



TERMINOLOGIA DEL DERECHO DE LA AVIACION

Dr. R. García-Sarmiento de Basualdo

SUMARIO

	Pág.
Conveniencia de una revisión terminológica en el campo de la disciplina jurídica del "Aire" y necesidad de crear una terminología para una futura disciplina del "Espacio"	72
Etapas históricas del "vuelo humano" o de la "navegación Espacial" (en un sentido literal): a) aerostática; b) aerodinámica; y, c) espacial.	72
La cuestión terminológica; Derecho aéreo, aeronáutico, o de la aviación.	75
La postura "monista" del profesor Antonio Ambrosini. Antecedentes	78
Definición del "Derecho de la aviación" del maestro italiano. Sus verdaderos alcances	80
Bibliografía	82

1. Conveniencia de una revisión terminológica en el campo de la disciplina Jurídica del "Aire" y necesidad de crear una terminología para una futura disciplina del "Espacio". La humanidad continúa su marcha a través de la Historia.

La inteligencia humana, en su constante labor, va aumentando el tesoro de los conocimientos adquiridos, dando lugar a interesantes descubrimientos.

Al lento caminar de la antigüedad con sus primitivos medios de locomoción, a las galeras aceleradas y diligencias de nuestros mayores, sustituyó la veloz locomotora que acorta las distancias, estrechando las relaciones entre los pueblos, solidarizando sus intereses; a los pasados trirremes y cuadrirremes de la orgullosa Roma, a las veleras embarcaciones de la Edad Media y Moderna, a las soberbias fragatas con sus altos palos y su inmenso velamen sucedieron los buques de vapor, pequeños al principio, transformados luego en grandes trasatlánticos o potentes acorazados.

Quedaba el aire, y el aire también ha sido objeto de la conquista del hombre, prestando multitud de problemas de inmensa importancia para las naciones, para los pueblos, para el individuo que ve abrirse ante él ancho campo donde emplear su actividad, siendo poderosos auxiliares de sus intereses, de la industria, del comercio.

El Derecho, que es norma de vida, vínculo de las relaciones sociales, ha visto desplegarse ante él una porción de cuestiones, otras veces desconocidas o sin importancia, y se ha comprendido por los juristas la necesidad de regular las nuevas fases y múltiples aspectos que los modernos descubrimientos y su desarrollo exigían, dedicando a su solución los hombres de ciencia todos sus esfuerzos y vigiliias.

Recientes aún los comienzos de cuanto a los estudios jurídicos de la atmósfera se refiere, no se ha pronunciado todavía la última palabra. La novedad de la cuestión, lo complejo de sus problemas, lo variado de los elementos que en él intervienen y el interés nacional que no deja de influir en algunas soluciones, ha dividido las opiniones que se disputan el predominio de la materia, lo cual no obsta para que, dada su importancia, comience a ser debatido en Congresos internacionales, recibiendo

impulso y empezando a deslindarse situaciones que conducirán a la solución de mañana".¹

Estas frases escritas por el doctor Ernesto Amador y Carrandi, profesor auxiliar de la Facultad de Derecho en la Universidad de Salamanca, en 1912, podrían ser de rigurosa actualidad con tal de cambiar la palabra "aire" por "espacio exterior de nuestro planeta".

A decir verdad, la expresión "espacio exterior de nuestro planeta" no sería —propriadamente hablando— del todo exacta para designar lo que está más allá de los límites de la atmósfera terrestre; ya que implicaría, con toda lógica, la existencia de un "espacio interior de nuestro planeta", lo que repugnaría no solamente al sentido común sino a la misma eufonía de la lengua castellana.

Esta consideración previa, nos enfrenta directamente con uno de los obstáculos más difíciles con los que tropieza el jurista que se ocupa de los problemas de la locomoción en el Espacio (en un sentido literal): el de la terminología.

No se crea que la cuestión terminológica tenga una importancia meramente académica. Muy por el contrario. Como lo hace notar el profesor Antonio Ambrosini, "si bien la terminología es a veces fruto del uso o de la convención, es cierto por otra parte que, en cuanto sea posible, debe corresponder a la idea, al contenido objetivo del hecho o fenómeno que quiere mentar o sintetizar".²

2. Etapas históricas del "Vuelo humano" o de la "navegación Espacial" (en un sentido literal).

Antes de iniciar nuestro estudio acerca de la Teoría evolucionista del Derecho de la aviación, debemos resaltar la circunstancia de que lo que parecía el último reducto para la conquista humana en materia de la locomoción ("*Quedaba el aire, y el aire también ha sido objeto de la conquista del hombre. . .*" decía, como vimos, Amador y Carrandi) no era en realidad sino la *antesala* de su triunfo definitivo sobre el espacio circundante de nuestro globo terráqueo.

Con el advenimiento de la actividad astronáutica, se hace verdad el sueño de Icaro de evadirnos de la tiranía de la gravedad terrestre para alcanzar —en un intento magnífico— la superficie de otros cuerpos celestes de nuestro sistema solar. Ya no

(1) Amador y Carrandi, Ernesto, "*El dominio atmosférico*", ¿Tienen los Estados algún derecho sobre la atmósfera? Salamanca, 1912, págs. 5 a 7.

(2) Ambrosini, Antonio, "*Instituciones de Derecho de la Aviación*", Buenos Aires, 1949, pág. XVI del Prólogo.

puede producirse, tampoco, el trágico final de la leyenda griega, porque el hombre *ha llegado* (aunque más no sea a través de sus ingenios) hasta la inmensidad de los espacios cósmicos.

Los logros de la ciencia y tecnología contemporáneas en materia de locomoción extraatmosférica, han suscitado —con mayor razón que en el caso de la aparición del fenómeno aeronáutico— numerosos problemas no solamente jurídicos sino políticos, filosóficos y sociológicos. En una palabra: el nacimiento de la astronáutica ha significado una verdadera “revolución” en todas las manifestaciones de la vida humana.

Si afirmamos lo que antecede, ¿cómo puede, entonces, extrañar el hecho de la *conveniencia* de una revisión terminológica en el campo de la disciplina jurídica del “aire”? ¿Cómo podría, con mayor justificación, dudarse de la *necesidad* de crear una terminología para una futura disciplina del “Espacio”?

La vertiginosidad (o mejor, “brusquedad”) con que el fenómeno astronáutico ha irrumpido en los cielos, ha producido una situación *de hecho* de particular gravedad para los juristas aeronáuticos, que comenzaban a sentirse cómodos ante la circunstancia de que la aeronavegación había entrado en su “edad adulta” y poseía ya un organismo jurídico nutrido por una copiosa legislación de carácter internacional y de los diferentes Estados. En cincuenta años de desarrollo (¡en sólo medio siglo de existencia!) la actividad aeronáutica, que había comenzado por ser una “balbuceante” navegación *aerostática*, se convertía de esta manera en una navegación *aerodinámica* de creciente importancia para el transporte internacional en general.³

Así como la Primera Guerra Mundial (1914 a 1918) transformó a la aviación (también en un sentido integral, como lo propicia Ambrosini) de “aerostática” en “aerodinámica” con lo que la navegación aérea más pesada que el aire comenzó su asombrosa carrera por el dominio del espacio, así también otra Guerra Mundial, la de 1939 a 1945, originó una transformación radical en la

técnica aviatoria y señaló el advenimiento de una moderna actividad que se vale del cohete como medio de locomoción o traslación.

