



# Soberanía y espacio aéreo

## Las fronteras aéreas

Por JOSE MARIA GARCIA ESCUDERO  
Teniente Coronel Auditor del Aire.

Afirmar que cada Estado ejerce soberanía sobre el espacio aéreo que le corresponde, sólo puede servir como punto de partida, del que arranquen una serie de nuevos problemas que nos será preciso encarar si pretendemos adquirir idea de lo que un Estado puede y no puede en relación con la navegación aérea; pues, ciertamente, ¿en qué consiste esa soberanía que afirmamos? Y ante todo—y éste será el tema inicial del presente trabajo—, ¿cómo se determinarán sus límites? ¿Cuáles serán, en suma, las fronteras aéreas?

### Determinación de las fronteras aéreas.

La realidad pluriestatal en que vivimos nos obliga a atender ante todo, en efecto, al problema de las fronteras. Estas son, según

Couannier, "los límites del espacio sometido a la soberanía de un Estado" (1). Sabemos cómo se determinan linealmente por tierra y por mar; ¿y por aire?

Por de pronto conocemos algo: que no tenemos por qué considerar el problema de la llamada "frontera horizontal" desde el momento que no aceptamos límite a la soberanía sobre la atmósfera, salvo si entendemos como tal frontera "la que la Naturaleza impone al hombre; es decir, un límite

(1) "Elementos creadores del Derecho aéreo", Madrid, 1930; pág. 147. Igual, Fauchille: "L'espace soumis à la souveraineté d'une nation doit être circonscrit par des limites. Ces limites sont ce qu'on appelle les frontières ("Droit International public.", tomo I, parte II, pág. 100).

físico más allá del cual toda manifestación de vida es imposible (2); es decir, el "techo" que en cada momento fije la ciencia como altura máxima alcanzable por el hombre. Pero el problema de las fronteras verticales no queda resuelto con trazar una perpendicular a las líneas fronterizas superficiales. La frontera no es sólo una división entre Estados; es una divisoria a través de la cual cada Estado mantiene el control de cuanto entra en él o de él sale, personas y cosas; y sucede que por las exigencias de la navegación aérea los puntos de control no suelen estar en la misma línea fronteriza, de igual manera que el control marítimo se lleva en puertos, colocados, naturalmente, detrás del límite del mar territorial.

Ante esa realidad hubo quien lanzó la idea de la frontera-volumen, adoptada en Suiza por la Instrucción federal de las autoridades militares de la Confederación de 21 de marzo de 1916, y preconizada por Kroell. Se trata de evitar que la frontera aérea siga la línea, generalmente sinuosa y difícil de identificar, de las fronteras lineales, estableciendo detrás de ellas y hacia el interior una zona de uno a dos kilómetros, en la que estén enclavados los aeródromos aduaneros, y sólo pasada la cual se entre verdaderamente en la zona de soberanía. Atendiendo quizá al hecho de que muchos aeródromos aduaneros están situados muy al interior de los Estados, Castellani amplía la doctrina de la frontera-volumen, convirtiendo en tal no menos que la totalidad del espacio aéreo. "En Derecho aéreo—escribe—la frontera no puede ser una línea que rodee o delimite el territorio del Estado en su periferia; es la superficie entera del suelo al mismo tiempo que el aire directamente ocupado y dominado por él" (3). En parte, esta doctrina coincide, pues, en sus consecuencias prácticas, con la de libertad del aire, para la cual serán fronteras todos y cada uno de los puntos de la superficie terrestre; y en efecto: Le Goff reconoce que la frontera "está representada por una línea trazada sobre el suelo por hitos determinados u obstáculos naturales; por la superficie del territorio encerrado entre las líneas, hitos u obstácu-

los trazados o colocados sobre el suelo, y por el volumen de atmósfera que se eleva sobre el territorio, que se encuentra encerrado entre las verticales imaginarias que pueden elevarse hasta el infinito, partiendo de los diferentes puntos de la frontera lineal" (4).

