solares, equipos de comunicación y radares que hicieron posible la identificación del globo con el control de tránsito aéreo de cada país.

Antes de este reto logrado, existieron varios intentos anteriores que fracasaron, en uno de los intentos las autoridades chinas les negaron el acceso para sobrevolar su territorio luego de meses de negociaciones, e hizo que el Breitling Orbiter 2 tuviera que dar un gran desvío que acabó con su combustible, ya que se vieron amenazados de ser derribados por aviones de combate si cruzaban su espacio aéreo.

Otro es el caso del "Cable and Wireless", a quien también les fue negado el permiso para volar sobre la República Popular China y fueron obligados a desviarse hacia el pacífico, no logrando completar el reto de dar la vuelta al mundo<sup>2</sup>.

Sin embargo, este tercer intento no estuvo libre de obstáculos, ya que se toparon con temas políticos, como nuevamente fueron las grandes negociaciones entre el Centro de Control de Ginebra y la Cancillería Suiza al negociar con las autoridades de la India, logrando un gran trabajo consiguiendo la autorización del pase aéreo, y a su vez un milagro por la

---

<sup>1</sup> Jimmy Marull: *La Vuelta al mundo en Globo: el sueño de Bertrand Piccard*. Revista Ruta's. Caracas, 1999.

<sup>2</sup> *Ibíd.*

presión que tenían, ya que el Breitling Orbiter 3 ya estaba entrando al espacio aéreo de dicho país y no había vuelta atrás<sup>3</sup>.

Es un peligro para el globo desplazarse sobre un territorio hostil, por ejemplo en 1955 dos estadounidenses a bordo de un globo –*en la carrera anual de globos aerostáticos*– fueron sorprendidos e interceptados al desplazarse de Polonia a Bielorrusia, por un helicóptero bielorruso, quienes lamentablemente los derribaron.

Es por ello que el equipo experto en globos aerostáticos se esfuerzan por obtener los permisos de sobrevuelo de todos y cada uno de los países por los que van a sobrevolar, aunque no siempre han tenido éxito como podemos ver. Rusia y China son dos Estados que en la mayoría de las veces las negociaciones no tienen éxito.

Luego de largas negociaciones para obtener los permisos de sobrevuelo del espacio aéreo, esta vez con China, lograron un acuerdo que les dejaba solo un lindero para cruzar al sur, con la única condición de que el globo permaneciera al sur del paralelo 26, desplazándose a veces dentro del límite invisible provocando advertencias de los controladores de radar de la República Popular China, es por ello que requirieron 14 horas para lograrlo, ya que un gigante de helio arrastrado por el viento no es fácil de controlar, y cualquier desviación cobraría la vida de los dos pilotos a cargo del globo. Sin la autorización de China de sobrevolar su espacio aéreo esta travesía de dar la vuelta al mundo sin escalaras sería casi imposible de lograrla<sup>4</sup>.

Nuevamente se vieron con una prohibición, en este momento para cruzar el espacio aéreo de la República Árabe de Yemen, esquivando el área restringida por el norte del país. Asimismo, obstáculos meteorológicos como los fuertes vientos que en México estuvieron a punto de acabar con la aventura, sin embargo fue lograda con éxito.

Sobre el espacio aéreo debemos resaltar que es un “*espacio sagrado*”, y por lo tanto cualquier país tiene derecho a derribar una aeronave que irrumpa su autorización.

Está otro caso en el que China fue el protagonista al negarle la autorización a un globo, obligándolos a aterrizar por no tener dicho permiso de sobrevuelo, convenciéndolos por radio de bajar con la condición de no derribarlos, y finalmente fue confiscado.

Ahora bien, nos preguntamos qué leyes aplican a los globos aerostáticos, cómo funcionan a parte de la ley de gravedad, cuáles son los

---

<sup>3</sup> Ibíd.

<sup>4</sup> Ibíd.

lineamientos legales para sobrevolar, ya que la aviación normal es diferente, es decir, una aeronave comunica datos como fecha y hora de vuelo, así como también los espacios por los que pasará, a diferencia del globo que no puede tener una planificación exacta, ya que entra cuando el clima lo permite, y no se sabe a qué hora y cuál será el destino exacto.

Es importante definir que es la aeronave, y según MARIO FOLCHI es una fusión de varias definiciones, señalando lo siguiente: “son aeronaves los aparatos o mecanismos destinados a circular por el espacio aeronáutico, utilizando las reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie terrestre y que sean aptos para el transporte de personas o cosas”<sup>5</sup>.

Cuando hablamos de aeronaves, podemos hablar dentro de su clasificación sobre los globos aerostáticos, ya que es un tipo de nave que permite a las personas desplazarse de un lugar a otro dentro del espacio aéreo, funcionando por medio del movimiento de diferentes gases, calientes o no; es decir, el globo aerostático es un medio de transporte individual o de uso privado. Sin embargo tiene grandes diferencias con respecto a los aviones, punto que tocaremos más adelante.