Es conveniente, sin embargo, destacar la circunstancia de que la actual navegación a cohete tuvo como antecedente directo la famosa V—2 alemana (que quiere decir “arma vengativa número 2”, según indica Heinz Gartman)⁴ que era un artefacto bélico poderosísimo que surcaba el espacio a 300 kilómetros por hora y que en su inverosímil trayectoria “rozaba el límite de la atmósfera”.

Hace notar el mismo Gartman, que terminada la guerra, el cohete V—2 fue trasladado a los Estados Unidos, donde se utilizó para la investigación de la estratosfera y la ionosfera, pues su vuelo era casi vertical.

Así comenzó la fiebre —dice— de los récords de altura no homologados oficialmente. La decimoséptima V—2, lanzada desde el aeropuerto americano de cohetes de White Sands Proving Grounds, en Nuevo México, alcanzó una altura de 183 kms. Pocos años más tarde otra V—2 logró alcanzar los 206 kms., y el 17 de agosto de 1951 el cohete americano “Viking” alcanzó hasta los 217 kms. Finalmente, el “Wac-Corporal” llegó hasta los 403 kms. de altura.⁵

Desde el 24 de febrero de 1949 en que el hombre alcanzó por primera vez los espacios interplanetarios —según pone de manifiesto Mateu Sancho en su conocida obra “*La Astronáutica*”—⁶ “el progreso ha dado un salto tan espectacular que no nos duele prendas el confesar que no creíamos “ver” tan pronto varios satélites artificiales envolviendo la Tierra con sus continuos giros, y, mucho menos, estar viviendo estos meses imperecederos en que los cohetes rumbo a la Luna son una realidad”.

Por otra parte, dijimos en ocasión de la publicación de nuestro ensayo “*Astronáutica y Derecho*” —preparado especialmente para la “Revista Latinoamericana de Derecho Aeronáutico” y publicado, también, por la Sección Nicaragüense del “Comité Aeronáutico Interamericano”— que desde los albores de la actividad espacial hasta nuestros días, sucesivos prodigios de la ciencia y de la técni-

(3) Para una idea detallada del formidable progreso de la aviación civil internacional, consúltense el “Informe del Consejo a la Asamblea sobre las actividades de la Organización en 1952” Doc 7367, A 7—9/1, 31/3/53, OACI, Montreal. 1952.

(4) Gartman, Heinz, “*De la Flecha de Fuego a la Astronave*”, Barcelona, 1956, pág. 20.

(5) Idem, pág. 21.

(6) Mateu Sancho, P., “*La Astronáutica*” Barcelona, 1960 pág. 2.

ca soviética y estadounidense han asombrado al "hombre de la calle", hasta que, por su reiteración y frecuencia, lo han tornado insensible a los más atrevidos proyectos de conquista de los espacios interplanetarios.⁷

Como hemos puesto en evidencia, entonces, la astronave reconoce como antecedente sin "arma de guerra", un "proyectil"; lo que plantea problemas en cuanto a la determinación de la naturaleza jurídica de la misma en sus diferenciaciones con el "proyectil teleguiado". Esta dificultad, lleva a Cocca a elaborar una serie de características diferenciales que permitan distinguir jurídicamente al cohete de paz de su hermano de guerra, aunque —a decir verdad— tales formulaciones no nos parecen suficientemente categóricas como para resolver tan delicada situación.⁸

Para no detenernos más en este tema dejaremos sentado, entonces, que la *primera etapa* del "vuelo humano" (en un sentido general y amplio, en concordancia con la fórmula ambrosiniana) o de la "navegación Espacial" (en un sentido literal se llevó a cabo en el espacio *aéreo* con aparatos más livianos que el aire. La *segunda etapa* en la conquista del Espacio (también *aéreo*) se inicia con aparatos más pesados que el elemento gaseoso. La *tercera etapa* en la historia de la conquista del Espacio se origina con el advenimiento de una navegación que *prescinde del aire* para la realización de sus objetivos; con lo que es recién a partir de ella que se puede hablar con propiedad de una conquista *definitiva* del mismo.

En síntesis: las etapas que jalonan el progreso de la locomoción mecánica en el plano vertical, pueden clasificarse en *dos* "aéreas" y *una* (la definitiva) plenamente "espacial". Por eso es que al

hablar del *espacio* de las dos primeras etapas en el desarrollo del fenómeno aviatorio, sea necesario agregar el adjetivo —"aéreo"— mientras que al referirnos al espacio exterior del globo en que habitamos lo llamamos simplemente "espacio" (lo que implica, siempre, una referencia tácita a una adjetivación de la que no es posible prescindir, sea ella la de "exterior", "superior", "extra-atmosférico", interplanetario, intersidereal, sidereal, sidéreo, inter-sidéreo, cósmico, o como quiera llamárselo). Lo que el maestro Ambrosini denomina "espacio sobrestante a la superficie del orbe terráqueo"⁹ es, en realidad, "el Espacio". Por lo que si procediéramos dando a las palabras su justo valor lógico, la "navegación espacial" o el "vuelo espacial" sería: *no el que se verifica en el espacio "exterior" de nuestro planeta, sino el que tiene plena realización en un Espacio sin más límites que el de la superficie terrestre.*

Por la fuerza de la costumbre (y para no alterar una situación *de hecho* que establece cierto orden en ese "todo revuelto" que es la terminología en relación con esta materia) aceptamos la acepción restringida de la palabra "espacio" cuando se refiera a la locomoción en el ámbito "extra-atmosférico o interplanetario". Cuando queramos hablar del espacio en el cual se realiza el prodigioso fenómeno técnico y científico del "vuelo humano" en su totalidad, deberemos, pues, hacer la salvedad de que se trata del Espacio "en un sentido literal", es decir, "espacio atmosférico" *más* "extra-atmosférico o interplanetario".¹⁰

Repetiremos aquí lo que hemos sostenido invariablemente el Espacio es uno. Las Leyes positivas vigentes en materia aeronáutica no contemplan los problemas nacidos del ejercicio de la navega-

(7) Darío y Basualdo, Rubén, "Astronáutica y Derecho", Managua D.N., 1960, págs. 19 a 20.

