

COMENTARIOS BIBLIOGRAFICOS
SEGUNDAS JORNADAS IBEROAMERICANAS DE
DERECHO AERONAUTICO Y DEL ESPACIO

por

JACINTO HECTOR PINO MUÑOZ

Ayudante de Derecho Aéreo. Seminario de Derecho
Público.

Sección de Derecho Aeronáutico y del Espacio del
Instituto Francisco de Vitoria. Madrid 1964.

La Sección de Derecho Aeronáutico y del Espacio del Instituto Francisco de Vitoria, con la publicación de esta obra, ha añadido un eslabón más a su cadena de esfuerzos por fomentar el estudio, perfeccionamiento y unificación de la legislación aérea.

Las Primeras Jornadas Hispanoamericanas de Derecho Aeronáutico se celebraron en Salamanca en el año 1960. Luis Tapia Salinas expresa que ellas pusieron de relieve la auténtica inquietud que existía en España por el estudio jurídico de los problemas aéreos; sirvieron también, dentro del ámbito interno, para abrir un diálogo entre las autoridades aeronáuticas y la Universidad; y demostraron, por último, que los juristas y estudiosos de la Comunidad Hispánica podían realizar una labor de gran trascendencia en favor de la unificación del Derecho Aéreo.

El alentador resultado obtenido en esa reunión hizo posible la celebración de las Segundas Jornadas Ibero-Americanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio, las cuales fueron organizadas por la Facultad de Derecho de la Universidad de Salamanca y por la Sección de Derecho Aeronáutico y del Espacio del Instituto Francisco de Vitoria. Colaboraron, asimismo, el Instituto de Cultura Hispánica y el Grupo de Escuelas de Matacán, Salamanca. América Latina estuvo represen-

tada por connotados especialistas de Argentina, Brasil, Colombia, Ecuador, Guatemala, México, Nicaragua, Perú, República Dominicana y Uruguay.

La diferencia entre estas Jornadas, celebradas en Salamanca en el año 1964, y las que le precedieron consisten en que se amplió la base geográfica de los participantes, al invitarse a los juristas de habla y civilización portuguesa; en que se amplió el temario, al incorporarse los problemas referentes al Derecho Español; y en el hecho de crearse un organismo permanente, el Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio, con sede en Madrid.

El texto en relación al temario de las Jornadas incluye las materias tratadas, los trabajos presentados sobre ellas, acta resumida de las sesiones plenarias y las ponencias aprobadas.

Por su indudable valor se estima de interés reproducir el temario, dar una nómina de los trabajos y señalar las conclusiones aceptadas.

I.—*Conclusiones aprobadas en relación con el tema "La Responsabilidad del Estado en los Accidentes de Aviación"*.

Primera.— La responsabilidad del Estado, en relación con los accidentes de aviación, debe comprender la derivada de la operación de las aeronaves públicas o del Estado y la dimanante de la prestación de los servicios públicos de tránsito aéreo.

Segunda.— No deben establecerse diferencias en la responsabilidad del Estado por razón de la clase de aeronaves públicas de que se trate.

Tercera.— El régimen regulador de la responsabilidad del Estado, tanto por la operación de aeronaves públicas como por el funcionamiento de los servicios de tránsito aéreo, deberá inspirarse en los mismos principios.

Cuarta.— Tales principios serán:

a) Fundamentación objetiva de la responsabilidad, excluyendo ésta sólo en el caso de fuerza mayor.

b) Limitación de su cuantía, salvo los supuestos de dolo o culpa grave.

Quinta.— La responsabilidad del Estado debe extenderse a todo daño que sea ocasionado por su intervención en la pacífica y reglamentaria utilización de la navegación aérea.

Sexta.— Debe establecerse la vía jurisdiccional adecuada para asegurar la exigencia de la responsabilidad del Estado, en los supuestos expresados en las conclusiones precedentes.

Los trabajos que se presentaron sobre este primer punto del temario son:

“La Responsabilidad del Estado en los Accidentes de Aviación”, del doctor en Derecho don Enrique Mapelli López.

“Un Accidente de Aviación con Declaración de Responsabilidad Patrimonial del Estado”, de Juan Ignacio Puig Durán, Teniente Auditor del Aire.