En el ámbito legal, la aeronave posee naturaleza jurídica, la cual está sometida a una matriculación específica, en este caso no se les aplica el criterio de la “posesión equivale a título”, ya que son susceptibles de derechos de hipoteca y persecución, y porque los embargos y las medidas cautelares a su respecto deben concretarse mediante procedimientos especiales<sup>6</sup>.

JIMMY MARULL comenta que:

...volar es una actividad de riesgo, existe un factor de peligro. Pero volar también es una actividad que requiere de la pasión del piloto, requiere el estar enamorado de lo que se hace, no solo que sea un trabajo más. Volar necesita 70% de pasión y 30% de conocimiento, y ese conocimiento hay que seguir alimentándolo frecuentemente, no se puede pensar que se conoce un aparato y ya se domina. La aviación espera para dar una sorpresa, y es por ello que la pasión es fundamental en todo lo que hacemos.

Los aviones están diseñados y obligados para volar trasladándose de un punto “A” a un punto “B”, y de regresar del punto “B” al punto “A”, y cualquier variante en el vuelo es una emergencia o un problema, en cambio,

---

<sup>5</sup> Mario Folchi, *Tratado de Derecho Aeronáutico y Política de la Aeronáutica Civil*, Buenos Aires, Astrea, 2015.

<sup>6</sup> *Ibíd.*

los globos salen de un punto “A”, sin saber en dónde va a aterrizar, señala JIMMY MARULL.

El globo vuela debido a que su peso es más liviano que el aire y puede flotar, a diferencia del avión, que no flota en reposo, ya que debe viajar a alta velocidad por potencia de empuje y superficie aerodinámica que serían las alas, es decir, para que la presión que se encuentra bajo sus alas sea mayor. Todo esto es posible de acuerdo a la teoría de Arquímedes, que señala que “a mayor velocidad menor presión”.

Ahora bien, ambos son globos de aire. Pero el aire que se encuentra dentro del avión es generalmente igual o similar en cuanto a la presión de aire que se encuentra en el exterior, en cambio, en el globo el aire es muy liviano, por esa razón flota.

Existe una diferencia que llama muchísimo la atención de los pasajeros del globo, y es que al despegar no te das cuenta sino cuando ya tienes metros de altura, esto se debe a que el globo no emite ningún ruido a diferencia del avión, y el silencio es otro atractivo del vuelo en globo. Igualmente, existen regulaciones para el control del ruido de las aeronaves (En Venezuela el ruido es regulado bajo la RAV 36).

## I. HISTORIA DEL GLOBO AEROSTÁTICO

Al hablar del globo aerostático uno se imagina una velada romántica viajando por un lugar increíble, y realmente no estamos equivocados, ya que están llenos de vida, color, belleza y aventura. Los globos ya tienen cientos de años con nosotros, y es sorprendente considerando que para esa época no existían los conocimientos de aeronáutica y tecnológicos como hoy en día o los conocimientos de hace cien años.

Los globos aerostáticos fueron en su tiempo el invento más significativo para los aparatos voladores del ser humano. Su importancia estuvo en el hecho de que para el hombre era imposible elevarse desde la superficie de la tierra y volar por el aire de un lugar a otro.

El 08-08-1709 se realizó la primera demostración de ascensión aérea en globo de aire caliente no tripulado en la casa de Indias de Lisboa, ante la Corte del rey Juan V de Portugal por el sacerdote brasileño BARTOLOMEU DE GUSMÃO. El 19-09-1783, se realiza el primer vuelo en globo aerostático en los hermosos jardines de Versalles, estando presente el Rey Sol, Luis XVI y toda su corte<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> Jimmy Marull; Ed Newman: “*La magia de volar en globo*”.

El 01-12-1783, se realiza la mayor aglomeración de personas en el Jardín de las Tullerías en París, en el que dos hombres se disponían a elevarse hasta los cielos a bordo de un enorme globo de aire, siendo un momento asombroso para los espectadores la magnitud del globo a simple vista, a cargo de sus dos pilotos: el profesor JACQUES CHARLES y su ayudante NICOLÁS LOUIS ROBERT<sup>8</sup>. Esta ascensión culminó con lo que fue un año mágico en la meta del hombre en conquistar el aire, siendo uno de los testigos del evento BENJAMÍN FRANKLIN, quien era en ese momento embajador de los Estados Unidos en París, y a su vez se dice que escribió una carta a un amigo en la que señalaba:

Entre la una y las dos de la tarde la gente miraba satisfecha al ver elevarse el globo entre los árboles y ascender gradualmente por encima de los edificios, un espectáculo de lo más maravilloso. Cuando los valientes aventureros alcanzaron unos 60 metros de altura extendieron los brazos y agitaron sendos banderines blancos a ambos lados para saludar a los espectadores, que respondieron con fuertes aplausos. El objeto se movió en dirección norte, pero como soplaba muy poco viento, continuó a la vista durante un buen rato; y transcurrió mucho tiempo hasta que los asombrados espectadores se comenzaron a dispersar<sup>9</sup>.