(8) Consúltase: Cocca, Aldo Armando, "Teoría del Derecho Interplanetario", pág. 163 y sigs. Este autor reitera sus afirmaciones en "Reflexiones sobre Derecho Interplanetario", Rosario, 1958, pág. 35 y sigs.

(9) Ambrosini, Antonio, en el Prefacio a la obra "El Espacio Aéreo" (Dominium Coeli) de Carlos Alberto Pasini Costadoat, Buenos Aires, 1955, pág. 11.

(10) Esta cuestión se complica, todavía, por la circunstancia de que el "espacio aéreo" (ambiente en el cual se verifica el fenómeno técnico de la "navegación aérea") no es equivalente al "espacio atmosférico" en un sentido físico. "Espacio aéreo" es, para nosotros, aquella región o zona de la atmósfera en la que existe suficiente aire como para permitir el ejercicio de la actividad que se vale del elemento gaseoso para la realización de sus fines. Esta "navegación aérea" podría alcanzar —en el mejor de los casos— una altura aproximada de 100 kms.; lo que permitiría afirmar la realidad de una zona del "espacio atmosférico" (que se extiende, según los hombres de ciencia, hasta los 800 o aún los 1.200 kms. de altitud) que *no es*, tampoco, "espacio cósmico o interplanetario"; ya que este último comienza allí donde acaba la atmósfera terrestre. Se desprende de lo dicho, la conclusión de que el "espacio aéreo" (volvemos a repetirlo: ambiente en donde se verifica el fenómeno técnico de la "navegación aérea") es *parte* del "espacio atmosférico" y no su equivalente. Más aún, también nos extenderemos luego en torno a la singularidad de que este espacio atmosférico "no aéreo" presenta características físicas tales que autorizarían su asimilación al "espacio interplanetario". Por eso hemos dicho muchas veces, que el fenómeno navegatorio atmosférico "no aéreo" presenta riesgos más próximos a la astronáutica que a la aeronavegación: tanto en el *medio* como en el *ambiente* en el cual está llamada a desenvolverse.

ción interplanetaria. Los avances tecnológicos y científicos de la navegación atmosférica "no aérea" tienden a derrumbar los límites que se oponen a la inmersión de los aparatos volantes de origen atmosférico en los espacios siderales. Ya se está haciendo realidad nuestro vaticinio de que las "naves atmosféricas" atravesarán la "zona gravitatoria" terrestre y al precipitarse en el ambiente cósmico se convertirán, también, en máquinas espaciales. Con lo que, a la postre, ya no podrá hablarse de aparatos de límites atmosféricos ni de naves siderales, porque no serán tales sino "máquinas del Espacio" en un sentido literal.

Sin entrar a desarrollar el tema apuntado —ya que ello será objeto de un análisis especial— podemos adelantar ahora que las realizaciones técnicas permiten suponer que llegará (antes de lo que pensábamos) a convertirse en un hecho tangible la unidad de los fenómenos aeronáutico y astronáutico. Por ello afirmamos, asimismo, que todo jurista aeronáutico debe ser, también jurista "astronáutico". Y esto es así porque ambos fenómenos se habrán de convertir en uno solo a través de la evolución del fenómeno navegatorio atmosférico que se va aproximando ya (al independizarse del aire) a la técnica astronáutica.

3. La cuestión terminológica cobra en materia jurídica una importancia excepcional. Las fórmulas solemnes a las cuales fueron tan adictos los hombres de Derecho de la antigua Roma, han perdido, en mucho, su pasado rigor. Sin embargo, el edificio entero de la Ciencia Jurídica —si se pretende una jerarquía tal para la misma— debe descansar sobre bases lexicográficas firmes, si no se quiere zozobrar en medio de un caótico mar de contrasentidos conceptuales producto de una deficiente terminología especializada. Por eso el permanente valor del clásico axioma de los latinos: "omnis definitivo in jure periculosa est. . .".

Con motivo de las recientes conquistas de la Ciencia y de la Tecnología contemporáneas en el campo de la Atomística, de la Astronáutica y de la Cibernética, han surgido nuevos vocablos, nuevas acepciones para los antiguos términos, que deben responder a las exigencias de los prodigiosos "hechos técnicos" que amenazan con trastornar el panorama de nuestra actual Civilización.

Si pensamos que el Derecho no puede estar ausente de ninguna manifestación de vida, ya que él da forma y sentido a la existencia humana, comprenderemos los obstáculos que el jurista debe enfrentar cada vez que la *evolución o la revolución* introducen un nuevo factor en la dinámica social.

En lo que se refiere concretamente a la locomoción mecánica, la aparición del aerostato significó un avance verdaderamente "revolucionario". El día en que los hermanos José Miguel y Esteban Montgolfier conseguían elevar en Viverais (1783), un globo de tela, lleno de humo y aire caliente, a una altura que algunos calcularon en 500 metros, la Humanidad se asomaba a una nueva era —la del "aire"— que habría de extenderse hasta una época marginal a la Segunda Guerra Mundial.¹¹

No hemos de reseñar aquí las vicisitudes de la "aeronáutica", esa "ciencia y arte de la navegación aérea", cuyo historial es por demás conocido por todos aquellos que se interesan por este fenómeno de singulares características. Pero es conveniente dejar sentado que, para muchos, esa misma "aeronáutica" es el "Arte de surcar el aire en cualquiera de los aparatos, máquinas o vehículos inventados a ese objeto". Y se aclara: "La aviación es un caso particular de la AERONAUTICA, cuando el aparato es más pesado que el aire y sirve para volar. Como quiera que el primer vehículo práctico para navegar por el aire fue el globo construido en 1773 por los hermanos Montgolfier, se aplicó en un principio el nombre de AERONAUTICA y también el de *aerostación* a la navegación en globos

(11) Es interesante recordar el hecho de que, al mismo tiempo el ilustre profesor Charles, elevaba otro globo hinchado con hidrógeno en vez de humo; lo que se traducía en una mayor rapidez en la ascensión, como indicaba Faujas de Saint-Font, al manifestar que "el globo, despojado de las ligaduras que le retenían, se elevó, entre la gran sorpresa de los espectadores, con una velocidad tal, que fue llevado en dos minutos a 488 toesas de altura" (Cit., por Amador y Carrandi, op. cit. pág. 28 Nota No. 1).

