

EL ESPACIO AEREO Y SU REGULACION INTERNACIONAL

MARTIN LUIS ERDOZAIN

S U M A R I O

- I) La aeronave, nuevo hecho técnico.
- II) El espacio aéreo. Propiedad y Soberanía.
- III) Las dos grandes cuestiones que plantea la aeronavegación.
- IV) Teoría sobre el régimen del Espacio Aéreo.
 - V) La Convención de París.
 - VI) La Convención Ibero-americana.
 - VII) La Convención Panamericana de la Habana.
 - VIII) La Convención de Chicago.
- IX) Evolución posterior.

1) *LA AERONAVE, NUEVO HECHO TECNICO*

La invención de la aeronave a principios del siglo XX —con anterioridad hubo aparatos capaces de elevarse en el aire, pero no podemos hablar propiamente de “aeronaves”—, ha de revolucionar las relaciones humanas y una vez más un nuevo hecho técnico ha de preocupar al derecho.

A los efectos de la regulación de la novedosa actividad y de las infinitas cuestiones que aparece la circulación por aire de aparatos adecuados a tal fin, nace una nueva rama del orden jurídico: el Derecho Aeronáutico.

Pero la aeronave por su aptitud técnica misma está destinada a ser medio de transporte a larga distancia, traspasando así las fronteras territoriales del Estado a que pertenece. Este particular va a darle al Derecho Aeronáutico un carácter fundamental: su internacionalidad. Claro que este carácter no lo envuelve todo, pero sí su mayor parte, y respecto de ella, es que hablamos de un Derecho Internacional Aeronáutico o Aéreo.

Son muchos y apasionantes los temas aeronáuticos que han provocado o provocarán regulaciones internacionales, pero ninguno tan interesante y discutido como el del régimen del Espacio Aéreo. Recordemos una frase de Lemoine: "L'atmosphère est le milieu de l'aéronaut. Dans quelles conditions peut-il s'y mouvoir? Peut-il le faire librement et en quelque point que ce soit ou, au contraire, son vol doit-il être autorisé? Répondre à ces questions, c'est définir le régime juridique de l'atmosphère" (Op. cit., pág. 71).

II) EL ESPACIO AEREO. PROPIEDAD Y SOBERANIA

El espacio aéreo es, como dice Ambrosini, el ambiente en el que se desarrolla específicamente la actividad aeronáutica.

Creo que podemos tomar este concepto como definición del espacio. Me parece innecesario intentar una definición de espacio como realidad natural, en primer lugar porque existe un consenso universal sobre lo que es el espacio en ese sentido y, en segundo lugar, porque o dicha definición nos llevaría muy lejos en un terreno filosófico o científico —inútilmente— o porque sería ingenua.

La regulación de la actividad aviatoria impone previamente la regulación del espacio aéreo, por ser éste el ambiente donde aquella se desarrolla. Diría aún más: lógica e históricamente la regulación del espacio aéreo es inmediatamente anterior a la regulación de la aeronavegación, por ser aquella el presupuesto jurídico indispensable para la existencia del "imperium" necesario para normar la actividad aeronáutica.

Como paso previo a esta exposición, es preciso realizar una distinción entre los conceptos de "propiedad" y "soberanía", y de "aire" y "espacio". Este deslinde es necesario ya que, en los comienzos del Derecho Aeronáutico, la confusión entre estos términos provocó alguna dificultad.

1. a) *Propiedad*: Es un concepto esencialmente de Derecho Privado e indica el poder de uso, goce y disposición de una persona sobre una cosa.
- b) *Soberanía*: Es un concepto propio del Derecho Público. Desde un punto de vista positivo, significa la potestad suprema de un ente (Estado) de normar todas las posibles conductas humanas que se desarrollan en un ámbito geográfico determinado. Y desde un punto de vista negativo, significa la im-

posibilidad de la existencia de un poder superior al del Estado en cuestión.

2. a) **Aire:** Es el fluido gaseoso que ocupa la sección del espacio contiguo a la superficie terrestre. Ya los romanos lo habían considerado como "res communis" insusceptible de apropiación privada. La imposibilidad de medir y separar el aire impide ejercer sobre él tanto el derecho de propiedad como el de soberanía.
- b) **Espacio:** Es el ambiente donde existe el aire. En principio es algo perfectamente medible y limitable. Por ello, sobre él se puede ejercer soberanía.

"A este espacio, tomado en el sentido expuesto es, pues, a lo que se hace referencia al tratar del espacio aéreo; no entran en el concepto ni el aire (que únicamente viene a ser el elemento de sustentación de la aeronave), ni el inmenso espacio en toda su extensión, sino únicamente en cuanto medio físico donde se desarrollan las actividades aeronáuticas"¹.

III) LAS DOS GRANDES CUESTIONES QUE PLANTEA LA AERONAVEGACION.

La utilización del espacio aéreo como elemento de circulación de aeronaves presenta dos problemas: el uno, en orden a la propiedad privada (atributo de la persona), y el otro, en relación a la soberanía (atributo del Estado). El primero es tema de Derecho Privado; el segundo, de Derecho Público.

En efecto, mientras la aeronave se contenta con volar sin traspasar las fronteras del Estado, su actividad sólo engendra, en materia de espacio aéreo, problemas de Derecho Común: puede el superficiario oponerse al sobrevuelo de su fundo? Las legislaciones y evoluciones jurisprudenciales de los Estados han decidido que el propietario no puede impedir el sobrevuelo².

Pero si bien la aeronave traspone los umbrales nacionales para sobrevolar suelos extranjeros, a ese primer problema anotado (que por otra parte también se le ha de presentar en cielos foráneos) se le suma otro:

¹ VIEIRA ESALADA: *Op. cit.* pág. 66.

² Así el Código Argentino en su art. 4, incorporando el 2118 del C. C., dispone: "Nadie puede, en razón de su derecho de propiedad, oponerse al paso de una aeronave".

ese espacio es libre o está sujeto a la soberanía del Estado subyacente, con las consecuentes facultades del mismo a oponerse al paso o permitirlo y regularlo?

El primer problema escapa al margen de este modesto trabajo, entroncándose con el apasionante tema de las facultades emergentes del dominio; sólo me he de ocupar del segundo, no menos apasionante, que desde los albores de la aviación dividió a los estudiosos.

IV) TEORIAS SOBRE EL REGIMEN JURIDICO DEL ESPACIO AEREO.

Ya sea por prescindirse de su estudio en forma absoluta, ya sea por asimilarlo a la condición jurídica de la superficie, aplicando los principios que rigen la posesión, el "status" del espacio aéreo que recubre los Estados no fue considerado por mucho tiempo¹.