El primer “Navegador Aerostático”, como se le llamaba a los globos fue inventado por los hermanos JOSEPH y ÉTIENNE MONTGOLFIER, quienes eran hijos de un rico fabricante de papel de Annonay, al sur de Lyon.

A lo largo de la historia, la modalidad del vuelo en globo ha estado intacta sin cambiar su esencia, JIMMY MARULL, un reconocido piloto e instructor de vuelo en globo de Venezuela, se atreve a afirmar que el único cambio que se le ha incluido al globo es el de la tecnología, brindando seguridad a la hora de la fabricación de los materiales que actualmente componen los globos aerostáticos, como también los sistemas de comunicación y navegación como lo es el GPS, que permiten saber con un poco más de precisión a dónde vamos y cuándo llegaremos al lugar.

Sin embargo, sigue señalando JIMMY, a pesar de todos los cambios tecnológicos que existen, ninguno le ha quitado el verdadero sentido romántico al vuelo en globo aerostático, ya que se sigue dependiendo de los caprichos del viento y de la madre naturaleza, logrando de esta manera una sensación especial y única en sus pasajeros. La sensación de volar en globo es como dicen algunos expertos: como “si estuvieses detenido en el aire mientras la tierra se mueve bajo tus pies”.

---

<sup>8</sup> [www.nationalgeographic.com.es/historia/grandes-reportajes/el-globo-aerostatico-y-la-conquista-de-los-cielos\\_7848/4#slide-3](http://www.nationalgeographic.com.es/historia/grandes-reportajes/el-globo-aerostatico-y-la-conquista-de-los-cielos_7848/4#slide-3)

<sup>9</sup> *Ibíd.*

De acuerdo a lo señalado anteriormente, los globos aerostáticos tienen que cumplir con determinadas exigencias aeronáuticas como los aviones, ya que son aeronaves. Y lo afirma el artículo 16 de la Ley de Aeronáutica Civil Venezolana, al señalar que “la aeronave es toda máquina que pueda sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire... aptas para transportar personas o cosas”, por lo tanto son bienes muebles registrables de naturaleza especial como señalamos anteriormente.

El globo aerostático como los aviones, requiere de un certificado de aeronavegabilidad, que es un documento que certifica la operatividad de la aeronave, es decir, que se encuentra en óptimas condiciones para volar de forma segura (artículo 37 de la Ley de Aeronáutica Civil). En cuanto a la navegación aérea se refiere, en Venezuela es libre, sin embargo existen restricciones establecidas en el ordenamiento jurídico y reguladas por la Autoridad Aeronáutica.

En cuanto a la matriculación, el globo aerostático debe matricularse ya que es una aeronave, debe tener certificado de aeronavegabilidad y un seguro que responda por daños a terceros, vehículos y pasajeros. En cuanto a la aeronavegabilidad, es el operador de la aeronave (el globo aerostático) directamente responsable de los boletines de mantenimiento y a su vez del mantenimiento preventivo del globo, pudiendo ser objeto de inspección por parte de la Autoridad Aeronáutica de acuerdo con lo previsto en la RAV 101.

Pero... ¿cómo funciona un globo aerostático?

Nos elevamos silenciosamente, casi pasando desapercibidos en manos del viento y sus caprichos, aún no sabemos su dirección. Nuestro piloto maniobra con calma porque sabe lo que hace, es seguro. Sin darnos cuenta estamos volando, en medio de una serenidad atractiva y mágica tanto dentro de la cesta de mimbre como fuera, la sensación de volar en globo es la unión de lo nuevo y lo conocido en una sola experiencia. Es una manera de disfrutar nuevos paisajes y horizontes, otro ángulo que le da el toque especial y romántico lleno de nuevas sensaciones. Seguimos subiendo y subiendo, estamos a metros de altura de la tierra, la temperatura es agradable y el movimiento apenas se siente, esa es la sensación de flotar a metros del suelo en un gran globo aerostático.

A parte de la ley de gravedad, un globo aerostático debe funcionar de alguna manera, y JIMMY MARULL en su manual *“La Magia de Volar en Globo”* explica cómo, y es muy simple:

El aire caliente se eleva. Esta simple fuerza es el poder detrás de los globos de aire caliente. Imagínate por un momento una burbuja sobre el agua. El agua es más densa y pesada en comparación con el aire atrapado dentro de la burbuja, por eso flota. Un globo de aire caliente actúa de manera muy parecida. El peso

del aire puede ser pesado o liviano. Calentando el aire dentro del globo (la parte de tela del globo), el aire se eleva tanto que la fuerza hace que se eleve el globo, así como la burbuja en el agua. Controlando cuan caliente es el aire dentro del globo, puede subir, bajar o volar nivelado.