También es oportuno resaltar la circunstancia de que cuando la noticia del feliz resultado de los trabajos de los hermanos Mongolfier llegaba a París, el profesor Charles presenciaba, en unión de la corte y sus más altas personalidades científicas, la ascensión de dos globos preparados por Esteban Mongolfier. "En el primero —dice Ernesto Amador y Carrandi— se resolvió la cuestión de si era posible la vida en las altas regiones atmosféricas (?). En él iban varios animales (un gallo, un ánade y un carnero) y descendieron sin el menor contratiempo: la vida era posible. En la segunda de las referidas ascensiones, verificada en 1783, se lanzó un aerostato, en el que subieron dos personas, el marqués d'Arlandes y el físico Pilatre de Rozier, que tan desgraciada muerte había de sufrir más adelante" (ídem, págs. 28 a 29). Estas referencias a los primeros pasos en la conquista del "espacio aéreo", ¿no nos hacen pensar, por ventura, en las etapas que se van cumpliendo en nuestro tiempo para lograr el dominio del "espacio interplanetario"? 1. el aparato o mecanismo; 2. el animal (llámese Laika, Strelka, Belka o Ham); y, 3. el hombre.

llamados *aerostáticos* y el de *aeronautas* a los que en ellos se elevaban. Pero en rigor comprenden también la AERONAUTICA los vehículos más pesados que el aire".¹²

Esta afirmación transcrita, nos introduce de lleno en el tema fundamental de este capítulo: ¿Es la aviación un caso particular de la aeronáutica? Pero ante todo, ¿qué se entiende corrientemente por esta palabra?

Según el Diccionario Enciclopédico Salvat, la "aviación" no es sino "locomoción aérea por medios más pesados que el aire".¹³

Hacen notar los autores del "Proyecto de Código Aeronáutico" para la Nación Argentina¹⁴, que "Si según el Diccionario de la Academia, "aeronáutica" se refiere a aparatos más ligeros que el aire, quedando excluidos los aviones, "aviación" de acuerdo con el mismo diccionario se refiere a aparatos más pesados que el aire, quedando excluidos los globos libres y los dirigibles".

Desde el intento de los hermanos Montgolfier hasta que los también hermanos Wright lograron (1903) surcar el espacio con una máquina más pesada que el aire¹⁵ la "aeronáutica" no fue sino "navegación aerostática". Recién con el nacimiento del siglo XX, entonces, comienza la "navegación aerodinámica", la que —con el correr de los años— habría de aspirar a la conquista definitiva del "espacio aéreo".

Hasta el advenimiento de la moderna actividad "astronáutica", la navegación aérea por medio de aviones ha reinado indiscutida en el espacio circundante de nuestro globo terráqueo. La circunstancia del mayor radio de acción del "aerodino" ha sido la razón principal de la decadencia del "aerostato" en materia de navegación aérea.

Es oportuno referirnos, ahora, a las inquietudes provocadas por el nacimiento del fenómeno aero-

náutico entre los juristas de la época. Estas pueden resumirse en la famosa frase del gran internacionalista italiano Giannini, cuando en su informe "*La Soberanía de los Estados sobre el Espacio Aéreo*", presentado en el quinto congreso internacional para la navegación aérea (La Haya, 1930) expresó que "Mientras antes del conflicto mundial la doctrina era locuaz y las leyes mudas; cuando hablaron las leyes, se calló la doctrina".¹⁶

El movimiento doctrinal que precedió a la elaboración de una legislación aeronáutica de contenido uniforme, se inició a principios del siglo XX; poco después de las primeras tentativas y de las primeras realizaciones prácticas del vuelo humano. Su historial cuenta con nombres tan ilustres como los de Paul Fauchille, Von Bar, Zitelman, Haltezine, Meili, Vittorio Scialoja, Anzilotti y Catellani.¹⁷

Los temas escogidos por estos autores para traducir sus inquietudes, versaron especialmente sobre los aspectos de derecho público que suscitaba el ejercicio de la naciente aeronavegación. Entre ellos; el de la "condición jurídica del espacio aéreo".¹⁸

Después de la Convención de París (primera carta orgánica de la aviación civil internacional) las sucesivas convenciones de Madrid (1926). La Habana (1928) y Chicago (1944) jalonan la labor legislativa en torno al derecho público internacional aeronáutico. Al mismo tiempo, con la aprobación de la convención de Varsovia del 12 de octubre de 1929 para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo, se inicia el movimiento unificador en materia de derecho privado aeronáutico internacional.

La expresión "Derecho aeronáutico" fue creada por el profesor Antonio Ambrosini en 1923.¹⁹ Antes de ella, la doctrina francesa —a cuya cabeza debe ser mencionado Andrés Henry Couannier—

(12) Consúltese: Diccionario Enciclopédico Salvat, Barcelona, 1955, Tomo I (A-Ans), pág. 277 y sigs.

(13) Idem. Tomo II (ANT-BEK), pág. 637.

(14) Código Aeronáutico de la Nación Argentina (con las notas oficiales) Buenos Aires, 1959. pág. 92.

(15) El vuelo se efectuó en la playa de Kittyhawk, Carolina del Norte, Estados Unidos de América.

(16) Cit. por Meyer, Alex. "Compendio de Derecho Aeronáutico" Buenos Aires, 1948, pág. 23.

(17) Darío y Basualdo, Rubén "Elementos Generadores del Derecho de la Aviación" Managua, D.N. 1954 pág. 8

(18) Consúltese los principales títulos de las colaboraciones de la "*Revue de la Locomotion Aérienne*" que comenzó a aparecer en 1910 (*c'est a dire a peu pres au debut de l'aviation elle-meme*), como dice Marcel Le Goff en su "*Manuel de Droit Aérien*" París. 1954, pág. 16).

(19) Confróntese: Lena Paz, Juan A., "Compendio de Derecho Aeronáutico", Buenos Aires, 1959, pág. 9.

adoptó el rótulo de "derecho aéreo" para designar a esta disciplina.²⁰ Hicimos notar en otra oportunidad, que desde la publicación de la obra de Henry Couannier "*Elements créateurs du, Droit Aérien*" hasta nuestros días, la expresión "derecho aéreo" es la preferida por los autores franceses en general (Marcel Le Goff, "*Traité Theorique et Practique de Droit Aérien*"; Maurice Le Moine, "*Traité de Droit Aérien*"; Eugen Pepin, "*Le Droit Aérien*"; Raphael Coquoz, "*Le Droit Privé International Aérien*"; J. Nroell, "*Traité de Droit International Publique Aérien*") y algunos italianos (Cattellani, "*Il Diritto Aereo*"; y Corradi, "*Diritto Aereo*").

A pesar de lo dicho, debemos recordar que la primera revista francesa sobre la materia (1910-1918) se tituló "*Revue Juridique de la LOCOMOTION AERIENNE*", habiendo sido utilizada esta expresión con anterioridad en el "Primer Congreso Internacional para la Regulación de la LOCOMOTION AEREA", celebrado en Verona, Italia, del 31 de mayo al 2 de junio de 1910. Esta fórmula ha sido objetada por ser demasiado extensa en su construcción gramatical y reducida en su acepción jurídica, puesto que se refiere, tan sólo, al hecho de la traslación en el espacio por medio de aeronaves; dejando de lado aspectos tan importantes como la calificación y organización de la infraestructura.