Recién con la aparición de la aviación a comienzos de siglo, los Estados, teniendo en cuenta sus propios intereses, empezaron a prestar atención y preocuparse por el espacio aéreo.

Los intereses en conflicto iban de criterios que consideraban a la aeronave como el instrumento más adecuado al desarrollo del intercambio internacional, por lo que proponían la eliminación de toda traba a la circulación aérea, a criterios que tomaban principalmente en cuenta los factores políticos, económicos y militares de los Estados, alegando que éstos podrían verse afectados por una absoluta libertad. Todo ello pasando por infinitos matices.

Esta multiplicidad de intereses y el afán de conciliarlos, dio lugar a una pluralidad de tesis sobre el régimen del espacio aéreo, de las que cabe destacarse como más significativas:

- 1) Teoría de la libertad absoluta.
- 2) Teoría de las zonas.
- 3) Teoría de la soberanía restringida.
- 4) Teoría de la soberanía absoluta.

¹ Parece ser que la obra más antigua sobre espacio aéreo es "De iuris principiis aereis", escrita en 1687, que Basilio Arraujo ("Principios de Derecho Aéreo", Montevideo, 1935) adjudica a un tal J. E. Dask, y que Ambrosini y Frugalli atribuyen a un tal Samuuele Strik (1648-1710). Pero creo que es indudable que en esa época no pudo considerarse el problema a la luz de la aviación por falta del presupuesto ontológico: la aeronave.

1) Teoría de la libertad absoluta.

Esta tesis que nace con la aviación misma cuando todavía en ella no se veía un arma de potencialidad bélica o económica, tuvo su más ardoroso defensor en la ilustre persona de Paul Fauchille, célebre autor de "Le Domaine Aérien et le Régime Juridique des Aérostats" (1901); "La Circulation Aérienne et les Droits des Etats en Temps de Paix" (1910); "Traité de Droit International Public" (1925).

Se preguntaba Fauchille si el aire podía ser objeto de soberanía. Razonaba que sólo sobre lo que era susceptible de propiedad se podía ejercer soberanía ya que ésta —según él—, presupone la posesión material. Y así decía que el aire no era apropiable y limitable, que por su inmensidad y fluidez era imposible tenerlo bajo nuestra disposición; ergo —concluía—, el Estado no puede ejercer soberanía sobre la atmósfera que lo recubre, no quedándole otro camino que proclamar su absoluta libertad.

Pero Fauchille mismo atenuó su posición extremista. Sus atenuaciones se basaron en el principio de conservación que el Derecho Internacional Público reconoce a todo Estado.

En efecto, el glorioso jurista francés dijo que los Estados tenían en tiempo de paz como en el de guerra los derechos necesarios e inherentes a su propia conservación (represión de espionaje, policía aduanera y sanitaria, defensa nacional).

Fauchille llevó su postura al seno de los institutos internacionales. Así consiguió que en su Conferencia de Gante de 1906, el Instituto de Derecho Internacional¹, en ocasión de una declaración relativa a la telegrafía inalámbrica, acogiese su postura. En Gante se dijo: "El aire es libre. Los Estados no tienen sobre el aire, ni en tiempo de paz ni en tiempo de guerra, otros derechos que los necesarios a su conservación"².

Esta declaración, aprobada al mismo tiempo que se rechazaba una moción de Westlake en pro del principio de la soberanía, fue luego confirmada por el propio Instituto, en relación ya específicamente a esta materia, en su reunión de 1911, al expresar: "La circulación aérea internacional es libre, salvo el derecho de los Estados sobre cuyo territorio se vuela a adoptar ciertas medidas, conforme a lo que requiere su propia seguridad y la de las personas y bienes de sus habitantes"³.

¹ Este Instituto, fundado en 1873, es una asociación científica de especialistas en Derecho Internacional. Desde 1906 viene ocupándose también de temas de Derecho Aeronáutico. Sede: Ginebra.

² y ³. Estos textos han sido extraídos de Tapio Salonen, op. cit., pag. 49

Por su parte el Comité Jurídico Internacional de Aviación¹ en su Conferencia de París en 1911, redactó el art. 1º de su "Code de l'Air" en forma equivalente a las declaraciones del Instituto, para luego en su Cuarto Congreso en Mónaco (1921) formularlo definitivamente de la siguiente manera: "La circulación aérea es libre, salvo el derecho para el Estado subyacente de tomar las medidas necesarias en vista de garantizar su seguridad y la de las personas y los bienes de sus habitantes"².

Al principio de esta monografía ya dimos, en alguna manera, los elementos que han de refutar a Fauchille.

- a) Confunde aire y espacio aéreo. Fauchille ha dicho y ha dicho bien: el aire es inapropiable. Pero es que no es eso lo que se trata: se quiere determinar el status del espacio aéreo que no es un fluido o un gas como el aire, sino un lugar, un ambiente cuyo contenido no interesa; importa el continente, el cual es perfectamente limitable por líneas verticales. Y en ese espacio es donde el Estado ejerce su soberanía.
- b) Confunden propiedad y soberanía. Ya hemos visto que son instituciones fundamentalmente distintas. Mientras el espacio aéreo no es susceptible de propiedad sino en la medida que efectivamente se lo ocupe (construcciones, plantaciones), sí es susceptible de "imperium" por parte del Estado (lo cual es distintivo de soberanía) bastando que él pueda manifestarse en cada oportunidad en que necesite ser afirmado. "Parece difícil expresar con tanta claridad este concepto fundamental: no tiene nada que ver que un ente no pueda ser objeto del derecho de propiedad con la situación que el mismo tenga ante la soberanía del Estado. Este último es un derecho distinto, con un campo de aplicación totalmente diferente, como que no sólo las cosas sino también los seres humanos, por esencia inaptos para ser sometidos al dominio, están sujetos a él"³.
- c) La admisión por Fauchille de que los Estados tienen ciertos derechos de conservación, importa reconocerles soberanía, ya que

¹ Fundado en 1909, es según sus estatutos "un grupo de juristas de buena voluntad que apertan el consorcio de sus conocimientos, de sus esfuerzos y de su autoridad para el establecimiento de una legislación internacional uniforme adecuada a las necesidades y a los intereses de la nueva forma de locomoción". Por ello viene trabajando en la redacción de un Código Internacional del Aire. Ha patrocinado varios congresos: el último en Aix-en-Provence en 1948.

² Extraído de la Exposición de Motivos de Código Aeronáutico Argentino, pág. 95. Edición Lajouane, 1959.

³ VIBELA ERGALANA, op. cit., pág. 58.