No veo la ventaja de tales complicaciones. Colocar la frontera en la superficie es zambullirse de lleno en las consecuencias, ya analizadas, de la libertad del aire; reconocer, además, al espacio aéreo el carácter de frontera es crear un híbrido, una frontera que es a la vez interior del Estado; es decir, lo opuesto a frontera, que quiere decir límite; y rodear el Estado con un anillo de dos o tres kilómetros de tolerancia, ¿a qué conduce? La técnica actual permite a las aeronaves conocer exactamente dónde se encuentran en cada momento. No se necesita el margen de concesión al error que representa esa zona de nadie, en la cual, sin embargo, el Estado subyacente tiene precisión con frecuencia de ejercer sus derechos de soberanía, aunque algunos de ellos le convenga demorarlos habitualmente hasta un aeródromo aduanero. Por eso me declaro partidario de la frontera-superficie, entendida como la constituida por los planos perpendiculares a las fronteras lineales.

Se ha reprochado por algunos a esta teoría que, aceptándola, no será difícil la entrada clandestina en un Estado sin usar los canales de navegación aérea por él señalados, a fin de controlar mejor el movimiento del tráfico aéreo. El argumento (que, en último término, pretende serlo contra la propia soberanía del espacio aéreo) es pueril. "Puede suceder que un contrabandista escape a los aduaneros, y un delincuente de derecho común, a los gendarmes; no se termina, por eso —observa Jaller—, en la suspensión de las tarifas aduaneras, en la derogación del Código Penal y en la supresión definitiva de los Estados soberanos" (5). No hay más que decir. Además, que precisamente la Aviación permite una policía de fronteras muy superior a la posible en mar o en tierra, con medios exclusivamente terrestres o marítimos.

(2) Kroell: "Traité de Droit International public. aérien"; París, 1934; tomo I, pág. 81.

(3) "Le Droit aérien", 1912; pág. 254.

(4) Le Goff: "Traité de Droit aérien"; París, 1934; pág. 256.

(5) "L'espace aérien", *Révue Générale de Droit aérien*, 1937; pág. 354.

Puede considerarse, por ello, que la soberanía sobre el espacio aéreo se ejerce sobre todo el espacio comprendido entre los planos trazados perpendicularmente a las fronteras lineales de mar o de tierra, aunque en ocasiones ciertos derechos soberanos no se ejerciten en la superficie fronteriza, sino en aeródromos aduaneros del interior. La teoría de la frontera-volumen, en todas sus modalidades, es confusa y carece de serio fundamento científico.

#### Aire territorial y aire libre.

El espacio aéreo colocado sobre el territorio terrestre y marítimo de un Estado, será su aire territorial; el situado sobre territorios terrestres o marítimos libres, constituirá el aire libre. En general, la naturaleza del territorio subyacente determinará la del espacio aéreo sobre él situado.

No es importante para nuestro objeto desarrollar al detalle un principio de tan fácil comprensión. En el "Derecho Internacional público aéreo", de Kroell, puede encontrarse una exposición excelente de las consecuencias del principio. El aire territorial será, no solamente el metropolitano, sino el situado sobre las colonias, sobre las islas y su zona de mar territorial; sobre las bahías y estrechos de soberanía, siquiera ciertas medidas de las que se usan en Derecho Internacional se me antojen harto modestas, aun sin pensar en términos de aviación y sí sólo en los del actual transporte marítimo. Los derechos que se atribuyen a los Estados más allá del mar territorial (persecución del contrabando, estacionamiento de portaviones) se darán idénticamente en el espacio aéreo correspondiente. Y, en compensación, el espacio aéreo sobre bahías o lagos comunes será común o, en último término, objeto de imperio, y el correspondiente a estrechos o bahías libres será libre (6). No sin motivo las Convenciones de París, Madrid y La Habana se limitaron a la consagración del término genérico de soberanía sobre el mar territorial. Para la resolución de los demás

(6) En el Tratado de Lausanne de 18 de julio de 1923 se disocia, sin embargo, el paralelismo al establecerse un ensanchamiento del estrecho aéreo para las aeronaves, de modo que aquél no coincide ya con el estrecho marítimo.

casos, basta, como dice Kroell, con la regla de que lo accesorio sigue a lo principal.