Esta expresión "derecho de la locomoción aérea" corresponde aproximadamente a la de "*Luftfahrecht*", usada alternativamente por la doctrina alemana con la de "*Luftrecht*" (derecho aéreo); siendo la terminología utilizada para nominar la fundamental ley de 1922. "*Luftverkehrsrecht*" (ley sobre el tráfico aéreo).

Si bien es cierto que los representantes de la doctrina británica están de acuerdo con la denominación "*air law*" para designar a esta disciplina y que la legislación y la doctrina brasileñas han aceptado la terminología "*Direito aere*"; los juristas norteamericanos emplean la más limitada de "*aviation law*" para disciplinar al fenómeno aeronáutico y si hablan de "*air law*" incluyen también el derecho de las radiocomunicaciones.

En rigor de verdad, la denominación "derecho aéreo" (*droit aérien*, *Luftrecht*, *air law*, *direito ae-*

reo, *diritto aereo*) debe ser desechada por su vaguedad e imprecisión; siendo, de cualquier manera, más amplia que lo que permitiría el objeto específico de esta ciencia: la aeronáutica o navegación aérea. Ya hemos hecho notar más arriba, que bajo dicha denominación se incluyen otros fenómenos o actividades ajenas por entero al hecho técnico de la aeronavegación y que si bien tienen su asiento en el "espacio aéreo" o utilizan al aire como elemento esencial, son completamente extrañas a la actividad aeronáutica.

Recuerda Tapia Salinas que el ruso Pereterski era partidario de la denominación "derecho de transporte aéreo", expresión esta que resulta demasiado concreta porque además de los transportes existen otras actividades que deben quedar comprendidas en una correcta denominación: como el turismo o deporte aéreo, el llamado "trabajo aéreo", la guerra aérea, etc.²¹

Por esa razón, de acuerdo con la convención de París de 1919 el distinguido jurista Antonio Ambrosini propone la denominación "Derecho de la navegación aérea" o "Derecho aeronáutico", que ha sido la seguida corrientemente por las doctrinas italiana, española y parte de la alemana. Así Ambrosini, "*Lezioni di Diritto Aeronautico*", "*Corso de Diritto Aeronautico*", *Instituzioni de Diritto Aeronautico*"; S. Cacopardo y P. Cogliolo, "*Manuale di Diritto Aeronautico*", y, más recientemente, Eugenio Spasiano, "*Corso de Diritto Aeronautico*". Entre los españoles: Gay de Montellá, "*Las Leyes de la Aeronáutica*" "*Principios de Derecho Aeronáutico*"; y Tapia Salinas, "*Manual de Derecho Aeronáutico*".

Dice Ambrosini que la expresión "derecho aeronáutico" ciertamente concuerda con el objeto propio de nuestra disciplina y que, por otra parte, se ha venido difundiendo ampliamente, en especial en algunos países, convirtiéndose en expresión legal especialmente en Italia, pero también los Estados Unidos de América —Civil Aeronautics Act 1938— y en la misma República Argentina.

El profesor Ambrosini, en sus lecciones en el Instituto de Derecho Aeronáutico de la Nación propuso la sustitución de la fórmula "Derecho aeronáutico" por la expresión "Derecho de la avia-

(20) La denominación "derecho aéreo" fue propuesta por Henry Couannier en 1909, fecha en la cual fue fundada la escuela superior de aeronáutica de París (Confróntese, Henry Couannier André, "*Elements créateurs du droit aérien*" París. 1929 pág. 3).

(21) Tapia Salina, Luis. "*Manual de Derecho Aeronáutico*", Barcelona, 1944, pág. 13.

ción", a cuya propuesta se adhirió M. E. Malbrán en las páginas de la revista "La Ley" (del 2 de julio de 1949) en el artículo titulado "*Derecho Aéreo, Aeronáutico o de la Aviación*". Más tarde, sentó su doctrina en su libro "*Instituciones de Derecho de la Aviación*", en donde fundamentó detalladamente la nueva terminología.

"Podría decirse —expresan los redactores del Proyecto de Código Aeronáutico para la República Argentina—, que gramaticalmente, aeronáutica es el arte del aeronauta; que ésta es la persona que surca los aires en aerostato, es decir, en globo, y en consecuencia, que el Código aeronáutico sólo podría referirse a un aspecto, casi en desuso, de la aeronavegación: el que emplea como vehículo un aparato más liviano que el aire. Pero ese concepto de una época en que el más pesado que el aire era mera fantasía ha quedado sin rever en el diccionario, pero no en el lenguaje habitual. No hay una sola persona que, cuando se habla de aeronáutica, entienda que se refiera al uso del aerostato únicamente". Como vemos, esta no es otra que la idea que hemos transcrito más arriba de los autores del Diccionario Enciclopédico Salvat: "aeronáutica" es un vocablo genérico aplicable tanto a la navegación *aerostática* como a la *aerodinámica*.

4. Destaca el profesor Antonio Ambrosini en su conocido libro "*Instituciones de Derecho de la Aviación*" que cuando se inventaron las primeras máquinas capaces de levantarse de la superficie y circular en el espacio, el espíritu recurrió al *avis* (ave), hasta entonces el único ser dueño de los espacios aéreos, el único capaz de volar. Por otra parte, dice, ya la leyenda representaba a Icaro con alas compuestas de plumas de ave, a la vez que el aeroplano dibujado por Leonardo da Vinci y después el primero que voló, el de los hermanos Wright, tenían planos de sustentación similares a las alas de las aves.

Por consiguiente, concluye Ambrosini, era natural que se hablase de *vuelo*, que el aeroplano fuese llamado *avión* y que el arte de construirlo y de usarlo se denominase *aviación*.

A renglón seguido expresa "Naturalmente, el vuelo del avión (aeroplano) sólo en sentido figurado puede asimilarse al de las aves, se trata siempre de una metáfora; así como se dice también metafóricamente que los proyectiles vuelan.

Al decir esto, agrega, pensamos también en otras máquinas en las que se va transformando el avión, máquinas que constituyen todo un plano

—o sea toda una ala—, o con simples rudimentos de alas, o directamente sin alas, como el helicóptero y sus derivados (Por ejemplo, el *Triebflugelf lugzeug* alemán, especie de aeroplano-helicóptero con motor a propulsión, capaz de levantarse verticalmente y de volar a 1.000 kms. por hora; pensamos en las famosas V1 y V2, también llamadas *missile*, que están revolucionando la técnica aviatoria, y por qué no?, en los mismos "platos voladores", de los cuales tanto hablan misteriosamente las crónicas; máquinas todas estas que, como el aeroplano verdadero, que todavía hoy domina el campo de la técnica aviatoria, pueden llamarse máquinas volantes".