ésta se nos presenta como único fundamento posible de aquéllos. En suma, admitió implícitamente lo que trataba de impugnar. En efecto, "si el Estado tiene el derecho de prohibir el acceso a las zonas fortificadas es porque tiene un poder que es un derecho de soberanía y, si valiéndose de ese derecho puede fijar límites en el aire, ello significa que tiene una facultad de reglamentación que excluye el régimen de la libertad, ya que los espacios libres no están sujetos a soberanía alguna"¹.

Sin embargo, en honor a Fauchille, debemos puntualizar dos cosas: Primero, que no estuvo sólo: juristas de nota compartieron su punto de vista. Así, Wheaton, Nys, Perrene, Wastel, Stephan, Bluntschli, etc. Y segundo, que si bien la tesis de Fauchille, por las refutaciones expuestas no puede ser admitida, debe ser objeto de nuestro homenaje por haber luchado en pro de la libertad que entrañaba "conditio sine qua non" para el desarrollo de la aviación y por haber consistido en un llamado de atención y un fuerte contrapeso a la tesis de la soberanía cuyo excesivo rigorismo hubiera retardado tal progreso.

2) Teoría de las zonas

Partiendo analógicamente de la división de Mar Territorial y Alta Mar, esta tesis divide el espacio aéreo, mediante un plano horizontal ideal cuya altura se fija arbitrariamente, en dos secciones: la inferior, que queda sometida a la soberanía del Estado subyacente, y la superior, que es libre.

Como anota Tapia Salinas², para Rivier el límite es el del alcance de una bala de fusil; para Retortillo y Tormos, 10.000 metros, altura en qua la visibilidad se pierde; para Holtzendorff, 1.000 metros; para Rolland, 330 metros, etc.

Fauchille mismo, con posterioridad a su primera postura, cog dentro de esta teoría, como medio de suavizar aquélla, sin menguar las facilidades que concede a la circulación aérea. A través de sus obras, va variando el criterio de determinación del plano divisorio; así, en 1901 se decidió por 1.500 metros, por ser ese el alcance de los aparatos fotográficos; en 1910 lo reduce a 500 metros, para finalmente ubicarlo en

¹ V. AMALDO DE VALLE: "L'espacio aéreo en su desarrollo", R. J. I. L. A., 1919, citado por Guy de Monticelli, op. cit.

² Op. cit., pág. 44.

1925 a los 130 metros, altura de Tour Eiffel, que era considerada como la construcción más elevada del momento.

Esta teoría es insostenible por:

- a) No podemos asimilar el régimen del espacio aéreo al del mar. Es sencillo: el mar se halla en un mismo plano con el territorio del Estado, mientras que el espacio aéreo pende sobre él hallándose en relación constante en virtud de la ley de gravedad.
- b) La fijación de altura se basa —y no podía ser de otro modo— en criterios empíricos y arbitrarios, lo que hace ilusoria la solidez de esta doctrina. Y ello queda demostrado por las mismas fluctuaciones de Fauchille, lo que ha llevado a expresar a un autor argentino que esas variaciones son “la prueba más acabada de que ninguna teoría transaccional basada en elementos materiales puede tener un fundamento de certeza”¹.

3) Teoría de la soberanía restringida

Esta teoría, sostenida entre otros por Ambrosini, Le Goff, Videla Escalada, etc., reconoce la soberanía del Estado sobre el espacio aéreo que lo recubre, pero no en forma absoluta sino admitiendo que el “imperium” estaría limitado por el derecho de pasaje inofensivo o inocente a través de él.

Ruiz Moreno (h) ha objetado que el término “pasaje inofensivo” es vago e impreciso ya que quedaría librado al criterio de los Estados su determinación². A esto refuta Videla Escalada diciendo: “El sentido de la expresión “pasaje inofensivo” o “inocente” es perfectamente claro y definido; en su interpretación no puede surgir dificultades de ninguna especie, salvo las que puedan emanar de la mala voluntad del Estado, la que puede manifestarse no sólo en este caso determinado sino en cualquier punto del ordenamiento jurídico”³.

Y no debe verse en este derecho de pasaje inofensivo una servidumbre de paso (como algunos lo han sostenido para criticar esta posición) ya que no quedarían configurados los extremos que caracterizan a este instituto de derecho privado (no hay desmembración de dominio, no hay fundo dominante y fundo sirviente).

¹ Ruíz Moreno (h) L: “Derecho Público Aeronáutico”, Buenos Aires, 1934, pág. 38.

² Op. cit., referido por Videla Escalada, op. cit., pág. 105.

³ Op. cit., pág. 105.

4) Teoría de la soberanía absoluta

Esta tesis sostiene que el Estado subyacente ejerce una soberanía absoluta y sin restricciones sobre el espacio aéreo que envuelve su territorio. (Tapia Salinas, Fragalli, Meyer, Scialoja, Baldwin, Collard, etc.).¹

Las legislaciones de los Estados, celosas defensoras de sus derechos, le han prestado su más resuelto apoyo. Así: Argentina, decretos del 4 de setiembre de 1925 y del 13 de agosto de 1926; Brasil, decreto-ley del 8-6-38; Cuba, decreto del 21-4-23; Chile, decreto-ley del 15-5-31; España, decreto del 25-11-23; EE. UU., la Air Commerce Act del 20-5-26; Hungría, decreto del 22-3-24; Italia, Código del 42; Uruguay, Código del 42; U.R.S.S., Código del 32. Desde 1913 la Unión Soviética cerró sus cielos a toda aeronave extranjera.

Las leyes de Bélgica (1919), Dinamarca (1925), Estonia (1926), Finlandia (1925), Francia (1924), Gran Bretaña (1949), Noruega (1923), Portugal (1927), Suecia (1922), Suiza (1948), Código Aeronáutico Argentino (1954), no han hecho declaración del principio pero evidentemente legislar sobre la materia, es poner en ejercicio la expresión más categórica de la soberanía.

Que la teoría de la soberanía absoluta ha sido consagrada en las legislaciones estatales, es cierto y palpable. Pero merece un análisis más detenido la afirmación de que esta teoría ha sido consagrada en derecho internacional positivo como lo sostienen la inmensa mayoría —por no decir la totalidad— de los brillantes juristas que se ocupan de la materia.

Y digo que merece un detenido análisis, pues me atrevo a sostener que no hay tal cosa. Pienso que no se ha consagrado la tesis de la soberanía absoluta sino la de la soberanía restringida. Veamos.

La "Internacional Law Association", en su reunión de Madrid de 1913, aprobó la siguiente declaración: "Corresponde al derecho de todo Estado promulgar aquellas prohibiciones, restricciones y regulaciones que considere adecuadas con respecto al paso de aeronaves encima de sus territorios y aguas territoriales. Condicionado a este derecho de los Estados subyacentes debe ser reconocida la libertad de sobrevuelo a las aeronaves de toda nación". Meyer, al transcribir esta declaración, ve en ella la primera consagración que una asociación internacional hizo de la tesis de la soberanía, pues si bien no la declara expresamente, la admite por

¹ Argumentando con los principios de acción y de conservación y defensa.