El globo al estar elevado, se mueve con el viento a la misma velocidad y dirección que lleven las corrientes de aire. “Usualmente podemos cambiar la dirección y velocidad, cambiando la altitud. Esa es la única manera de volar un globo” dice JIMMY MARULL.

Los pilotos de globo libre no tienen el control direccional, solo el poder subir y bajar con presión, pueden subir a cualquier altura y bajar en el patio de una casa si fuera necesario. Pero a la hora de desplazarse tiene que depender del viento, y eso... es lo que lo hace mágico.

Los pilotos de globo se convierten no solo en héroes del aire, sino en expertos al descifrar los vientos, ya que tienen que saber a dónde van. Un ejemplo de ello, es el trabajo especializado del piloto venezolano MARULL, que antes de una aventura llega cuatro días al lugar para hacer los estudios del viento, el cual consta en lanzar globos con helio, y estos indican por donde irá el viento, durante estos cuatro días establece una constante que le permite saber para dónde va a ir, porque como dice JIMMY “el globo es como la vida, hay que dejarse llevar”.

El globo aerostático es un espectáculo realmente increíble, sobre todo cuando son muchos multicolores sobrevolando el cielo, pero vivir el vuelo en globo es mucho más espectacular, es mágico.

## II. EL ESPACIO AÉREO

Podemos pensar que al estar en el aire somos libres, no tenemos límites ni barreras que impidan que avancemos, que podemos volar libremente a cualquier lugar y a la altitud que queramos, sin embargo, es todo lo contrario. El espacio aéreo está lleno de barreras y restricciones invisibles que debemos conocer para saber cuáles podemos atravesar y cuáles no.

En este punto, daremos un recorrido breve de lo que es el espacio aéreo, ya que consideramos importante su estudio de acuerdo al tema que estamos desarrollando, y se puede comenzar con la definición de “espacio aéreo”, señalando que “es una porción de la atmósfera terrestre, es decir, sobre tierra y sobre el agua, el cual está regulado por cada país en específico, y a su

vez está definido de acuerdo al movimiento de aeronaves, el propósito de las operaciones aéreas, como también del nivel de seguridad requerido”<sup>10</sup>.

Ahora bien, la legislación internacional establece lo que es el espacio aéreo soberano, el cual corresponde a la definición marítima de las aguas territoriales de 12 NM (millas náuticas) hacia el exterior de la línea de la costa. ¿Qué pasa con el espacio que queda fuera de esa línea?, según la legislación ese espacio se considera espacio aéreo internacional, como la declaración de “aguas internacionales” que aparece en la legislación marítima.

Asimismo, un país puede asumir la responsabilidad de controlar regiones del espacio aéreo internacional mediante acuerdos, como es el caso de Estados Unidos, que mantiene el control de tráfico aéreo en la mayor parte del Océano Pacífico, incluyendo aguas internacionales.

La superficie terrestre sirve como un medio para el despegue y aterrizaje de las aeronaves, así como para el asentamiento de los servicios de infraestructura de la navegación aérea, pero ésta se desarrolla primordialmente, y encuentra su ambiente propio en el espacio aéreo, de ahí la importancia de su regulación<sup>11</sup>.

El régimen jurídico del espacio aéreo se centra en dos puntos fundamentales: (i) la seguridad del tráfico aéreo que se realiza en un determinado espacio y (ii) los derechos de soberanía de los Estados.

Consideramos esencial para este trabajo nombrar la distribución del espacio aéreo por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que lo clasifica en siete tipos con una letra de la “A” a la “G”, y de acuerdo a esto es que existen requisitos de vuelo y servicios suministrados por cada clase, según está especificado en la tabla de clasificación del espacio aéreo ATS de la OACI.

De acuerdo con lo anterior, no todos los países tienen las mismas clasificaciones de sus espacios aéreos, sino que suelen seleccionar las que estén más acordes con las necesidades que se requieran. Existen cuatro tipos de espacio aéreo: (i) controlado, (ii) no controlado, (iii) de uso especial y (iv) otros.