“Consideraciones sobre la Responsabilidad del Estado por los Accidentes de Aviación”, de Javier Aparicio Gallego, del Cuerpo Jurídico del Aire.

II.—*Conclusiones aprobadas en relación al tema “Estatuto del Comandante de la Aeronave”.*

Primera.— Teniendo en cuenta que el Convenio de Tokio sólo regula las facultades del Comandante de aeronave acerca de las infracciones penales y los actos peligrosos cometidos a bordo, es deseable que, mediante otro convenio internacional, elaborado también bajo los auspicios de la O.A.C.I., se complete el cuadro de normas definidor del Estatuto Jurídico del Comandante de aeronave.

Segunda.— Prescindiendo, por tanto, de las normas que ya están incorporadas en el Convenio de Tokio, el nuevo Convenio deberá incluir como mínimo los principios que se establecen en las conclusiones siguientes.

Tercera.— Toda aeronave en tránsito tendrá a bordo un piloto que, reuniendo las condiciones técnico-legales necesarias

y siendo designado por el operador, ejerza las funciones de Comandante.

Cuarta.— Corresponde al Comandante de aeronave la autoridad necesaria para la conducción segura de la misma, que se someterá a las órdenes del “Servicio de Control de Tránsito Aéreo” cuando éste dirija la operación, sin perjuicio de reservarle la suprema facultad de decidir en caso de inminente peligro para la aeronave.

Quinta.— El Comandante de aeronave, en su condición de auxiliar del operador, debe tener las facultades de representación legal necesarias para llevar a buen fin la misión aérea asumida.

Sexta.— Deben atribuirse al Comandante de aeronave facultades disciplinarias sobre la tripulación y los pasajeros.

Séptima.— Deben establecerse los actos civiles que pueden ser autorizados por el Comandante y los documentos acreditativos de hechos de trascendencia civil acaecidos a bordo que deban ser expedidos por él mismo.

Los trabajos presentados sobre esta materia son:

“El Estatuto del Comandante de la Aeronave”, de Indalecio Rego Fernández.

“Estatuto Jurídico del Comandante de Aeronave”, de Aurelio Carrera del Río, Ecuador.

“Culpa y Responsabilidad del Comandante de Aeronave en la Navegación Aérea Privada”, de Martín Bravo Navarro, del Cuerpo Jurídico del Aire.

Hay igualmente dos anexos de valor, ya que se ha copiado el texto del Convenio de Tokio, de 14 de septiembre de 1963, “Sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves”; y por contemplarse “El Proyecto de Convención relativo al Estatuto Jurídico del Comandante de Aeronave”, documento revisado el año 1947 por el Comité Jurídico Especial de París. La versión al castellano de este último es del Instituto de Derecho Aeronáutico de la Universidad Nacional de Córdoba, Argentina.

III.—*Conclusiones aprobadas en relación con el tema “Unificación Legislativa, Doctrinal y Jurisprudencial Ibero-Americana en Derecho Aéreo.*

Primera.— Para facilitar la formación del Derecho Aeronáutico Internacional, condición necesaria del desarrollo de la navegación aérea, es deseable llegar a la unificación de los principios inspiradores de las legislaciones aeronáuticas de los países que constituyen la comunidad iberoamericana.

Segunda.— La creación de un Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio, con sede en España, representará un instrumento eficaz para llevar a cabo la mencionada labor unificadora.

Tercera.— Una vez creado el Instituto deberá acometer la redacción de un proyecto sistematizado de normas uniformes que será sometido a las Terceras Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio.

Cuarta.— En la redacción del referido proyecto deberán tenerse en cuenta los numerosos principios comunes de las legislaciones de los países iberoamericanos, así como los consagrados en los Convenios internacionales sobre Derecho Aeronáutico, que han adquirido una aceptación generalizada y también los estudios realizados al respecto.

El único trabajo presentado sobre este asunto es del conocido tratadista uruguayo Alvaro Bauzá Araujo y su título coincide con el correspondiente punto del temario. Es necesario hacer presente que las conclusiones aprobadas reproducen íntegramente las ponencias que Bauzá contempla en su trabajo.

