

Los países neutrales y el Derecho internacional público aéreo

Por MANUEL F. FABÁ, Abogado.

El desarrollo de la Aviación moderna ha planteado al Derecho internacional público toda una gama de cuestiones jurídicas. Estas cuestiones se han hecho ahora, sin duda, mucho más importantes porque el aire se ha convertido en un teatro de operaciones militares de la más alta envergadura. La experiencia nos enseña que también el espacio aéreo de los países neutrales está expuesto a las eventualidades guerreras, y por esta razón nos parece útil hacer algunas indicaciones sobre el derecho internacional aéreo aplicable a un país neutral como el nuestro.

Todos los países tienen la soberanía absoluta sobre el espacio aéreo que hay encima de su territorio. La jurisprudencia internacional está de acuerdo en rechazar la teoría que ve en el espacio aéreo un "no man's land", un océano libre y accesible a todo el mundo. Ya durante la guerra mundial de 1914-1918 todos los beligerantes reconocieron que los Estados neutrales tienen el derecho de hacer respetar sus respectivos espacios aéreos.

La Convención sobre la navegación aérea de 13 de octubre de 1919 de París reconoció "expressibus verbis" en su artículo primero la indiscutible soberanía de cada país sobre su espacio aéreo. Hay que rechazar "a limine" toda limitación de la soberanía aérea por medio de zonas. Un jurista francés, Korowine, expuso en 1934 que la conquista de la estratosfera tiene la consecuencia jurídica de ensanchar en la misma proporción la soberanía de los países sobre su espacio aéreo. Como rareza única merece citarse el caso de una ciudad de Florida (U. S. A.), Kissimee City, que ya en 17 de julio de 1908 dictó una "Ordinance regulating the status and employment of airships within the town"; en esta disposición se fijaba el espacio aéreo soberano como una faja de 20 kilómetros de altura.

La lógica parece decirnos que también debe quedar sometida a la soberanía aérea de un país la zona atmosférica que gravita sobre sus aguas jurisdiccionales, sobre el llamado "mar territorial". Y aquí se presenta un hecho muy interesante, que demuestra que no siempre se pueden aplicar por analogía las máximas del derecho marítimo al derecho de guerra aéreo: los barcos de guerra beligerantes pueden permanecer durante veinticuatro horas en las zonas costeras sometidas a la soberanía de un país; pero no se puede admitir que el mismo derecho de una estancia provisional sea concedido a un avión militar beligerante. Un hidroavión, por ejemplo, que se encuentra a bordo de un portaviones, forma parte del barco y en esa situación

puede permanecer, durante los días permitidos, en aguas jurisdiccionales extranjeras; tan pronto, sin embargo, como se deslice sobre el agua, se le debe considerar como avión independiente, y el país neutral debe prohibirle el acceso a su zona costera; internándolo en caso de desobediencia.

Como expresión de su soberanía, el Estado neutral puede y debe aplicar todos los medios para hacer respetar estos derechos de neutralidad en su territorio aéreo. A este objeto debe disponer de una escuadra aérea, todos cuyos miembros estén dispuestos a consagrarse con todas sus fuerzas a la delicada y difícil misión de hacer respetar el espacio aéreo de su patria.

Los aviones beligerantes encontrados en el espacio aéreo neutral deben ser apresados, y su personal puede —no debe— ser internado. La práctica de todos los países neutrales admitió ya durante la otra guerra mundial la posibilidad de liberación de los aviadores internados antes del fin de las hostilidades. Esta práctica ha sido mantenida en la presente guerra por todos los países. Las mismas reglas—captura e internamiento—son aplicables para el caso de un aterrizaje forzoso sobre suelo neutral por causa de peligro o accidente. El Estado neutral tiene indiscutible derecho a ser indemnizado por todos los daños que a él y a sus súbditos fueran causados por la Aviación beligerante. La recompensa de los gastos ocasionados por la ayuda prestada en caso de accidente o peligro, se deduce también lógicamente del hecho de que todo vuelo sobre territorio neutral es una violación del Derecho internacional.