Hay una diferencia principal entre el espacio aéreo controlado y el no controlado (clases “A”, “B”, “C”, “D”, “E” –controlado– y clases “F” y “G” –no controlado–), y es que para poder volar en el espacio aéreo controlado

---

<sup>10</sup> Stefan A. Kaiser: *“El Ejercicio de la soberanía de los Estados”*. [www.juridicas.unam.mx/www/bju/libros/6/2790/6.pdf](http://www.juridicas.unam.mx/www/bju/libros/6/2790/6.pdf)

<sup>11</sup> [www.gacetaaeronautica.com/gaceta/wp-101/?p=5126](http://www.gacetaaeronautica.com/gaceta/wp-101/?p=5126)

es necesario presentar un plan de vuelo, mientras que para volar en el segundo –espacio aéreo no controlado– no es necesario presentarlo. Podemos ver otra diferencia en cuanto al control aéreo, y es que en el primero se lleva el control de las aeronaves, y en el segundo sólo se informa sobre las aeronaves que tienen conocimiento que están en esa zona.

Como pudimos observar en el inicio de este trabajo, el Breitling Orbiter 3 se encontró con obstáculos políticos y legales que tenían que ver con los permisos de sobrevuelo del espacio aéreo de determinados países, el cual le fue negado el paso por Yemen, no teniendo otra alternativa de la que desviarse de su espacio aéreo. Otro caso fue el de China, un país con control de su espacio aéreo complicado, que luego de negar la autorización de paso en varias oportunidades, se logró que les permitieran el paso por un estrecho, que para el globo era un nuevo reto, ya que como sabemos el globo no se controla, sino que es llevado por el viento, sin embargo se logró con éxito. Por último, el caso de las negociaciones entre Suiza y la India, las cuales fueron logradas con éxito justo al entrar en su espacio aéreo.

El globo vuela por el espacio aéreo controlado de cada Estado, es por esta razón que lo veían por el radar mucho antes de entrar a cada espacio aéreo y es por ello que las comunicaciones por radio y las autorizaciones de paso son pertinentes, ya que al no tenerlas los Estados tienen derecho de derribarlos.

### III. RÉGIMEN DE LA SOBERANÍA AÉREA DE LOS ESTADOS

En este punto damos un repaso general a lo que es la soberanía del Estado, siendo uno de los principios de la teoría del Estado. Como hemos visto, los Estados tienen derechos sobre su territorio, por lo tanto es un derecho legal inalienable, exclusivo y supremo de ejercer poder dentro del área de su control.

Es el Estado el único que tiene soberanía, en este caso estamos hablando de soberanía territorial, la cual es exclusiva, es decir, solo un Estado puede ejercer el control de su soberanía en su propio territorio, ya que es en él en el que poseen derechos exclusivos y supremos, con límites únicamente frente a la exclusividad y supremacía de otros Estados en sus territorios<sup>12</sup>.

Con poco tiempo de existencia, apenas un siglo hasta principio de la Primera Guerra Mundial, no se había establecido hasta donde podían los Estados expandir su soberanía sobre el espacio aéreo encima de sus territorios. Según el jurista francés FAUCHILLE, “el espacio aéreo necesitaba

---

<sup>12</sup> Stefan A. Kaiser: *ibíd.*

ser libre para el uso de la aviación, incluyendo el aire encima de los territorios de los Estados”<sup>13</sup>.

En 1919, después de la Primera Guerra Mundial las naciones de Europa, América, China y Japón se reunieron en París, donde acordaron el primer convenio sobre navegación aérea, marcando el principio de un régimen básico de la soberanía de los Estados respecto al espacio aéreo sobre sus territorios y mar territorial (Convenio de París, 13-10-1919).

A finales de la Segunda Guerra Mundial, las naciones se reunieron nuevamente, pero esta vez en Chicago, para acordar el convenio sobre aviación civil internacional (Convenio de Chicago), reafirmando el principio de soberanía, en el que establecen que los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio. A los fines del convenio, se considera como territorio de un Estado “las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentran bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado”. De igual forma, la soberanía sobre el espacio aéreo se ha convertido en una norma del derecho de costumbre y es un concepto dominante en todo el mundo<sup>14</sup>.

La soberanía del Estado se ha desarrollado en la forma en que los Estados han usado su soberanía, como propósitos de seguridad nacional, de mercado del transporte aéreo comercial, y el control del tráfico.

Ahora bien, en cuando a la seguridad nacional, podemos señalar que desde que el concepto de soberanía aérea iba a ser reconocido por los Estados en 1919, Alemania no tuvo la oportunidad de ejercerla después de firmar el Tratado de Versalles con las Potencias aliadas de la Primera Guerra Mundial<sup>15</sup>. Por lo tanto a Alemania no se le permitió poseer fuerzas aéreas militares o navales (artículo 198 del Tratado de Versalles, 28-06-1919).

Es por ello que las Potencias Aliadas pudieron disfrutar en Alemania de la libertad de paso a través de su espacio aéreo, es decir, tenían libertad de tránsito y aterrizaje para la aviación comercial y militar durante el tiempo en que se realizaba la ocupación aliada (artículo 200, 313-320 del Tratado de Versalles).