Tampoco el supuesto del espacio aéreo polar constituye objeto propio del presente estudio. Según que las regiones polares se consideren susceptibles de soberanía o no (ello depende de que se estimen tierra firme o mar perennemente helado, o no), el espacio aéreo será lo uno o lo otro (7). Y ni siquiera el problema, éste específicamente aeronáutico (aunque hoy en trance de desaparición por el desarrollo de la Aviación, que le permite prescindir de ayudas antes necesarias), planteado por las islas flotantes; ofrece de suyo, en mi opinión, entidad suficiente para la importancia que a veces se le da en obras de pura teoría. Claro es que de nuevo entra en ese problema, perturbándolo, la noción equivocada que ve en la soberanía un poder absoluto. Por eso, escribe Kroell que cabe atribuir esas islas al Estado constructor; pero ante el temor del abuso por parte de aquél, se apresura a establecer la contrapartida de un "deber general de asistencia" (8), que algunos denominan "servidumbre internacional". En realidad, este deber constituye una limitación naturalísima de la soberanía. Como además, aun entendiendo que esas islas sustituyan por la soberanía la libertad de los mares en el lugar en que se fijen, estimo que la libertad de las comunicaciones marítimas no deben ser cortadas por ninguna soberanía, no hallo inconveniente para decir que las islas flotantes, si por su movilidad y falta de asiento estable se asemejan a un barco, deben ser tratadas como tal, con obligaciones especiales de asistencia semejantes a las de la infraestructura de un Estado; y si, por su fijeza, constituyen auténticas islas, no hay por qué no tratarlas como tales, dando al Estado constructor los derechos de una soberanía, que estará limitada de manera natural y no sólo convencional.

En resumen: el espacio aéreo será de soberanía o libre, según la naturaleza del espacio terrestre o marítimo subyacente, cuyas vicisitudes y régimen seguirá aquél. Las

(7) La C. I. N. A. calla sobre este particular y lo mismo el Código aéreo de la U. R. S. S., aun atribuyéndose ésta la soberanía de parte de las regiones polares.

(8) Obra citada, pág. 117.

islas flotantes en alta mar se deben asimilar, según su naturaleza, a los barcos o a las islas de soberanía del Estado constructor.

#### Derechos de soberanía sobre el espacio aéreo territorial.

Determinadas como hemos visto las fronteras aéreas y fijado así el recinto dentro del cual cada Estado ejerce su soberanía, será cosa de preguntarnos por ésta; más exactamente, por el contenido de derechos en que se traduce. Para llegar a determinarlos partiré sencillamente de los que son fines de la soberanía, a saber: defensa del territorio; ordenación del mismo. Apartemos el supuesto de la guerra, durante el cual la soberanía se presentará con caracteres naturalmente extremados; en tiempo normal, ¿qué facultades deberemos deducir de las dos finalidades expuestas, con relación al espacio aéreo? Como base de trabajo, acudiré al repertorio de derechos proclamado por la Convención de París de 1919 y aceptado fielmente en Chicago, aunque sin perjuicio de ir más allá, apartándome de los textos, cuando fuere necesario. Mi objetivo no es tanto reproducir lo hasta aquí aprobado por Convenciones o Tratados, como indagar qué derechos se derivan *naturalmente* de una concepción moderna de la soberanía; qué *debe ser*, aunque no coincida enteramente con lo que *es* en esta o aquella legislación; como único camino, además, para llegar a un juicio exacto de las últimas.

\* \* \*

Los derechos sobre el espacio aéreo de los Estados serán:

1) Determinar zonas prohibidas al vuelo, y prohibir íntegramente el vuelo sobre el territorio nacional en casos justificados y excepcionales.

2) Prohibir el vuelo sin previa autorización a las aeronaves militares y demás de carácter público de otros Estados, y a las restantes, en casos justificados y excepcionales.

3) Prohibir el transporte de mercancías peligrosas o de cuanto permita el espionaje desde las aeronaves.

4) Ordenar el aterrizaje de las aeronaves justificadamente sospechosas.

5) Persecución y captura en caso de desobediencia, a no ser que resulte posible

la sanción mediante la previa identificación de la aeronave infractora (9).

6) Prohibir la persecución por aeronaves extranjeras en el espacio aéreo propio.

7) Imponer que el aterrizaje sea en los aeródromos previamente designados, o, en caso de aterrizaje forzoso, en otro lugar que se avise a las autoridades correspondientes (10).

8) Visita, ejercida racionalmente, de las aeronaves civiles.

9) Competencia de la ley penal propia para las infracciones y delitos cometidos a bordo de aeronaves en tierra.

10) Competencia de la ley penal propia para los delitos a bordo de aeronaves en vuelo, a no ser que el Estado sobrevolado no esté directamente interesado (11).

11) Imponer a las aeronaves extranjeras la obligación de acreditar, siendo requeridas, su nacionalidad y propiedad, mediante la documentación apropiada, y exigir que lleven marcas exteriores de identificación con arreglo a las normas internacionales, si existen.