Más adelante hace notar: "La propulsión a cohete, ya actualmente en el campo de la realización práctica, aunque por ahora sobre todo con fines militares, está plena de porvenir. Además de constituir un medio con el cual los seres humanos podrán escapar quizá a la ley de gravedad de su propio planeta e instalar islas flotantes en el espacio, rodantes en torno a la tierra, es indudable que ese tipo de propulsión modifica fundamentalmente el principio físico en virtud del cual el aeroplano se sustenta en el espacio (reacción del aire bajo las alas), permitiendo así, también, alcanzar cuotas de altura y velocidades insospechadas".

Después de afirmar que con la evolución y transformación de la técnica, la misma noción del "aeromóvil" debe transformarse y ampliarse, expresa el maestro aludido que "podemos continuar hablando convencionalmente al menos, de "máquinas volantes", de "vuelo" y de "aviación"; entendiendo por estos términos el instrumento y el arte de atravesar los espacios, fuera y encima de la superficie terrestre; en esto, siempre a semejanza de las aves".

Concreta el profesor Ambrosini sus pensamientos en torno a su disciplina (el "Derecho de la aviación" en su acepción ecuménica) señalando que: "En consecuencia, cuando nosotros empleamos el término "aviación", entendemos cabalmente referirnos a todo ese complejo de actividades humanas, cuyo objeto es poder surcar los espacios, con fines diversos —entre los cuales, también, el transporte—, fuera y encima de la superficie terrestre; y ello, aunque, por ventura, esta actividad debiese, como es ya probable, trascender del espacio aéreo, prescindiendo del aire como elemento sustentador de las mencionadas máquinas".

Ante una declaración tan categórica, asombra la circunstancia de que los tratadistas del Derecho

Aeronáutico no se dieron cuenta —en toda su necesaria amplitud— del hecho de que la terminología que proponía el profesor Antonio Ambrosini en 1949, no era, precisamente, una cuestión *de forma* sino *de fondo* que venía a introducir un factor perturbador en el dominio de este Derecho.

Dice también el maestro italiano, que "para definir y delimitar el objeto propio de nuestra disciplina (?), al término "aviación" se le ha agregado sucesivamente, como sinónimo, el de "navegación aérea" o "aeronáutica".

Y agrega, luego; "Estas últimas expresiones son ya de uso corriente o francamente predominantes; más aún, han llegado en algunos países, a ser términos legales.

Pero nosotros, que otras veces hasta los habíamos propuesto y defendido, hoy, aun manteniendo su empleo en homenaje al uso corriente, preferiríamos verlos abandonados. En primer lugar, porque el término de "navegación aérea", referido a la aviación, es equívoco, en cuanto el verbo "navegar", derivado de "nave", significa "andar por el agua con nave", "recorrer sobre naves mares y ríos", lo que no tiene en verdad nada que hacer con el movimiento y el comportamiento del aeroplano —y menos aún con el de las otras máquinas volantes a que hemos hecho referencia— en el espacio; y en segundo término porque también es profundamente distinto el principio según el cual la nave y el aeroplano se sustentan, la primera en el agua y el segundo en el espacio (es preciso, sin embargo, reconocer que el caso del aerostato y del dirigible —que flotan en el aire como la nave en el agua: principio de Arquímedes— son diferentes).

A renglón seguido añade, que, además, el adjetivo "aérea", unido a "navegación", impide pensar en el movimiento y en la actividad que las máquinas volantes podrán, en un porvenir próximo, desarrollar en las supremas esferas del espacio, donde el aire ya no existe (estratosfera y más allá de ella).

Termina expresando el profesor Ambrosini; "Bien considerada, la cuestión podría resultar indiferente, si no fuera que el término de navegación aérea ha sido incentivo para confusiones y teorías erróneas, como la del Código de la Navegación italiana que, tal como hemos señalado, mezcla navegación por agua y navegación por aire, y pretende que el derecho del mar sea el derecho base, el derecho común del aviatorio.

De allí, la utilidad práctica de continuar usando más bien el término "aviación", que por un lado evita esa confusión y por el otro se presta, en su amplitud genérica, a abarcar el movimiento y la circulación en las altísimas esferas, en las que, como decimos no hay más aire.

Sea como fuere, nos ha parecido necesario precisar esto para mejor determinar el objeto de nuestra disciplina, mostrando mientras tanto su dinamismo".

Antes de referirnos a la opinión de la doctrina acerca de tan complicado asunto —lo que evidenciará nuestro aserto de que los autores del Derecho Aeronáutico no dieron a la reforma ambrosiniana su verdadera trascendencia de revolución conceptual, haremos algunos comentarios en torno a las afirmaciones de Ambrosini.

En primer lugar, ni el mismo maestro podía prever en esa época el considerable auge que alcanzaría la naciente actividad "astronáutica" en la década siguiente a la aparición de su notable obra jurídica.

Estamos bordeando una nueva etapa en la conquista definitiva del Espacio: la del vuelo humano tripulado. También parece inminente la instalación de plataformas cósmicas para los vehículos interplanetarios.²²

En lo que respecta a los problemas jurídicos a que ha dado origen el ejercicio de la exploración espacial, una pléyade de ilustres cultores del Derecho postulan ahora una nueva disciplina que deberá regular —en un futuro más o menos próxi-

(22) Hace saber un despacho de prensa de la AP del 26 de enero de 1961, que los Estados Unidos está dando su primer paso hacia la creación de plataformas cósmicas para los vehículos espaciales. Se destaca la circunstancia de que, una serie de esas plataformas se convertirán en puntos de abastecimiento y lugares de alojamiento para astronautas que vayan en viajes de exploración alrededor del sistema solar y posiblemente más allá. Al comienzo —dice— el problema es ver cómo esas plataformas pueden ser colocadas en el espacio. Sin embargo, por ahora no se piensa poner un hombre en ella. La administración de aeronáutica y del espacio anunció un contrato de 100.000 dólares para el estudio de los problemas relacionados con el proyecto. El contrato fue concedido por el centro de vuelos espaciales George C. Marshall, de Huntsville, Alabama, a la Lockheed Aircraft de Sunnyvale, California. Según el contrato, la Lockheed estudiará la posibilidad de enviar dos satélites a una órbita alrededor de la Tierra y entonces unirlos a través del espacio a razón de 30.000 kilómetros por hora. Si todo sale bien, como confía la administración de aeronáutica, una serie de alojamientos espaciales para exploradores cósmicos o turistas, últimamente podrán ser montados en una serie de órbitas concéntricas alrededor de la Tierra. Podrían ser colocados a distancias iguales a la capacidad del vehículo espacial ("La Prensa" Managua, D.N., del 27 de enero de 1961).

mo— este fenómeno de singulares perspectivas. Se ha comenzado a hablar, cada vez con mayor insistencia, de un “Derecho astronáutico” o de la “navegación espacial”. Un ilustre especialista argentino, el profesor Aldo Armando Cocca postula la existencia de un verdadero “Derecho interplanetario” de ilimitadas perspectivas.