Sin embargo, en 1945 luego de que Alemania se rindiera, las Potencias Aliadas ejercieron de nuevo la soberanía sobre el espacio aéreo alemán y

---

<sup>13</sup> *Ibid.* y Fauchille M., “Le domaine aérien et le régime juridique des aérostats”. *Revue général de Droit international public*, 1901, p. 414.

<sup>14</sup> Stefan A. Kaiser: *ibid.*

<sup>15</sup> *Ibid.*

prohibieron la producción de todo tipo de aeronaves<sup>16</sup>. STEFAN KAISER sostiene que lo dicho anteriormente:

...son ejemplos que demuestran que desde un inicio la suspensión y limitación del ejercicio de la soberanía aérea se transformó en un instrumento político, el cual vino a suplir de facto el poder aéreo y la dominancia aérea sobre el territorio de otros Estados, después de una guerra y en tiempos de ocupación. Un Estado ocupado puede ser colocado bajo presión política, para firmar un acuerdo internacional o un tratado, los cuales legalmente reducen el ejercicio de su soberanía aérea.

En cuanto al transporte comercial aéreo se refiere, el régimen de la soberanía aérea lo protege, ya que los vuelos internacionales deben respetar la soberanía de todos los Estados cuando éstos despegan, transitan o aterrizan.

Ahora bien, los Convenios de París de 1919 y Chicago no establecieron expresamente sistemas multilaterales para el intercambio de derechos de tráfico para el transporte comercial aéreo, únicamente el artículo 60 del Convenio de Chicago reafirma que la soberanía aérea se aplica a servicios aéreos regulares, señalando: “Ningún servicio aéreo internacional regular podrá explotarse en el territorio o sobre el territorio de un Estado contratante, excepto con el permiso especial u otra autorización de dicho Estado y de conformidad con las condiciones de dicho permiso o autorización”<sup>17</sup>.

A lo anterior se le añade una excepción, en 1944 se celebró en Chicago una convención multilateral, en la que se estableció el marco de todos los acuerdos bilaterales y multilaterales futuros para el uso de los espacios aéreos controlados por los Estados, delimitando el establecimiento de las rutas aéreas a través de instrumentaciones contenidas dentro del derecho internacional, es decir, se establecen las “libertades del aire”, que no es más que una acción que regula el libre flujo del tránsito aéreo a través de las fronteras de los Estados, es decir, para el establecimiento de rutas aéreas internacionales. Estas libertades del aire, también son conocidas como derechos de tráfico<sup>18</sup>.

Las aerolíneas, y en este caso en concreto el “Breitling Orbiter 3” necesitaban de la aprobación de los Estados implicados antes de sobrevolar su espacio aéreo.

---

<sup>16</sup> *Ibíd.*

<sup>17</sup> *Ibíd.*

<sup>18</sup> [www.iasca.aero/que-son-las-libertades-del-aire/](http://www.iasca.aero/que-son-las-libertades-del-aire/)

Las libertades del aire pueden englobarse en tres grandes grupos: libertades técnicas, libertades comerciales, y otras libertades (nueve libertades). Ahora bien, se logró un acuerdo multilateral en lo que se refiere a las primeras libertades, es decir, se acordó mutuamente entre los Estados otorgar las libertades técnicas sobre el derecho de sobrevuelo y derechos de escala técnica.

Podemos resaltar, de acuerdo al caso en estudio, y teniendo en cuenta lo que significa el espacio aéreo y su soberanía territorial que existen las zonas prohibidas, esto quiere decir que cada Estado contratante puede por razones de seguridad tanto militar como por seguridad pública restringir o prohibir los vuelos (avión o globo libre) de otros Estados sobre su espacio aéreo o determinada zona de su territorio. Reservándose el derecho de prohibición y con efecto inmediato de dichos vuelos sobre todo su territorio o parte del mismo, como fue el caso de China, Yemen y la India, exigiendo a toda aeronave que cruce la zona aterrice tan pronto le sea posible o tomarán acciones por lo que se refiere a la violación de soberanía aérea.

A este respecto, mencionamos de nuevo la situación del Breitling Orbiter 3 al momento de sobrevolar la República Popular China en 1999, a quien luego de negociaciones y un acuerdo le dieron la autorización que los obligaba a sobrevolar por un estrecho del territorio. China estaba en todo su derecho de decidir si el “Breitling Orbiter 3” sobrevolara o no su espacio aéreo, ya que como señalamos anteriormente, estaba en pleno derecho del ejercicio de su soberanía, pudiendo exigir su aterrizaje en el aeropuerto o lugar más cercano, o interceptarlos sin poner en peligro a los pilotos que se encontraban dentro de la capsula del gran globo.