12) Imponer las obligaciones que se estimen precisas para garantizar la seguridad de las aeronaves y la aptitud técnica de su equipaje con arreglo a las normas internacionales, si existen.

---

(9) Idea de Kroell ante la vaguedad de los textos en este punto.

(10) El desenvolvimiento del autogiro, del helicóptero y el del transporte irregular pueden obligar a hacer norma la eventualidad prevista para el caso del aterrizaje forzoso.

(11) Tesis de Kroell: que la considera preferible al sistema de concurrencia de competencias (obra citada, pág. 147). Cosentini establece como regla la ley del pabellón, y como excepciones: 1.ª Las infracciones a leyes de seguridad pública o militar y fiscales del Estado sobrevolado. 2.ª Infracciones de reglamentos sobre navegación aérea de dicho Estado. 3.ª Actos con efecto sobre el territorio del Estado. 4.ª Crimen o delito ("Code international"; París, 1939; pág. 792). Gordillo—con razón, a mi juicio—prefiere la ley del Estado de aterrizaje, actuando por delegación del Estado sobrevolado, a no ser que por volarse sobre alta mar o territorio "nullius", o porque se trate de pequeñas transgresiones de los reglamentos, o de aeronaves públicas, sea invocable la ley del pabellón, o la del Estado sobrevolado, si fué atacado en sus derechos o intereses esenciales (Tesis, pág. 195).

13) Imponer derechos de Aduanas por las mercancías a que correspondan, y prohibir que sean descargadas en vuelo.

14) Imponer medidas de tipo sanitario, como reconocimientos y prohibición de embarque a los enfermos, con arreglo a las normas internacionales, si existen.

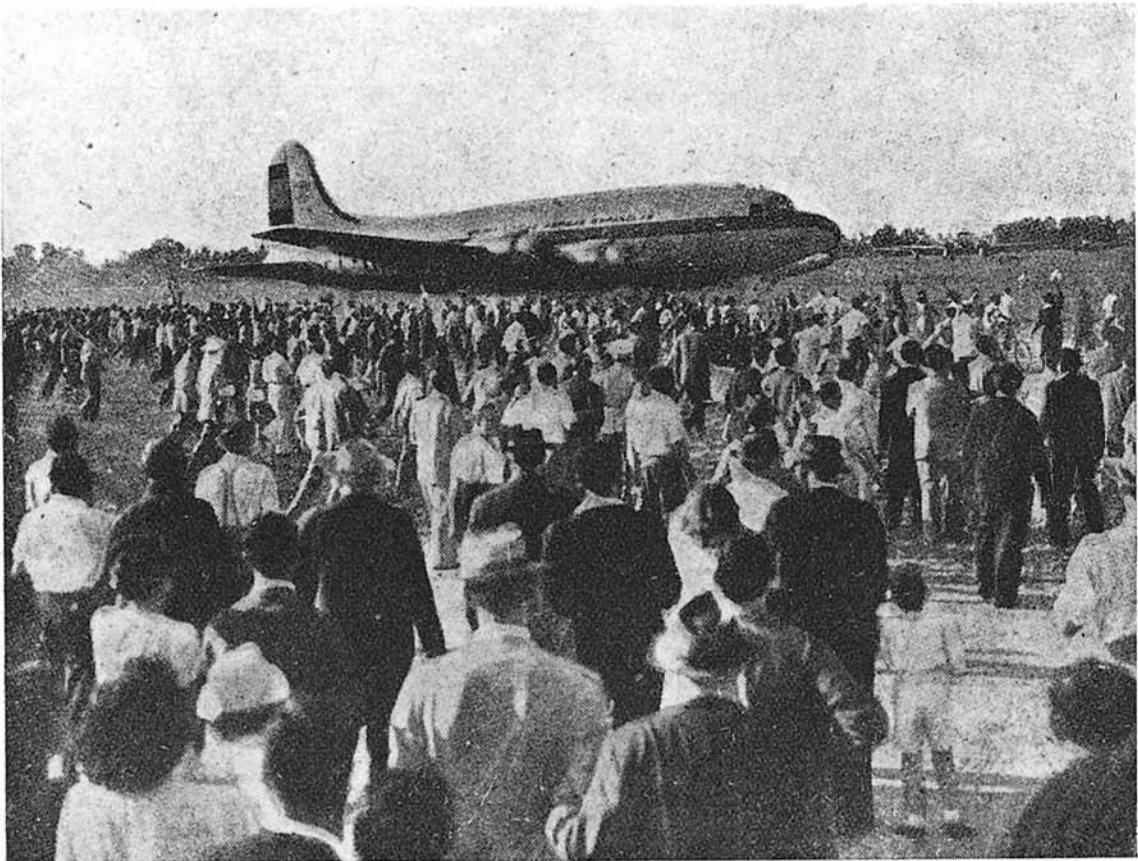
15) Regular la circulación aérea, fijando rutas aéreas y altura mínima de vuelo con arreglo a las normas internacionales, si existen.