Sin entrar a considerar la propiedad o impropiedad de una postura “dualística” en esta materia (para estos autores no existiría un Derecho único de la aviación, sino dos Derechos plenamente diferentes) diremos que el “monismo” aviatorio del profesor Antonio Ambrosini, cobra en estos momentos toda la tremenda importancia de su singularidad doctrinal.

5. Asegura Juan A. Lena Paz, que “El hecho técnico de la navegación aérea ha dado lugar a la formación de una nueva rama de las ciencias jurídicas, que se conoce indistintamente con los nombres de *Derecho Aéreo*, *Derecho Aeronáutico* y *Derecho de la Aviación*”.²³

En primer lugar, debemos resaltar —una vez más— que el “Derecho de la Aviación” del profesor Antonio Ambrosini *no es*, en forma alguna, equivalente al “Derecho Aeronáutico” o “Derecho de la navegación aérea”. Sus diferencias son obvias y surgen de las frases transcritas:

A pesar de lo afirmado con tanto énfasis por este autor, es necesario aclarar la circunstancia de que el “derecho aéreo” o “derecho aeronáutico” *no es equivalente* (al menos en la acepción de Ambrosini) al “derecho de la aviación”.

El “derecho de la aviación” definido por el maestro italiano en su fundamental obra de 1949 excede ampliamente el limitado campo de la “navegación aérea” para precipitarse de lleno en la esfera de la “navegación cósmica o interplanetaria”.²⁴ Esto viene a complicar sobradamente el problema de la terminología de la disciplina jurídica aeronáutica, ya que la denominación propuesta por el profesor Ambrosini deja de ser una cuestión meramente *de forma* para transformarse en un problema *de fondo* que trastorna en su totalidad el panorama del Derecho Aeronáutico moderno.

Dice el mencionado tratadista que, en su caso, no faltan razones para el cambio; que ellas están detalladamente expuestas en los capítulos de su libro y que por ello se limita a señalar “como las mismas se concretan en la oportunidad de adoptar un término (aviación) más comprensivo, ya consagrado, por otra parte, por un uso más antiguo, capaz de abrazar todas las especies de máquinas volantes —hasta las más nuevas y futuras— y todas las actividades para las cuales son aptas, así como de evitar las falsas sugerencias a que puede llevar,

(23) Lena Paz, Juan A., *Compendio de Derecho Aeronáutico* Buenos Aires, 1959, pág. 9.

(24) “En nuestra opinión —dice Ambrosini—, éste (el “derecho de la aviación”) puede definirse como la rama del derecho que estudia la calificación y la regulación jurídica de todos los factores esenciales de la actividad aviatoria, o sea: el ambiente en que ella se organiza y desenvuelve (espacio situado arriba de la superficie terrestre, y esa parte de la superficie específicamente destinada a tal actividad, que se suele denominar “infraestructura”); el medio o vehículo con que tal actividad se pone en acto (avión a máquina volante, de cualquier especie que sea); el personal especializado que sirve para su conducción y más genéricamente para su preparación y uso (gente del aire); así como todas las relaciones jurídicas (públicas o privadas, nacionales e internacionales) a que ha dado lugar la mencionada actividad”) op. cit. pág. 48 a 49).

Al referirse al “espacio situado arriba de la superficie terrestre”, el maestro especifica en la correspondiente nota (No. 11) “Atmosférico, estratosférico, intersidereal”.

Sin entrar a considerar la impropiedad de tratar por separado a los espacios “atmosférico” y “estratosférico” —ya que el segundo es parte de un todo que es el “espacio atmosférico” debemos destacar la circunstancia de que el ambiente de la “actividad aviatoria” de naturaleza ambrosiniana *excede* en demasía al “espacio aéreo” en el cual se “organiza y desenvuelve” el fenómeno técnico de la “actividad aeronáutica” (aerostática y aerodinámica).

También debemos poner de manifiesto que el medio o vehículo con que la “actividad aviatoria” ambrosiniana “se pone en acto”, *supera*, también en demasía, al concepto técnico de la “aeronave” (avión atmosférico de límites aéreos).

Al hablar del personal especializado que sirve para la conducción y más genéricamente, según Ambrosini, para “preparación y uso” del medio o vehículo con que la “actividad aviatoria” se pone en acto, el jurista italiano señala concretamente a la “gente del aire”; lo que viene a desvirtuar, indiscutiblemente, el sentido amplio de su definición. En efecto: ¿no sería, propiamente hablando, la “gente del aire” una especie del género “gente del Espacio” (en un sentido literal)? El “derecho de la aviación” del profesor Antonio Ambrosini *no es* el “derecho de la aviación” (el único) vigente en la actualidad.

Este último es equivalente al “derecho aeronáutico” y podría ser definido reduciendo los términos de la fórmula ambrosiniana de la siguiente manera: “En nuestra opinión, este puede definirse como la rama del derecho que estudia la calificación y la regulación jurídica de todos los factores esenciales de la actividad aviatoria (aeronáutica), o sea: el ambiente en que ella se organiza y desenvuelve (espacio aéreo, y esa parte de la superficie específicamente destinada a tal actividad que se suele denominar “infraestructura”) el medio o vehículo con que tal actividad se pone en acto (avión o aeronave); el personal especializado que sirve para su conducción y más genéricamente para su preparación y uso (gente del aire); así como todas las relaciones jurídicas (públicas y privadas, nacionales e internacionales) a que ha dado lugar la mencionada actividad”.

y ha llevado, el término menos apropiado de "navegación aérea" o de "aeronáutica".²⁵

En el mismo prólogo de su obra "*Instituciones de Derecho de la Aviación*" da una idea cabal de su revolucionaria teoría en los términos siguientes: "Sobre esta base, y después de la parte introductiva o general en cuyo contenido es inútil entretenerse porque resulta de este volumen, nos dedicamos en armonía y desarrollo de la definición que le damos (capítulo III, No. 22), al estudio de la calificación y regulación jurídica de todos los factores esenciales de la actividad aviatoria, o sea:

a) Su *ambiente* propio: aquella porción de mundo en que ella está destinada a desenvolverse, y que no se puede, con los economistas de los transportes, llamar "vía", porque es una cosa más compleja.

Es el espacio de arriba de la superficie terrestre y aquella porción de ésta, específicamente destinada a la aviación, que se denomina "infraestructura".

Aquí halla su sede, ante todo, ese gran problema de importancia basilar para nuestra disciplina, de la condición jurídica (libertad o soberanía, o una y otra juntas) del cielo existente sobre el territorio de los Estados, cuya solución es previa a la determinación de todo el régimen jurídico de la circulación y de los tráficos aéreos; régimen que se concreta en una doble serie de normas: unas dirigidas a la salvaguarda de los supremos intereses del Estado; otras, teniendo el fin de garantizar la seguridad técnica de la aviación en relación a quienes toman parte en el vuelo o a los terceros en la superficie".