² Desde 1912, esta institución a que tanto debe el D. Martini, viene preocupándose del D. Aeronáutico a cuyos efectos tiene un comité.

implicancia. Observemos ya que en esta primera manifestación lo que se postula, si, es la soberanía, pero no la absoluta, sino la restringida al crear para los Estados la obligación de reconocer el derecho de pasaje inofensivo.

La tesis de la soberanía también fue declarada por: el Congreso Internacional de Derecho Aeronáutico de Verona en 1910, la Federación Aeronáutica Panamericana en Santiago de Chile de 1916, la Conferencia Interasociativa de Budapest en 1918, la Primera Conferencia Nórdica de Aviación de 1918 en Estocolmo, la Convención de Jurisconsultos de La Haya en las Reglas proyectadas sobre guerra aérea en 1923, el Draft Convention on rights and duties of neutral States in naval and aerial war elaborado por "The Research in international law of de Harvard Law School" (1938), el propio Instituto de Derecho Internacional, en Lausana 1927, deshechó la máxima que había adoptado en Gante.

He citado las declaraciones de estas organizaciones que adhieren a la soberanía a título meramente ilustrativo. No nos interesan sus textos expresos. Cualquiera que haya sido el tenor de ellos sólo tiene valor de precedente y, si he considerado más detenidamente la declaración de la "International Law Association" ha sido, insisto, sencillamente por haber consistido en la primera expresión que a este respecto tuvo una organización internacional y para señalar que allí ya se consagraba la posición restringida.

He de centrar, pues, particularmente mi atención en las Convenciones de París y de Chicago, por haber sido, la primera, y por ser la segunda, el estatuto mundial de la aviación*.

La Convención de París de 1919, disponía en su art. 1º: "Las Altas Partes contratantes reconocen que cada Potencia tiene la soberanía plena y exclusiva sobre el espacio aéreo encima de su territorio y de sus aguas territoriales". En forma similar la Convención de Chicago en su art. 1º establece: "Los Estados Contratantes reconocen que cada Estado tiene soberanía exclusiva y absoluta sobre la zona aérea que abarca su territorio".

Quiero creer que sólo por haber cedido a la seducción de tan atractivos textos es que juristas de nota han sostenido sin más que el Estado tiene sobre su espacio aéreo una soberanía absoluta, plena, exclusiva, habiendo sido ello consagrado positivamente por las citadas convenciones.

* Las convenciones Iberoamericana y de La Habana fueron repeticiones en su mayor parte, de los principios y regulaciones de París.

Insisto: no hay tal. Pienso que de los textos de las Convenciones no resulta una soberanía absoluta, y que si así lo han dicho, esto no pasa de ser una mera declaración nominal. Y no es absoluta, pues está limitada por el reconocimiento del derecho de pasaje inocente.

Me baso para afirmarlo en el art. 2º de la Convención de París: "Cada Estado contratante se obliga en tiempo de paz a otorgar la libertad de pasaje inofensivo, por encima del propio territorio, a los aeroplanos de los demás Estados contratantes...", y en el art. 5 de la Convención de Chicago: "Los Estados contratantes convienen en que todas las aeronaves de los otros Estados contratantes que no se dediquen a servicios internacionales de itinerario fijo tendrán derecho... a hacer vuelos o transitar... sobre su territorio...".

Se me dirá que por el juego de los arts. 2º y 15, 2ª parte de la Convención de París, y los arts. 5º y 6º de la de Chicago, resulta que el derecho de pasaje inofensivo sólo se reconoce a las aeronaves que no prestan un servicio internacional fijo y que las que prestan tal labor precisan de la previa autorización del Estado para sobrevolar, con lo que resultaría que escaparía a la limitación el grupo de las actividades aeronáuticas internacionales, las que quedarían sujetas plenamente a las pretensiones de los Estados subyacentes.

De aceptar hipotéticamente esta eventual objeción, siempre quedaría en pie la limitación de la soberanía al permitirse el pasaje inofensivo a aeronaves de línea irregular. Débil limitación, pero limitación al fin.

Pero voy aún más allá, pues si bien por el texto de la Convención de Chicago, el sobrevuelo de las aeronaves que desarrollen un servicio de ruta fija queda sujeto a la permisión estatal, en el hecho, los países que ratificaron o adhirieron a Chicago, accedieron también al "Transit Agreement", por el cual las aeronaves de este tipo gozan de las dos primeras libertades del aire: pasaje inocente y escala técnica¹.

En suma: creo, por lo expuesto, que a través de la Convención de París, la de Chicago y el "Transit Agreement", los Estados han consagrado positivamente el principio de la soberanía restringida en materia de espacio aéreo.

Y no podía ser de otra manera: "El derecho de sobrevuelo y aún el de aterrizaje en los lugares preestablecidos o, en caso de necesidad donde sea posible, pertenecen a la categoría de los derechos elementales e innatos, que ninguna ley puede desconocer sin violar los supremos principios que deben regir la convivencia humana"².

¹ Estas distinciones las trataré más detenidamente en su oportunidad.

² Asimismo: Op. cit., pág. 71.

V) LA CONVENCION DE PARIS

A) ANTECEDENTES.

Con el nacimiento mismo de la aviación comienzan los estudios de los juristas y las reuniones de conferencias, desarrollando de consuno denodados esfuerzos para dar solución a los problemas que plantearía la aeronavegación.

Se encuentran ya algunos tratamientos esporádicos de estos temas aún antes del comienzo de siglo, pero lo cierto es que recién, como lo advierte Henry-Couannier, en 1908 comienza la consideración orgánica de la materia¹.

A iniciativa de Francia y con dieciocho Estados representados, el 18 de mayo de 1910 se reúne en París una Conferencia Internacional de Navegación Aérea. No rindió esta reunión los frutos esperados debido al desacuerdo fundamental entre Francia y Alemania, sostenedores de la libertad de circulación, e Inglaterra que postulaba la soberanía ilimitada. De este primer congreso sólo surgió un proyecto de convención estructurado en 52 artículos, normando situaciones particulares acerca de las aeronaves y sus requisitos, sobre aduana, etc.

Este mismo año se instala en Verona un Congreso Jurídico Internacional de Locomoción Aérea, en el que se llegó a conclusiones de trascendencia.

Por su parte el Instituto de Derecho Internacional, en su reunión de Madrid en 1911 —en donde, según vimos, triunfó por segunda vez la postura de Fauchille—, aprueba la primera reglamentación orgánica sobre la materia, en tiempo de paz y en tiempo de guerra.