16) Regular las actividades nacionales sobre el vuelo.

17) Exclusiva del comercio de cabotaje.

Todos estos derechos, aunque no exacta-

nia. Pero es el caso que al tratar de algunos de esos puntos (por ejemplo, los certificados de aptitud y navegabilidad y las medidas sanitarias), aludo a una regulación de carácter internacional, lógica para evitar las mil discrepancias que de otro modo surgirán inevitablemente, pero que plantea esta cuestión: los Estados tienen derecho a regular la navegación aérea, *pero de cierta manera*, según normas esenciales que ellos no fijan y solamente aplican. ¿Cómo se explica esto? ¿Y cómo otras restricciones a la soberanía? Y aún queda un punto que, de haber seguido a la letra la Convención del año 19, figuraría en la anterior relación con el número 18, pero que he preferido apar-



mente expuestos como aquí, están recogidos en la Convención de París (12). Creo que sobre ellos huelgan explicaciones. Es fácil comprender cómo sirven directamente a las necesidades que justifican la soberanía.

(12) Ver artículos 2.º, 3.º, 4.º, 6.º, 10, 14, 15, 16, 17, 19, 21, 26, 27 y 32.

tar para dedicar a su solo examen un estudio particular: me refiero al derecho de prohibir todo vuelo sin previa autorización, prescindiendo de las restricciones que introduzco en el número 2.

Ese derecho, entendido sin restricciones, daría a los Estados el poder de cerrar arbitrariamente su cielo a la Aviación extran-

jera. En el mejor de los casos, obligaría a cada Estado a asegurarse la libertad de paso por una serie de Tratados bilaterales y de concesiones y tanteos y recíprocos sacrificios, de los que no puede salir sino el debilitamiento de un medio de transporte tan esencialmente internacional. La Aviación, así, se asfixiaría, y se nos contesta: "No hay otro modo de evitarlo que la voluntaria aceptación de Convenciones internacionales que establezcan el libre paso, a estilo de la de París." "La soberanía es o no es: delimitada, no es la soberanía"; el Estado, "señor en su casa, es libre de hacer lo que quiere" (13). Por ejemplo, de cerrar a la navegación aérea sus fronteras o de legislar a su gusto, estropeando todas las esperanzas de reglamentación uniforme. Pues las Convenciones, ¿no son algo nacido de la voluntad de los Estados, que, igual que las aceptan, pueden desligarse de ellas? Ahora bien: ¿no habrá medio más firme de ligar a los Estados al cumplimiento de aquello sin lo cual la navegación aérea puede considerarse imposible? ¿Será realmente la soberanía un derecho sin otra limitación que las que libremente acepte cada Estado, o deberá inclinarse ante unos derechos superiores a los de los mismos Estados? Sin resolver esto, mal podremos contestar a la pregunta: ¿Puede un Estado cerrar a capricho su espacio aéreo?

"El problema de la navegación aérea—ha observado con acierto Fauchille—es más el del uso de la atmósfera que el de su naturaleza" (14). Resuelto éste a favor de la soberanía, hemos de ver si el otro no deberá serlo a favor de la libertad. Precisa será, sin embargo, una previa digresión.

#### Las limitaciones naturales de la soberanía.

Hemos tratado hasta aquí de derechos; pero ya al final del apartado anterior se insinuaba una pregunta: ¿Es que la soberanía consiste solamente en derechos? ¿Por ventura no estará también sujeta a limitaciones naturales, que *deba* acatar, independientemente de que se estipule o no así en la legislación positiva? Porque la soberanía no es un derecho ilimitado. Ningún derecho lo es. Aquella es, hablando sin grandes preci-