#### IV. ANÉCDOTAS DE UN GLOBO EN VENEZUELA

Seguimos volando en globo a “donde el viento nos lleve”... sobre llanos, montañas nevadas, desiertos, selva, y tepuyes, pero esta vez con un gran piloto y amigo, amante de la aviación, el aire, las nubes y las aventuras extremas. JIMMY MARULL es un piloto comercial venezolano, pionero de la aviación deportiva en Venezuela y vuelo en ícaro y parapente, miembro fundador de AVVA, siendo principal promotor de vuelo en globo en el país, y actualmente recorre los cielos azules de nuestra pequeña tierra. Record Guinness en 1987, ya que es el único piloto en cruzar en ultraliviano la cueva del Autana “El árbol de la vida” en Amazonas.

Publicó el primer manual de cómo volar en globo llamado “*La magia de volar en globo*”, y autor de un libro llamado “*Venezuela de un azul intenso*”, una pequeña vista desde el aire a nuestra hermosa Venezuela. Su vida es la pasión por las alturas, convirtiéndolo en un gran y excepcional piloto, ha

volado F-16 con la Fuerza Aérea y único piloto civil con una experiencia amplia en Mach 2. JIMMY MARULL también formó parte del gran equipo que organizó el primer intento de cruzar el Océano Atlántico en globo desde España hasta América conmemorando el “500 aniversario del encuentro de dos mundos”.

JIMMY MARULL tuvo la suerte y el privilegio de llevar en su globo al piloto suizo BERTRAND PICCARD, protagonista del gran viaje en globo alrededor del mundo sin escalas –travesía objeto de este trabajo–, en honor a su hazaña por el record logrado, aterrizando en la Plaza Francia de Altamira en Caracas. Para PICCARD lo más importante de la aventura es que representa en su vida el frente a los retos, a la incertidumbre, siendo un elemento al cual se le puede tomar ventaja y así lograr todas las decisiones que queramos tomar. Es por ello que BERTRAND PICCARD bajo el lema “Vientos de cambio”, un aprendizaje que tomó al dar la vuelta al mundo sin escalas en su globo descubrió “que cuando se tienen dificultades en la vida se debe cambiar de altura, o tomar acciones que eleven nuestro espíritu. En este proceso de cambio encontraremos nuevos vientos o direcciones, las cuales nos conducirán a las metas más anheladas. Una gran lección de sabiduría y humildad”.

En 1980 JIMMY voló por primera vez en globo por los cielos de Canaima hasta el Salto Ángel, desde ese momento quedó atrapado a la mágica experiencia que es volar en globo aerostático. Desde entonces la oficina de JIMMY es una burbuja gigante de aire, colores y felicidad extrema, que combinado con la pasión tienen el poder de cambiar el mundo.

*Seguimos volando...*

Cuatro pasajeros a bordo de una gran aventura, “la forma más romántica de volar que existe”, una forma de deleitarnos con las maravillosas vistas de los paisajes, ¿nuestro plan de vuelo? La Gran Sabana en Venezuela. En esta oportunidad JIMMY solicitó permiso para volar a la Autoridad de Aeronáutica Civil, quienes le dijeron que ese permiso lo tenía que solicitar directamente al Instituto Nacional de Parques, quienes le dijeron que esa autorización se tramitaba en el Ministerio del Ambiente, en donde lo remiten de nuevo a la Autoridad de Aeronáutica Civil, volviendo a repetir el ciclo tres veces. Hasta que JIMMY se hizo la gran pregunta: ¿cuántos guarda parques existen en la Gran Sabana?

Aproximadamente 3.000.000 de Km<sup>2</sup> tiene la Gran Sabana y solo dos guarda parques... sigamos volando por este maravilloso país, porque “conocerlo, es la única manera de entenderlo”, dice JIMMY. No hay nada como flotar sobre nuestros verdes y amarillos, el silencio y sonido la fauna, y

la sensación que se siente de ser envueltos por el viento que se convierte en un sueño entre nubes.

Año 1981, esta vez nuestro piloto es comida de mosquitos por 15 días esperando las condiciones meteorológicas para esta nueva aventura... hasta que el viento comenzó a soplar a la dirección que se quería y lograron despegar dos globos enormes desde el fondo, colores verdes intensos predominaban bajo nosotros. Comenzamos a volar de nuevo, y esta vez llegamos a un lugar lleno de historia y de gran significado e importancia para nuestro país, los dos globos siempre juntos –algo llamativo en el viaje, ya que normalmente se separan–, debajo el silencio increíble y el sonido de pájaros y toda clase de animales, hacen que contemplemos el paisaje que nos regala esta gran vista de 360°, hasta que aterrizamos con éxito en la cima de un Tepuy, y sí, estamos sobre el Auyantepuy, ¡no lo podemos creer! de un lado tenemos el “Salto Ángel”, nuestro ícono natural más importante.