En 1911, el Comité Jurídico Internacional de Aviación realiza en París su primer Congreso donde redacta el art. 1º de su Code de l'Air.

La "International Law Association" considera la cuestión en sus reuniones de París en 1922 y Madrid en 1913.

En otro orden de ideas, se concertan los primeros acuerdos internacionales; así el de EE. UU. y Canadá en 1910 y el franco-alemán de 1913. Este último, motivado por los múltiples incidentes que se habían suscitado entre dichos países por la circulación de dirigibles, dispuso que ninguna aeronave militar de uno de los Estados signatarios puede sobrevolar el territorio del otro, salvo invitación expresa y, en cuanto a las civiles, ellas gozan de ausencia para circular y aterrizar siempre que reúnan determinados requisitos que se les fija sobre marcas certificadas, brevets, etc.

¹ Op. cit., pág. 12.

Se produce a esta altura de la evolución, la primera conflagración mundial. Toda guerra ha sido calamitosa, pero —preciso es reconocerlo— de ellas siempre han surgido descubrimientos que han beneficiado a la humanidad. La aeronave se modifica, adquiere mayor perfección, capacidad de transporte, mayor velocidad y radio de acción. Deja de verse en ella una mera arma de combate para convertirse en un medio de prosperidad.

Las potencias europeas intervinientes en la contienda, organizaron sus flotas aéreas con fines bélicos, pero al término de la guerra ellas iban a servir de medio de comunicación y transporte internacional. Era necesario coordinar esfuerzos para sacar el mayor provecho posible a la flameante máquina. Las naciones sintieron la necesidad de regular sus derechos al respecto mediante un estatuto internacional.

Por ello, firmado el Armisticio de 1918, mientras se preparaba el Tratado de la Paz, los delegados aeronáuticos a la Conferencia de la Paz, imbuidos de la trascendencia de la aeronavegación hicieron presentes sus insinuaciones. En esta Conferencia, realizada en el invierno 1918-19, los problemas relativos a la aviación presentaron dos aspectos distintos: primero, era necesario fijar la actitud a tomar respecto de la aviación civil y militar alemana; y segundo, se buscaba tantear el terreno para arribar entre los aliados a una convención que regulase la aviación en tiempo de paz.

Para la consideración de estos problemas se constituye la "Comisión Aeronáutica de la Conferencia de la Paz" integrada por dos representantes por cada Estado. De los trabajos y deliberaciones de esta Comisión surgieron todos los artículos referentes a la aviación, insertos en los distintos tratados de paz (Versailles, Saint Germain, Neuilly, Sévres) y también, un proyecto relativo a la navegación aérea. Este proyecto adoptado por el Consejo Supremo de la Conferencia de la Paz cristalizó en la famosa "Convention Portant Règlementation de la Navigation Aérienne", más conocida sencillamente por la "Convención de París de 1919", firmada el 13 de octubre de ese año por 27 Estados y que entró en vigor el 11 de julio de 1922.

Con posterioridad fueron adhiriendo nuevos Estados, de modo que en 1939, los miembros de la Convención eran: Bélgica, Gran Bretaña, Canadá, Australia, Unión Sudafricana, Nueva Zelanda, India, Francia, Grecia, Japón, Portugal, Yugoslavia, Irlanda, Italia, Bulgaria, Checoslovaquia, Rumania, Uruguay, Polonia, Suecia, Dinamarca, Países Bajos, Noruega, Irak, Finlandia, Suiza, España, Austria, Perú, Letonia, Estonia, Paraguay, Argentina (adhirió en 1935 por ley 12.152). Como ve-

mos, no eran parte en el convenio: EE. UU., Brasil, Chile (signatarios) y Alemania, Hungría y la U.R.S.S. (no signatarios).

B) Su denominación¹.

Por el art. 1º se sienta el principio de la soberanía "plena y exclusiva" del Estado subyacente sobre su "espacio aéreo". "La batalla de la soberanía había sido ganada". El ejercicio de esa soberanía se halla limitado por ciertos principios a los cuales aquélla debe ajustarse. Ellos son: derecho de pasaje inofensivo; igualdad de tratamiento de todas las aeronaves de los Estados miembros, y prohibición de acordar un régimen de favor a aeronaves de Estados no contratantes.

1) *Derecho de pasaje inofensivo.*

Está consagrado por el art. 2º. Sin embargo, por el juego de los arts. 30, 31, 32, 15, resultaba que no gozan de esta libertad las aeronaves del Estado (militares, correo, aduana, policía) y las que explotasen vías y líneas internacionales regulares de navegación aérea. Respecto de las primeras se precisa una autorización especial y, respecto de las segundas, el art. 15 establece que cada Estado contratante puede subordinar a su autorización previa el establecimiento de vías internacionales de navegación y la creación y explotación de líneas internacionales regulares de navegación aérea, con o sin escala sobre su territorio. Este era el texto reformado. La Convención en su primer momento sólo decía —en ese mismo artículo—: "El establecimiento de las vías internacionales de navegación aérea está subordinado al asentimiento de los Estados sobrevolados".

La reforma se debió a una controversia en cuanto a la manera de interpretar el viejo art. 15. En 1928, en C.I.N.A. (organismo creado por la Convención) los delegados belga e inglés discuten su alcance. Bélgica, apoyándose en el art. 1º, pretendía tener derecho a rechazar el establecimiento de una línea internacional a través de su espacio aéreo. Gran Bretaña, por el contrario, basándose en el art. 2º, sostenía que el reconocimiento del derecho de pasaje inofensivo implicaba el derecho de sobrevuelo para el tráfico aéreo internacional y que si, por el art. 15, el establecimiento de vías internacionales quedaba sujeto al consentimiento previo del Estado subyacente, ello no debía extenderse a las líneas mismas. Una vez dado el asentimiento para la vía, la explotación de las líneas debía ser libre. La cuestión fue resuelta por la Conferencia de

¹ En cuanto método expositivo véase a Lawson, op. cit., págs. 82 y 83.

² SEAGART, en "Aircraft in peace", 1919, pág. 11; cit. por MERR, op. cit., pág. 90.

París del 10 al 15 de junio de 1929 de modo favorable a la tesis belga lo que le da al art. 15 su forma actual.

Esta ha llevado a decir —tal vez creo un tanto duramente— a un brillante internacionalista, que la Convención de París, al dejar fuera de sí el aspecto más importante del tránsito aéreo internacional, “constituye sólo un progreso nominal en los aspectos más esenciales del problema que se proponía resolver”¹.