siones, la actividad peculiar del Estado: una actividad que no está sometida—por eso es soberana—a ninguna voluntad humana superior; pero eso no significa en modo alguno que deje de estar sometida a reglas. Por el contrario, la obliga cuanto sea exigencia de su propia naturaleza, cuanto constituya derecho de las otras sociedades aparte del Estado, y, especialísimamente, de aquellas de rango superior, como la sociedad internacional. Forzoso me será prescindir de una argumentación que alargaría desmesuradamente esta que debe ser breve digresión y presentar la afirmación desnuda de razonamientos. En la escala jerárquica de los órdenes sociales, cada uno está obligado a respetar a los demás y a subordinar sus fines a los de los órdenes superiores. Atribuir al Estado, orden intermedio, un poder absoluto y arbitrario; concederle la facultad de hacer cuanto le venga en gana, es erróneo, y, como la Historia ha demostrado, más que peligroso.

Cuanto aquí digo no tiene, sin embargo, ninguna relación con la posibilidad de que un Estado se comprometa a algo a que normalmente no estaría sometido, de igual manera que el propietario de una finca puede obligarse excepcionalmente a hacer, no hacer o permitir algo a que corrientemente no estaría obligado. Así, un Estado puede, por ejemplo, ceder a otro el monopolio de sus líneas aéreas; pero tanto en este caso como en el aludido de la propiedad, se trata de puras *servidumbres* (15), que no tiene nada que ver con las *limitaciones* a que me refiero; es decir, con las restricciones que se dan

(15) Entiendo por tales todas aquellas restricciones que ni nacen de la naturaleza del derecho de que se trate ni se establecen en favor de otros derechos de rango superior; por tanto, serán las restricciones establecidas por vía legal o convencional en favor de un derecho de rango igual a aquel sobre el que se imponen. La prohibición del abuso del derecho, de los actos de emulación, etc., serán por eso limitaciones (porque derivan de la propia naturaleza del derecho de que se trata), y lo mismo la expropiación (porque la carga se establece a favor de un derecho superior). La terminología jurídica al uso confundió lamentablemente este último tipo de limitaciones con las *servidumbres*, y así, en Derecho administrativo, podemos tropezarnos con unas "servidumbres legales de utilidad pública", que en rigor no son sino limitaciones nacidas de los derechos de la comunidad; en cambio, el concepto del Derecho internacional coincide con el aquí dado, pues *servidumbre* es en aquél la que acepta un Estado

(13) Fauchille: "Droit international", tomo I, parte II, págs. 138 y 598, respectivamente.

(14) Obra citada, pág. 604.

*siempre*, y que, por eso, ni siquiera necesitan formulación expresa, aunque ésta pueda ser aconsejable como garantía para los Estados, que normalmente no harán concesiones, por muy naturalmente obligatorias que sean, sin asegurarse previamente, mediante su *positivización* en Tratados o Convenciones, de que los demás Estados las harán igualmente.

Esto último se justifica tanto más cuanto que, por lo que concierne al mundo internacional, el Estado nacional es, si no el más amplio orden concebible, sí el más fuerte. Falta una autoridad internacional vigorosa que aplique el Derecho, y por eso, el cumplimiento de éste sólo podrá ser, cuando un Estado lo quebrante, el resultado de la acción coactiva de los otros Estados, si es que su potencia se lo permite; es lógico el deseo de asegurarse positivamente de que los demás Estados cumplirán sus obligaciones naturales. Pero esto no empece al carácter y a la misma obligatoriedad de esos deberes. Un Estado, por fuerte, no queda absolutamente libre para hacer su voluntad.

---

con respecto a otro; es decir, con relación a un igual. Si interviene una razón de utilidad común que haga natural y obligatoria—moralmente—la servidumbre, ésta será verdaderamente limitación. “No son servidumbres—dice por eso Despagnet—las obligaciones, por ejemplo, de recibir los cursos de agua de otro país y de no desviarlas, porque son obligaciones que vienen de la naturaleza misma de las cosas; los Tratados pueden regularlas en su aplicación, pero no las crean, pues provienen del derecho de existir de los otros Estados.” Y Strupp, por otro lado, advierte: “Las servidumbres internacionales son restricciones a la soberanía territorial, voluntariamente aceptadas, en virtud de un Tratado internacional, por un Estado en favor de su consignatario o en favor de varios Estados.” Si examinamos algunas servidumbres internacionales (los tipos de ellas, según Foignet, son: derecho de paso, guarnición o justicia concedidos a otro Estado; prohibición de elevar fortalezas en determinados puntos del propio territorio o de ejercer la jurisdicción sobre nacionales de otros Estados), veremos cómo entran todas en la definición de Strupp y cómo sus títulos (posesión inmemorial, Tratados) arrancan, en última instancia, de la voluntad, no de la naturaleza. Pues bien: ante esta disparidad de conceptos de servidumbre que encontramos en el Derecho Administrativo, en el Internacional, en el Privado, ¿por qué no ir a una unificación sobre la base de una distinción clara entre limitación y servidumbre, tal y como se da en el Internacional y falta en las otras disciplinas? No prescindamos de ella, por lo menos, en Derecho Aeronáutico.