Más adelante agrega: "b) *El medio*, o vehículo, o máquina volante, que, está en el centro de toda esta nueva y singular actividad.

Es el avión de todas las especies, desde el más ligero al más pesado que el aire, a los *missile* (cohetes) que revolucionan la técnica aviatoria y cuyo desarrollo y uso no pueden dejar de influir (v. capítulo III) sobre algunos conceptos jurídicos corrientes".²⁶

Dada la singularidad de la postura ambrosiniana

en relación con nuestra materia, es útil y necesario que nos detengamos en un somero análisis de sus afirmaciones.

a) *El ambiente* de la "actividad aeronáutica" es el "espacio aéreo" y la infraestructura. El de la "actividad aviatoria" el "espacio de arriba de la superficie terrestre" y, también, la llamada "infraestructura".

b) *El medio* de la "actividad aeronáutica" es la "aeronave" (o máquina que se vale del aire para su sustentación y traslación). El de la "actividad aviatoria" es el "avión" (ya sea éste "aeronave" o "missile").

También habla el maestro de "ese gran problema de importancia basilar para nuestra (su) disciplina, de la condición jurídica del cielo existente sobre el territorio de los Estados cuya solución es previa a la determinación de todo ese régimen jurídico de la circulación y de los tráficos aéreos. . .". Nos preguntamos nosotros: ¿qué quiere señalar Ambrosini con la expresión "cielo existente sobre el territorio de los Estados"? Debe entenderse la misma, por ventura, como equivalente a la de un "territorio aéreo" que han reconocido, hasta ahora, los representantes de la doctrina en general.²⁷

Si la expresión "cielo existente sobre el territorio de los Estados" se interpreta a la luz de la teoría ambrosiniana parece evidente que debe ser entendida como sinónima de "territorio Espacial" (en un sentido literal) lo que plantearía el problema de mayor actualidad de nuestro tiempo: el de determinar si puede hablarse de un "derecho de soberanía" más allá de —en último término— los límites de nuestra atmósfera terrestre.

Lo que viene a complicar esta cuestión, es la referencia inmediata a la circunstancia de que la *solución* de ese problema de la condición jurídica de ese "cielo" es "previa a la determinación de todo el régimen jurídico de la circulación y de los tráficos aéreos. . .". Esa mención específica a la circulación y a los tráficos *aéreos*, puede hacer pensar —a despecho de los términos transcritos más arriba— que el profesor Ambrosini ha querido referirse concretamente al ambiente en el cual se

(25) Ambrosini, op. cit. pág. XVI del Prologo.

(26) Ambrosini: Idem. pág. XXIX del Prologo.

(27) Shoenborn, Walther, "*La Nature Juridique du Territoire*" Académie de Droit International, "*Recueil des Cours*", 1929, t. 30, págs. 85 a 189. Cit. por Pasini Costadoat, "*El espacio aéreo*" (Dominium Coeli), Buenos Aires, 1955, pág. 24.

desarrolla el fenómeno técnico de la "aeronáutica", puesto que esta última *no puede* desenvolverse como tal *fuera* del "espacio aéreo".

Por otra parte, el problema de la condición jurídica del espacio *aéreo* ha sido resuelto legislativamente en beneficio de la soberanía de los Estados, a partir de la Conferencia de París de 1919. La Convención de Aviación Civil Internacional de Chicago, reprodujo, en 1944, el postulado enunciado en la *Convención Portant Reglementation de la Navigation Aérienne*²⁸ en la forma siguiente: "Los Estados Contratantes reconocen que cada Estado tiene soberanía exclusiva y absoluta sobre la zona aérea que abarca su territorio" (artículo 1).

Con el advenimiento de la navegación extra-atmosférica el problema de la soberanía o libertad del Espacio (esta vez "no aéreo") se ha planteado con inusitado vigor. El moderno planteamiento es el siguiente: ¿Puede extenderse el derecho de soberanía de los Estados más allá de los límites del "espacio aéreo"?

La postura particular del profesor Antonio Ambrosini, viene a introducir, pues, una gran confusión entre los tratadistas especializados en la disciplina jurídica aeronáutica; porque los autores en general no se percataron con la suficiente claridad de que *no se trataba solamente de una reforma de índole terminológica o lingüística sino —mucho más aún— de una verdadera transformación substancial que venía a transtornar el panorama integral de la materia.*

Este criterio "*monista*" (como lo hemos llamado en diferentes oportunidades) se opone, ahora, al de los autores que postulan un futuro "Derecho astronáutico" que deberá regular las relaciones jurídicas emanadas del "hecho técnico" de la "actividad astronáutica"; esa "ciencia y arte" que ha venido a desvirtuar definitivamente la "estabilidad idílica" del Derecho Aeronáutico, como lo hicimos notar en otra oportunidad.²⁹

BIBLIOGRAFIA

AMADOR Y CARRANDI, Ernesto, "*El dominio atmosférico*", ¿Tienen los Estados algún derecho sobre la atmósfera? Salamanca, 1912.

AMBROSINI, Antonio, "*Instituciones de Derecho de la Aviación*". Buenos Aires, 1949.

COCCA, Aldo Armando, "*Teoría del Derecho Interplanetario*", Buenos Aires, 1957. "*Reflexiones sobre Derecho Interplanetario*", Rosario, 1958, Código Aeronáutico de la Nación Argentina (con las notas oficiales), Buenos Aires, 1950.

DARIO Y BASUALDO, Rubén, "*Elementos Generadores del Derecho de la Aviación*", Managua, D.N., 1954. "*Régimen Jurídico del Espacio Aéreo*", Buenos Aires, 1956. "*Astronáutica y Derecho*", Managua, D.N., 1960.

GARTMAN, Heinz, "*De la Flecha de Fuego a la Astronave*", Barcelona, 1956.

HENRY COUANNIER, André, "*Elements créateurs du droit aérien*", París, 1929.

LE GOFF, Marcel, "*Manuel de Droit Aérien*", París, 1954.

LENA PAZ, Juan, "*Compendio de Derecho Aeronáutico*", Buenos Aires, 1959.

MEYER, Alex, "*Compendio de Derecho Aeronáutico*", Buenos Aires, 1948.

PASINI COSTADOAT, Carlos Alberto, "*El espacio Aéreo*", (Dominium coeli), Buenos Aires, 1955.

TAPIA SALINAS, Luis, "*Manual de Derecho Aeronáutico*", Barcelona, 1944.

(28) *Convención de París de 1919*, Artículo 1: "Las Altas Partes Contratantes reconocen que cada potencia tiene la soberanía plena y exclusiva sobre el espacio atmosférico de encima de su territorio y en sus aguas territoriales. Se entiende en el presente convenio por territorio de un Estado el metropolitano y colonial así como sus aguas territoriales".

(29) Darío y Basualdo, Rubén, "*Astronáutica y Derecho*", Managua, D.N. 1960. pág. 13.