Una tercera excepción al derecho de pasaje inofensivo la constituye la posibilidad reconocida a los Estados “por razones militares o en interés de la seguridad pública” de prohibir el sobrevuelo en determinadas zonas de su espacio aéreo. (Art. 3°)²

2) *Igualdad de tratamiento a todas las aeronaves de los Estados contratantes.*

“Las reglas establecidas por uno de los Estados contratantes para la admisión en su territorio de las aeronaves de los otros Estados deben ser aplicadas sin distinción de nacionalidad” reza el art. 2°. Recibe, lo mismo que el derecho de pasaje inofensivo, la excepción del art. 15, y una segunda por la cual el Estado puede reservar los servicios de cabotaje para las aeronaves nacionales (arts. 16 y 17).

3) *Prohibición de acordar un régimen de favor a aeronaves de Estados no miembros.*

El art. 5° dispone: “Ningún Estado contratante permitirá la circulación, por encima de su territorio, de una aeronave que no tenga la nacionalidad de alguno de los Estados contratantes, salvo la concesión de un permiso especial y temporal”.

Por el Protocolo Adicional del 1° de mayo de 1930, las palabras “autorización especial y temporal” fueron sustituidas por “autorización general y limitada”, pero prácticamente indefinida porque se podía renovar por tática reconducción.

C) sus limitaciones³.

El régimen de París suscitó graves críticas por los países que habían permanecido neutrales en la Primera Guerra y que no deseaban por el

¹ Controversia referida por LEMOINE, op. cit. pag. 86.

² GOSSENNE, op. cit., pág. 81, t. I, vol. II.

³ El texto original del 15, a ese respecto, prohibía distinguir entre aeronaves extranjeras y nacionales, y las extranjeras entre sí. Pero el Protocolo de 1929 permitió a los Estados conceder a las naciones el derecho de sobrevolar tales regiones.

acto de su adhesión, verán obligados a regar la libertad de circulación en sus especies aéreas a aeronaves de Estados que habiendo tomado parte en la contienda no eran miembros de la convención (como Alemania), por haber sido vencidos.

Ello provocó la necesidad de introducir ciertas variantes al texto de 1919. Una de ellas, la de 1920, la hemos acabado de considerar. Hubo dos más: la una, el 14 de diciembre de 1926 que impuso reconocer a los Estados miembros el derecho de conceder libremente y por vía convencional la libertad de circulación a Estados no contratantes; y la otra, por el Protocolo del 15 de junio de 1929, significó una revisión fundamental. En efecto, debido a la pretensión alemana que condicionaba su adhesión a una modificación profunda del régimen anterior, el nuevo sistema quedó establecido de la siguiente manera:

- 1) Todo Estado sin distinción de ninguna clase, que no hubiese sido parte en 1919, podía adherirse en lo sucesivo.
- 2) Todos los Estados miembros quedaban autorizados a celebrar acuerdos particulares con los no miembros, siempre que estas convenciones no contravengan a la principal y no lesionen los derechos que ella les conceda a los miembros.
- 3) Se establece la representación igualitaria en C.I.N.A.

Este Protocolo entró en vigor el 17 de mayo de 1933.

VI) LA CONVENCION IBERO-AMERICANA

Habían pasado seis años de la Convención de París y España todavía no había prestado su adhesión. En 1926, impudada por el deseo de mantener relaciones aéreas con las potencias americano-latinas, las convocó, a ese efecto, a una Conferencia a realizarse en Madrid.

A esta reunión concurrieron: España, Portugal, Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, Chile, República Dominicana, Ecuador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Salvador, Uruguay y Venezuela.

Este convenio es reproducción del de París salvo leves modificaciones. Como en la Ciudad Luxemburgo, se declaró el principio de la soberanía y por el art. 5º se dispuso que "los Estados contratantes tendrán completa libertad para permitir o prohibir la circulación sobre su territorio de las aeronaves que poseen la nacionalidad de un Estado no contratante"¹.

¹ En este tema sigo exclusivamente a Rozzano (Op. cit., pág. 456) única fuente de información que al respecto tengo en mis manos.

Crea un organismo similar a C.I.N.A., el C.I.A.N.A.

Fue ratificada por muy pocos Estados —España, Paraguay, México, República Dominicana y Costa Rica—, y nunca entró en vigor.

VII) CONVENCION PANAMERICANA DE LA HABANA

Esta convención, de la que Lemoine ha dicho "C'était une expression de l'isolementisme"¹, se debe a la iniciativa de EE. UU. para concluir un estatuto sólo válido para América².

Fue firmada en La Habana el 20 de febrero de 1928 por EE.UU., Chile, Costa Rica, Cuba, República Dominicana, Ecuador, Guatemala, Haití, Honduras, México, Nicaragua, Panamá (ratificantes) y por Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay, Perú, Salvador, Uruguay y Venezuela (no ratificantes).

Tomó mucho de la Convención de París pero se le diferencia notablemente ya que, si bien establece el principio de la soberanía, deja la más absoluta libertad en la creación de vías aéreas internacionales y la explotación de líneas comerciales regulares de tránsito internacional, por lo que ya éstas no necesitan de la previa autorización estatal.

Como vimos, ganó de 12 ratificaciones. Su vigencia finalizó al sancionarse la Convención de Chicago en 1944, ya que ésta obliga a los Estados miembros a denunciar las Convenciones de París y La Habana.

VIII) LA CONVENCION DE CHICAGO

A) ANTECEDENTES.

Producida la Segunda Guerra Mundial, la técnica aviatoria acusa un desarrollo inusitado. La Convención de París resultaba estrecha. Ya no se podía hablar de un sistema de normas para Europa y otro para América. Se hacía necesario un nuevo estatuto internacional que regulase más acabadamente las relaciones aeronáuticas.

Las negociaciones comenzaron antes de la finalización de la guerra. Al principio se desarrollaron por vía bilateral (EE. UU. y Gran Bretaña; EE. UU. y U.R.S.S. y España). Los esfuerzos denodados de EE. UU. por la reunión internacional culminaron en una Conferencia que se reunió en Chicago el 1º de noviembre de 1944 con el objeto de

¹ Transcripción por VARELA ESCOBAR, op. cit., pág. 27, nota 53.

² En este tema sigo exclusivamente a ROUSSAU (Op. cit., pág. 634) única fuente de información que al respecto tengo en mis manos.

actualizar el acuerdo de París y considerar los diversos problemas relacionados con la explotación de los servicios aéreos internacionales de itinerario fijo.

