

The Legal Status of the Airspace in the Light of Progress in Aviation and Astronautics.—Eugene PEPIN: Institute of International Air Law — McGill University, Montreal, 1957, pp. 8.

El director del Instituto de Derecho Aéreo Internacional de la Universidad McGill, expresa que en los años recientes el perfeccionamiento de las técnicas de navegación aérea ha permitido planear naves y vuelos, inclusive interplanetarios. Como consecuencia de ello, las asociaciones científicas y las organizaciones internacionales se han visto en la necesidad de preguntarse si el estado actual del Derecho aéreo es adecuado para enfrentarse a tal desarrollo técnico.

El autor aclara que su pretensión es sólo la de estudiar dos problemas de Derecho positivo aéreo: El estatuto legal del espacio aéreo y los tipos de naves que pueden viajar en ese espacio aéreo, de acuerdo como los textos legales.

Acercas de la primera cuestión, estima que el Derecho aéreo internacional positivo reconoce la soberanía de un Estado sólo sobre el espacio atmosférico encima de su territorio (incluyendo las aguas territoriales adyacentes, según el texto de la Convención de Chicago de 1944). Además, hay incertidumbre sobre el espesor de la atmósfera; por eso, los Estados partes de la Convención de Chicago no pueden prohibir el tráfico aéreo sobre su espacio atmosférico, pero sí hacerlo o restringirlo sobre áreas peligrosas de su territorio, notificando a los aviadores. Pero esos problemas, así como los de si tales prohibiciones o restricciones se extienden más arriba del espacio atmosférico o sobre el tráfico en alta mar, suscitan dudas y por ello deben ser aclarados, dice Pepin.

En cuanto a los aparatos que pueden volar en el espacio aéreo, el autor de este interesante folleto informa que la Convención de Chicago adoptó la misma definición que la usada en la Convención de 1919, o sea, "cualquier máquina que puede sostenerse en la atmósfera, por las reacciones del aire"; pero de acuerdo con este concepto y la clasificación contenida en un anexo a la Convención de 1944 no quedan incluidos los cohetes a control remoto, los satélites y algunos otros artefactos similares, que han sido empleados en algunas investigaciones correspondientes al año Geofísico y que pueden plantear problemas de Derecho aéreo internacional.

Para finalizar, Pepin propone la celebración de una nueva Convención internacional que venga a llenar con sus acuerdos, las lagunas e imprevisiones que existen y que se presentarán en el Derecho aéreo internacional.

F. F. G.