La Convención aérea de 13 de octubre de 1919 de París limitó en principio la libertad de paso inofensivo para el tiempo de paz. Un país neutral tiene pleno derecho, en virtud de su soberanía, a mantener en tiempo de guerra una circulación aérea civil, incluso fuera de las fronteras de su territorio. Naturalmente, este mantenimiento de la circulación aérea internacional debe conformarse perfectamente a las prescripciones del Derecho internacional sobre la neutralidad. El avión neutral debe además respetar estrictamente las órdenes militares de los beligerantes y evitar toda manipulación que pueda ser interpretada como una violación de las medidas, incluso preventivas, de seguridad militar adoptadas por los países beligerantes (por ejemplo, prohibición de vuelo sobre determinadas regiones). Se ha defendido la teoría de que los aviones neutrales vuelen únicamente bajo propio riesgo. Nosotros no podemos aceptar esta regla, puesto que una circulación aérea de los neutrales en tiempo de guerra—bien en-

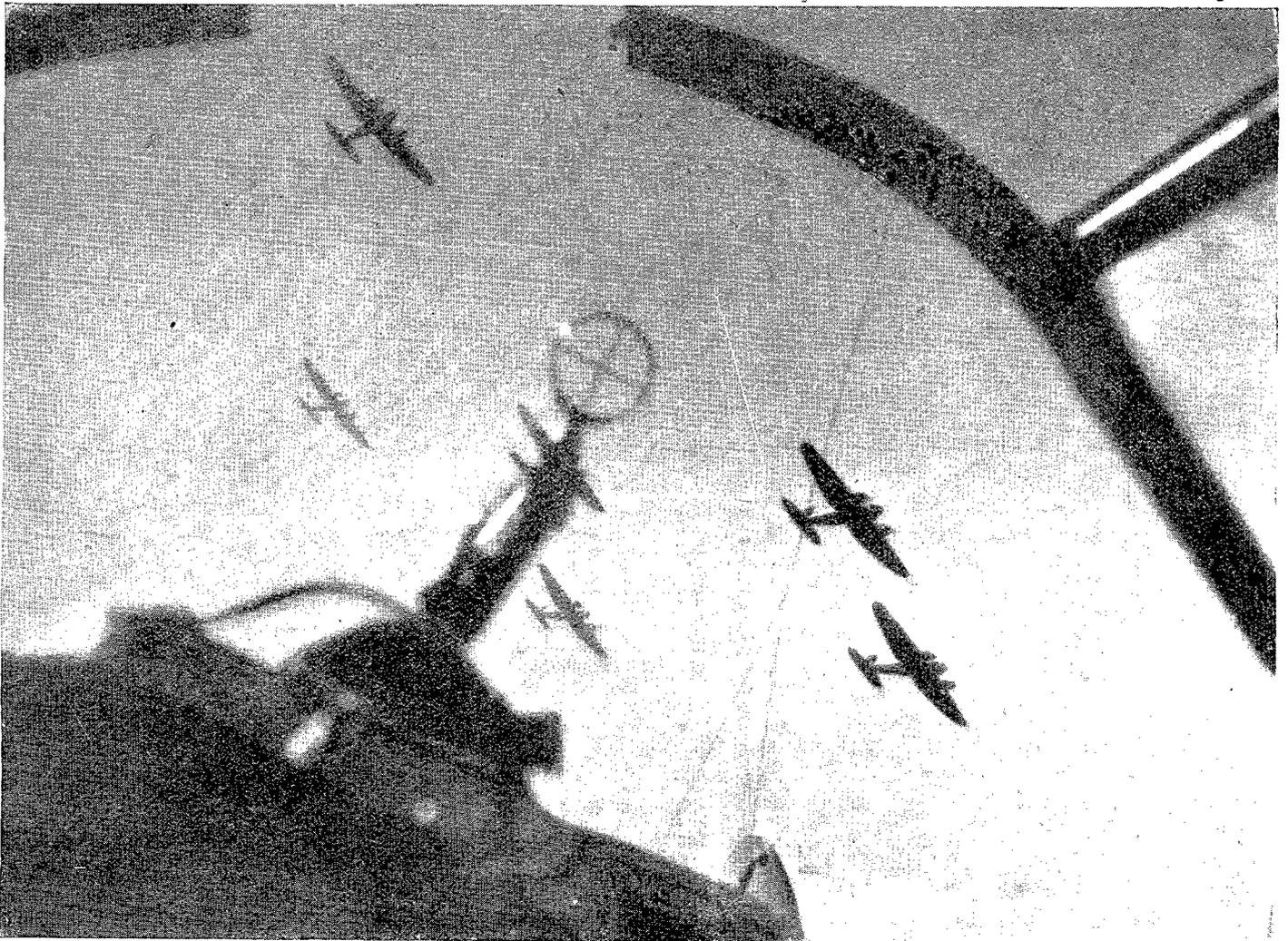
tendido, efectuada con la autorización de los beligerantes—, una vez admitida, exige de los beligerantes también el respeto a los derechos de los neutrales. Tomando las medidas oportunas, se puede eliminar en principio todo abuso de la Aviación neutral en favor de un beligerante y en detrimento del adversario. En el caso de que un beligerante cause daños a un avión neutral que ha tenido en cuenta todas las prescripciones útiles, estamos convencidos de que el neutral tiene derecho a ser indemnizado.