Participaron de esta reunión 52 Estados: Afganistán, Australia, Bélgica, Bolivia, Brasil, Canadá, Chile, China, Colombia, Costa Rica, Cuba, República Dominicana, Ecuador, Egipto, España, Etiopía, EE. UU., Francia, Grecia, Guatemala, Haití, Honduras, India, Irán, Irak, Islandia, Liberia, Luxemburgo, México, Nueva Zelandia, Nicaragua, Noruega, Panamá, Paraguay, Países Bajos, Perú, Filipinas, Portugal, Salvador, Suecia, Suiza, Siria, Checoslovaquia, Turquía, Unión Sudafricana, Reino Unido de Gran Bretaña, Uruguay, Venezuela, Yugoslavia. De todos ellos sólo ratificaron en forma inmediata 26 Estados. Entre sucesivas ratificaciones y adhesiones hoy alcanzan a 76 los Estados vinculados por este convenio. Entró en vigor el 7 de abril de 1947.

En la Conferencia¹ se enfrentaron tres tesis diferentes:

- 1) *Tesis de la internacjonalización*, preconizada por Australia y Nueva Zelandia. Por ella se proponía la internacionalización total de la aviación civil. A estos efectos se crearía una entidad internacional que fijaría las rutas, las frecuencias, las tarifas y otorgaría los permisos de cabotaje.
- 2) *Tesis de la libertad general o competencia libre* ("*free enterprise*"), sostenida por EE. UU., postulaba la libre e ilimitada concurrencia a la explotación de las líneas aéreas internacionales. De esta suerte toda compañía aérea podía establecer libremente sus líneas sobrevolando cualquier Estado y fijando a paladar itinerarios y precios. Era la apertura de los cielos a las llamadas "Cinco libertades del Aire"². Esta posición tan atrayente —todo lo que sea libertad conquista y engolosina— en realidad respondía en gran manera a intereses egoístas. En efecto, al finalizar la guerra, la supremacía del poderío aviatorio norteamericano era indiscutible. Mientras que Inglaterra fabricó "cacas", EE. UU. construyó preferentemente aviones de transporte de tropas y petróleo, los que con leves modificaciones se podrían convertir rápidamente en aeronaves aptas para el servicio internacional. Ese material, pues, podía ser ingente fuente de divisas. Nada más fácil entonces que proclamar la libertad y gracias a su velo tran-

¹ Op. cit., pág. 47.

² EE. UU. firmó el acuerdo de París pero no lo ratificó jamás. Además, recordemos que la mayor parte de los países americanos no eran miembros del convenio del 19.

quilizador, monopolizar la aviación mediante —podríamos decir— una competencia desleal a las otras potencias que, o bien habían destrozado su flota aérea o bien sólo se componía de aviones inútiles para la nueva tarea. Claro que no sólo móviles egoístas impulsaron a EE. UU. a desear y luchar por un estatus internacional, pero no es desdeñable observar esta circunstancia que fuese la determinante de su postura en la conferencia.

- 3) La *tercera* inglesa defendió, temiendo la hegemonía de EE. UU., el derecho de los Estados de sujetar a su previa autorización el funcionamiento de líneas internacionales regulares sobre sus respectivos territorios, a la vez que propugnaba la creación de una entidad internacional que tuviera poderes de contralor sobre esas líneas y que promoviese la cooperación internacional en la materia.

La imposibilidad de aunar las posiciones y la perspectiva del fracaso de la conferencia, hizo que se sancionara la postura inglesa que es en el fondo como hemos visto en la de la Convención de París. Por segunda vez quedaba fuera del estatuto mundial de la aviación el problema esencial de la regulación de los servicios internacionales de itinerario fijo. Sin embargo, otorgándoles a estos servicios las cinco libertades del aire, la Conferencia aprobó el "Transit Agreement" y el "Transport Agreement" cuya aceptación por los ratificantes es libre.

B) SU NOMINACIÓN¹.

Por su art. 1º se declara la soberanía "exclusiva y absoluta" del Estado subyacente sobre su "zona aérea". Pero como en París esta soberanía se halla sujeta a determinados principios establecidos por la convención y que los vamos a exponer en relación a la triple distinción de aeronaves que realiza.

1) *Aeronaves del Estado.*

Por el art. 3º a este tipo de aeronaves —son las que usan para servicios militares, aduaneros o policiales—, no se le aplica la Convención la que rige únicamente para las civiles. Para poder circular en cielos de otro Estado precisan su autorización especial.

¹ De ella no participaron Alemania, Italia, Japón y la URSS. Esta, luego de aceptar la invitación se negó a comparecer alegando que a ella iban Italia, España y Portugal con las que no mantenía relaciones diplomáticas.

2) *Aeronaves no afectadas a servicios aéreos internacionales de itinerario fijo.*

La Convención les otorga un privilegiado régimen de libertad. En efecto, se les acuerda con ligeras atenuaciones el derecho a las cinco libertades (Art. 5º). Las restricciones son: a) El Estado subyacente, por razones de seguridad de vuelo, puede exigir de las aeronaves que demoren sobrevolar zonas inaccesibles o que no cuenten con las debidas facilidades para la navegación aérea, que sigan rutas determinadas u obtengan permisos para realizar tales vuelos; b) El Estado subyacente puede, por razones militares o de seguridad pública, declarar interdictas ciertas zonas de su espacio aéreo o limitar o prohibir temporalmente los vuelos sobre la totalidad o parte de su territorio. En caso de desobediencia, la aeronave puede ser obligada a aterrizar; c) El Estado subyacente puede reservarse los servicios de cabotaje a favor de las aeronaves nacionales. (Arts. 3, 7 y 9).

3) *Aeronaves afectadas a servicios aéreos internacionales de itinerario fijo.*

El principio aplicable es igual al de la Convención de París. El art. 6º dispone: "No se prestará, servicios aéreos internacionales de itinerario fijo en el territorio o hacia 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".

C) LA ORGANIZACIÓN DE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL

Con sede en Montreal trabaja la O.A.C.I. que desde 1947 integra a la O.N.U. Este instituto —compuesto por una Asamblea, una Comisión consultiva y un Consejo—, creado por el Convenio de Chicago, es un organismo técnico-encargado de unificar las reglas de la navegación aérea y fomentar su desarrollo en todos sus aspectos.

D) ACUERDOS COMPLEMENTARIOS.

Según hemos señalado, así como en París, 25 años más tarde en Chicago, se distinguió —si bien de modo más detallado y preciso—,

* Ellas son: 1) Paso inofensivo sin aterrizar; 2) Aterrizaje para fines no comerciales (señala técnica); 3) Desembarcar pasajeros, correo y carga, (omitted) en el territorio del Estado cuya nacionalidad poseer la aeronave; 4) Embarcar pasajeros, correo y carga con destino al territorio del Estado cuya nacionalidad

entre las aeronaves que no cumplen con un servicio internacional de ruta fija (a las que se les acuerda las cinco libertades) y las que sí presten tal labor, las cuales, por el texto mismo de la Convención, no gozan, en principio, de ninguno de esos derechos, al quedar sujetas a la voluntad del Estado subyacente y a sus condiciones.