Esta aventura se repetiría pronto, ya que JIMMY se subió a un helicóptero con el equipo de PIXAR –entre camarógrafos y técnicos– para estudiar el lugar, la sorpresa de JIMMY es que al aterrizar en la cima del Auyantepuy, le preguntaron “¿en dónde había aterrizado su gran globo?”, a lo que respondió: “allí”... y es ese lugar exacto el que sirvió de inspiración para Pixar, en donde una casita con un anciano, un niño y un perro a bordo, elevada con miles de globos de colores y un sueño, aterriza sutilmente.

¿Seguimos volando?, pues nos volveremos a subir con nuestro piloto en su globo de colores, ¿a dónde iremos?, esta vez cruzaremos los Andes venezolanos. Algo que caracteriza a nuestro gran piloto es que es amante de las aventuras extremas, así que asegúrense bien que vamos a tomar un gran riesgo. Ya en Mérida, comienza la aventura al subirnos con Jimmy y su equipo al teleférico más largo y alto del mundo. En el Pico Espejo, organizamos los equipos y comenzamos a inflar el globo, los nervios se hacen presentes, pero igualmente despegamos, comenzamos a ver los andes venezolanos desde las alturas. Ya estamos a 23.500 pies de altura y con oxígeno, pero uno de los globos se recalentó y quedó sembrado en el Pico Bolívar, seguimos con Jimmy en el globo, teniendo la suerte –como dice él– de quedarnos sin combustible sobre Mérida, y comenzamos a descender desde 18.000 pies a 7.000 en 2 minutos... aterrizando sobre unos árboles.

Este tipo de actividad requiere de un gran trabajo en equipo, y es por ello que MARULL cuenta con médicos especialistas en lesiones deportivas, un quirófano portátil para tratar lesiones graves en caso de emergencias, y personal técnico de apoyo. Un helicóptero, porque al volar en globo no sabes en dónde vas a aterrizar, pero sí sabes cómo vas a regresar. El trabajo en equipo es importante, y su integración lo es aún más.

Sigamos en las nubes una vez más, pero esta vez desde un curioso lugar enigmático del mundo, despegaremos desde las entrañas de la tierra, a 350 metros de profundidad y aparecemos en nuestro globo mágico. Llevaron los equipos al fondo del Sarisariñama, y despegamos contemplando este gran lugar con formaciones de paredes verticales producto del colapso de los estratos de arenisca por erosión de los ríos subterráneos, como su flora y fauna única en el mundo. Al salir volando al mundo exterior estábamos en plena selva, aterrizamos elegantemente en la copa de un árbol, ya que no hay un lugar despejado en donde aterrizar cómodamente. El trabajo en equipo es muy importante nuevamente, y el piloto del helicóptero siempre vigilándonos engancha el globo y lo levanta sin hacerle daño al árbol.

Es importante saber que el globo aerostático es completamente ecológico, quema gas natural de forma natural, como mencionamos anteriormente, no produce ningún ruido.

Una aventura más entre muchas otras, 40 años de vuelo en globo. JIMMY nos demuestra su pasión por esta aeronave mágica, como también que existe una “responsabilidad compartida”, en la que cada uno que forma parte del equipo es responsable por los demás, y tomar con responsabilidad y seriedad su trabajo, para que de esta manera los demás alcancen sus objetivos. Cualquiera rol en el equipo es importante, sin importar quien seas, todos construimos y alcanzamos un sueño, una meta, pero solo cuatro volaban en el globo.

## CONCLUSIONES

Cada uno de los integrantes de este gran reto de dar la vuelta al mundo en globo sin escalas fue una pieza importante para lograrlo con éxito, el trabajo en equipo fue fundamental, las comunicaciones constantes y negociaciones con los distintos países fueron clave en la representación y cooperación para alcanzar ese sueño que batió records mundiales, tantas veces intentado anteriormente, y que en 1999 se lograba lo que alguna vez JULIO VERNE plasmo con su pluma en una historia nunca antes hecha.

Luego de un gran viaje en globo por el mundo, nos dimos cuenta de la importancia que tiene la soberanía aérea de cada país, la cual un derecho legal inalienable, supremo, y de exclusividad del poder que cada Estado ejerce sobre su territorio, teniendo en cuenta a su vez la libertad y el derecho de ejercerla.

Sin embargo, a través de tratados, convenios o acuerdos internacionales los Estados se pueden ver obligados legalmente a ejercer su soberanía sin afectar su capacidad principal de poder.

Al subir en globo tu espíritu se eleva, dibujemos una nueva experiencia llena de colores y el azul del cielo, dibujemos en el horizonte ese matiz de rojos, amarillos y naranjas de una puesta de sol, dibujemos magia y volemós en globo, ya que “el globo es la forma más romántica de volar que existe”.