Todo el espacio aéreo se ha convertido, desgraciadamente, en teatro de operaciones, y visto este desarrollo no se puede privar a una Aviación neutral, una vez admitida, de su derecho a ser indemnizada por los daños que le causen los beligerantes.

Los aviones civiles beligerantes que en el cuadro de una circulación aérea con el país neutral vengan a éste, deben ser estrictamente civiles y desprovistos de todo carácter militar. En otro caso, el país neutral viola su obligación de neutralidad imparcial.

Para el mantenimiento de la neutralidad todo país neutral debe tener un servicio de vigilancia con Avia-

ción precisamente aplicada a este objeto, destinado a impedir una eventual violación de su neutralidad por la circulación aérea. Y la vigilancia del Estado debe extenderse no sólo a reprimir las violaciones de su neutralidad ocurridas de afuera adentro, sino también prevenir las cometidas de dentro hacia fuera por sus propios súbditos; a cuyo efecto deberá imponer severamente a sus aviadores civiles y militares el cumplimiento estricto y riguroso de los deberes de neutralidad. Y no ya sólo la coacción del Estado, sino la consideración del bien de la Patria, de los supremos intereses nacionales que pueden ser afectados por la disyuntiva "paz-guerra" debe obligar a cada ciudadano neutral a someterse voluntariamente a todas las medidas y prescripciones eventuales dictadas por su Estado en el cuidado de mantener la imparcialidad necesaria, imparcialidad que si por un lado origina obligaciones, por otro es prenda y raíz de nuestros derechos como neutrales, que sólo así podrán ser respetados por los beligerantes, en virtud de esa correlación entre derecho y deber que forma la trama íntima de las relaciones jurídicas, lo mismo entre los individuos que entre los Estados.



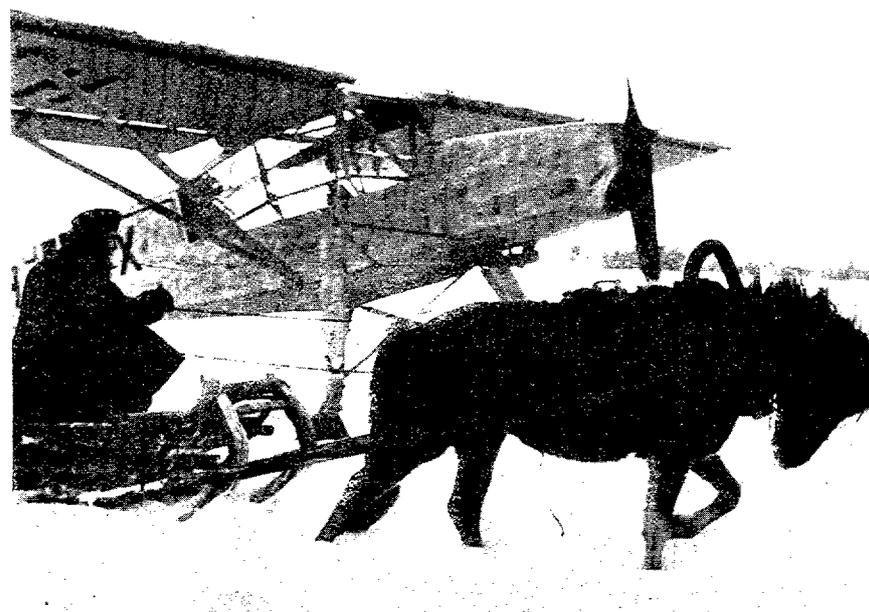


LA "FIESELER STORCH" FI-156
COMO AVION DE ENLACE



Encima: El avión de enlace aterrizó en el puesto de Mando.

En el centro: Un Oficial, enlace de una División blindada, se dirige a la "Cigüeña" de la División para ser trasladado al P. C. del Cuerpo de Ejército.



Debajo: También desempeña su misión sobre las nieves rusas.