Por ello la Conferencia de Chicago, contemplando exclusivamente estos servicios regulares, aprobó también dos acuerdos complementarios a los cuales los Estados ratificantes podían acceder libremente según sus conveniencias económicas.

1) El "Transit Agreement".

Por este acuerdo los Estados se reconocen el ejercicio de las dos primeras libertades del aire:

- a) *Paseje inofensivo*. Lo que debe entenderse por tal, ya lo hemos considerado con anterioridad¹. Es de importancia capital para el establecimiento de líneas internacionales.
- b) *Aterrizar con fines no comerciales o derecho de escala técnica*, es decir, aterrizar para reabastecer la aeronave (combustibles y lubricantes) y realizar las reparaciones del caso. Su importancia es obvia: hace posible los grandes viajes. (Art. 1º, Secc. 1).

Por la Sección 4, se dispone que cada Estado contratante tiene facultad para determinar la ruta que seguirá en su territorio cualquier servicio internacional y los aeropuertos que podrá usar dicho servicio aéreo, como imponer o permitir que se le impongan derechos justos y razonables por el uso de los aeropuertos y otras instalaciones, con tal que no sean superiores a los que satisfagan las aeronaves nacionales similares.

La gran mayoría de los miembros de Chicago han ratificado o adherido a este acuerdo². Su utilidad es innegable: las aeronaves se evitan de realizar inútiles rodeos para no atravesar espacios aéreos extranjeros.

2) "Transport Agreement".

Por este acuerdo los Estados se reconocen la 3ª, 4ª y 5ª libertades (las llamadas "comerciales"). El contenido de estos derechos ya lo hemos visto³.

posee la aeronave: 3) Embargar pasajeros, correo y carga con destino al territorio de cualquier Estado y de desembarcar pasajeros, correo y carga provenientes de cualquier otro Estado.

¹ En cuanto a método expositivo véase a Lemoine.

Sin embargo, estas libertades no son acordadas indistintamente a todo servicio internacional de ruta fija. Para gozarlas, el servicio debe reunir los siguientes caracteres:

- a) Que sean "services long-courriers" ¹ (Art. 1º, Secc. 1).
- b) Que sobre el Estado sobrevolado resulte un itinerario razonablemente directo. (Art. 1º, Secc. 1).
- c) Que el servicio tenga por punto de partida o de destino el territorio metropolitano del Estado cuya nacionalidad posea la aeronave. (Art. 1º, Secc. 1).
- d) Que el Estado contratante tenga en cuenta, al establecer estos servicios, los intereses de los otros Estados contratantes a fin de no lastimar indebidamente sus servicios regionales o el desenvolvimiento de sus servicios "long-courriers".

En el acuerdo se prevé el derecho de los Estados contratantes a no acordar la 5ª libertad si así lo reserva en el momento de la firma o la ratificación. Si aceptó o ratificó sin reserva, puede retirar el goce de la misma con un preaviso de seis meses.

Este acuerdo nunca entró en vigor. Sólo 17 Estados lo ratificaron y, de ellos, sólo EE. UU., Suecia y Holanda explotaban líneas internacionales. Ante esta situación, EE. UU. denunció el convenio.

IX) EVOLUCION POSTERIOR

El fracaso del "Transport Agreement" no causa sorpresa. Constituía una reglamentación ilusoria: las mismas razones que impidieron consagrar las libertades comerciales en el Convenio de Chicago provocaron éste' desahucio.

Es que el "Transport Agreement" importaba la apertura de los espacios aéreos a la libertad de circulación (tesis estadounidense) lo que hubiera desencadenado una peligrosa e irrefrenable supremacía de los Estados óptimamente equipados para el desarrollo de estos servicios internacionales (lo que se traduce en un mayor número de frecuencias como consecuencia de la mayor cantidad y capacidad de las aeronaves y de la mayor demanda del caudal a transportar).

¹ Ver pág. 13.

² Argentina, por el decreto-ley 15.110-46, ratificando por Ley 15.891, adhirió a la Convención de Chicago, y por el mismo, adhirió también al presente acuerdo.

³ Ver pág. 29, nota 2.

En efecto, un acuerdo multilateral sobre libertad de comercio aéreo, hubiera hecho posible que los países con gran poder aviatorio absorbieran a los que no lo posean, pero si bien el acuerdo otorgaría por igual los derechos a todos los contratantes, en el hecho, sólo los primeros podrían ejercerlos acabadamente y sacarle las más óptimas ventajas.

Por ello es que, en defensa de sus intereses económicos, las naciones han preferido negociar sus ciclos celebrando acuerdos bilaterales, en los que, lógicamente, cada una de las partes, trata de sacar mayor provecho de su poder o de su debilidad, ya sea para obtener ventajas económicas o para utilizar estos factores como instrumento de presión o extorsión política.

BIBLIOGRAFÍA

- AMBERGHI, ANTONIO: "Instituciones del Derecho de la Aviación", Bs. Aires, 1948.
CASTELLANI, ENRICO: "Le droit aérien", París, 1912.
COOPER, JOHN C.: "El derecho de volar", Buenos Aires, 1950.
GUY DE MONTPELLA, RAFAEL: "Principios de Derecho Aeronáutico", Buenos Aires, 1950.
HENRY-COGANONNE, ANDRÉ: "Elementos creadores del Derecho Aéreo", Madrid, 1929.
LESCONNE, MAURICE: "Traité de Droit Aérien", París, 1947.
MÉNER, ALER: "Compendio de Derecho Aeronáutico", Buenos Aires, 1948.
MOLINA, VÍCTOR E.: "Notiones de Derecho Aeronáutico", Tucumán, 1951.
OFFENHEIM, M. A., LL. D.: "Tratado de Derecho Internacional Público", Tomo I, Vol. II, Barcelona, 1908.
RATTIN, MÁXIMO: "El Derecho de la Aeronavegación", Buenos Aires, 1945.
ROUSSEAU, CHARLES: "Derecho Internacional Público", Barcelona, 1961.
TADANA, GUSTAVO: "La soberanía y las libertades del aire", en "J. A.", T. 58-IV, 8D, pág. 33 y sigas.
TAPIA SALINAS, LUIS: "Manual de Derecho Aeronáutico", Barcelona, 1944.
VIELLA ESCALADA, FERNANDO N.: "El Derecho Aeronáutico, Rama Autónoma de las Ciencias Jurídicas", Bs. As., 1948.
Tratado de la Comisión de París y de la Convención de Ginebra.
Español de Matrices del Código Aeronáutico Argentino.