Es una realidad que “las superpotencias, en las condiciones en que han quedado después de la guerra, no pueden ser sancionadas, y no hay fuerza capaz de imponérselas” (16); es cierto el peligro, engendrado por esa situación, de que a las potencias menores se les escamotee gradualmente una soberanía que ya, de hecho, no les pertenece, dada la diferencia, mayor que en ninguna otra época de la historia, que separa hoy una gran potencia de una pequeña, escamoteamiento del cual, por cierto, no faltan en la prensa de cada día elocuentes ejemplos; pero en tanto subsista el actual mundo pluriestatal, es forzoso partir de la soberanía de cada Estado, de su al menos teórica libertad de decisión, y sobre todo de la obligación moral que todos tienen de aceptar voluntariamente las limitaciones que por naturaleza tienden al bienestar de la comunidad internacional.

En resumen: junto al orden internacional positivo, nacido de los Tratados, existe otro fundado en la ley natural; en la existencia de los Estados, que ya les atribuye derechos a la conservación, a la defensa y al perfeccionamiento. De las exigencias de cada Estado nacen obligaciones para los demás, a no ser que neguemos esa solidaridad mundial que tan hermosamente percibió Suárez al escribir: “Aunque cada nación está perfectamente organizada en sí misma, no obstante todas son, en cierta manera, miembros del género humano, pues nunca cada reino es tan suficiente en sí mismo que no necesite de la ayuda y la cooperación de los otros, ya por su natural indigencia, ya también por su mayor utilidad y ventajas, como consta por la experiencia” (17); solidaridad igualmente supuesta por Vitoria, cuando presenta como título para la acción española en Indias el derecho de todos los hombres a la libre comunicación y comercio (18). Es el natural un derecho que no

---

(16) Cuevas: “Los acuerdos de San Francisco. Estudios”; núm. 151, pág. 46.

(17) “De legibus”, libro II, capítulo XIX, número 9.

(18) Según Barcia, el derecho al comercio nace para Suárez del Derecho de gentes; es decir, de la costumbre aceptada por los Estados. Es Vitoria quien lo ve como derecho natural, resultante de la limitación natural de cada Estado.

por desprovisto de sanción deja de ser de obligatorio acatamiento, de ningún modo reducido a simple precepto moral. Y podría incluso decirse que a mayor poder corresponde mayor obligación moral por parte de los Estados. "Preeminencias naturales —dice Gallegos Rocaful— no las da Dios tanto para el propio derecho de cada hombre, sino para la sociedad. Pues el genio puede no serle necesario para su propia perfección al individuo y sí a la sociedad." Está de acuerdo con el pensamiento cristiano considerar que la mayor riqueza o el mayor poder de un individuo o de un Estado obliga a una dedicación más intensa al bienestar ajeno. La desigualdad de fortunas se compensa así con ventaja para todos. Y si

se objeta que esa voluntaria limitación no se dará en muchos casos, podemos pensar que, al menos en otros, sí, y que para ellos constituirá un remedio, ya que el hombre no ha inventado hasta la fecha otro más eficaz.

La soberanía podrá ejercitarse mal, pero de suyo es ya una intransigencia. Por eso debe rectificarse la postura de quienes aplicaron al espacio aéreo un concepto intransigente de soberanía. No por creer que los Estados tengan derechos sobre su espacio aéreo se niega que estén sujetos a obligaciones, que pesarán sobre ellos independientemente de que se formulen o no en Tratados o Convenciones. Quede para otra ocasión exponer cuáles sean en relación con la navegación aérea.

## A V I S O

Se pone en conocimiento de aquellos lectores que deseen tomar parte en el Cuarto Concurso de artículos, cuyas bases se anunciaron en el número 83 (octubre) de "Revista de Aeronáutica", que el plazo de admisión de los trabajos queda ampliado hasta el día 31 de enero de 1948, a las doce horas.