IV.—El cuarto punto del temario versaba sobre “La Problemático del Derecho Espacial frente al Derecho Aeronáutico”. El jurista argentino Aldo Armando Cocca presentó un trabajo sobre esta materia, pero no pudo asistir a las jornadas. Como además no alcanzó el tiempo no se alcanzaron a discutir las ponencias cuya aprobación solicitaba. Ellas eran las que se pasa a expresar:

Primera.— Debe aplicarse el principio de soberanía en el espacio aéreo hasta tanto se consoliden en normas los principios del Derecho Espacial. Habrá de buscarse la conciliación de ideas antagónicas mediante un concepto unificado, que pueda derivar de los principios de “necesidad colectiva” de la aeronáutica y “*res communis Humanitatis*” del espacio.

Segunda.— La multiplicidad de vehículos empleados en la exploración cósmica y la anunciada instalación de bases espaciales no implican en modo alguno que el Derecho Espacial se aleje de los antecedentes que ofrece el Derecho Aeronáutico y se divorcie de los precedentes reglamentarios y legales ofrecidos por este último; por el contrario, es en este aspecto donde la contribución del Derecho de la Aviación puede ser más fecunda.

Tercera.— Hasta tanto se organice el transporte de personas y cosas por el espacio, los antecedentes sobre personal aeronáutico son de relativa aplicación, ya que el cosmonauta —viaje sólo o acompañado— es, por ahora, un explorador civil del espacio, representante de la Humanidad.

Cuarta.— Los problemas relativos a la responsabilidad espacial, sobre todo los relativos a los daños en la superficie y seguro, han de ser estudiados con relación preferentemente al Derecho Atómico, aunque sin olvidar que este último tomó del Aeronáutico algunos de sus principales principios; en tanto que lo relativo a abordaje espacial debe ser analizado con referencia a la doctrina aeronáutica.

En lo que respecta al recién creado Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio, se señala la composición de su Comité Directivo, las funciones que este organismo y la Asamblea General deberán realizar y se da a conocer el esquema de Estatutos aprobados por las Jornadas. De acuerdo a estos últimos los fines del Instituto consistirán en “proponer estudios, recoger iniciativas, estimular actividades encaminadas al mejor conocimiento y desarrollo del Derecho Aeronáutico y del Espacio, coordinar las tareas en-

tre quienes se dedican a su estudio y promover la unificación de los principios inspiradores de las legislaciones aeronáuticas iberoamericanas”.

La celebración de estas Jornadas y la publicación que se ha hecho sobre el desarrollo y contenido de las mismas, constituyen indudablemente un aporte valioso al proceso de unificación de la legislación aérea. Han servido también para demostrar la alta preparación de los juristas de Latinoamérica y el relevante papel que corresponde en general a los mismos en esta trascendente tarea.

"TEORIA Y PRACTICA DEL GOBIERNO MODERNO"

por

HERMANN FINER

Editorial TECNOS S. A., Madrid, 1964. (Traducción
de E. Tierno Galván).

Comentario de Jorge Tapia Valdés

Uno de los mayores méritos y aciertos de las últimas publicaciones de la conocida editorial madrileña ha sido, sin duda, poner a disposición del mundo de habla hispana un conjunto de obras fundamentales, dentro de su llamada "Colección de Ciencias Sociales", que editadas, en algunos casos, hace ya bastante tiempo, resultaban no obstante fuera del alcance de los estudiosos latinoamericanos, sea por dificultades de idioma, sea por falta de circulación de tales trabajos.

Así aconteció con la obra a que ahora nos referimos, "Teoría y práctica del Gobierno moderno", del conocido y justamente famoso profesor y autor inglés Hermann Finer.

La obra está dividida en seis partes, que si bien referidas a un esquema clásico de organización política (principios básicos del Estado y Gobierno, poder legislativo, poder ejecutivo, administración), desde su denominación y por el mere examen del índice general revelan un criterio novedoso, ajeno a métodos formalistas y a conceptos tradicionales.

La Primera Parte se denomina "Exigencias políticas del hombre", y su orientación y contenido se revelan en una frase: "El Gobierno es la aventura sin fin del hombre. Es la carga más pesada, tanto individual como colectiva. Sin embargo, representa la suprema esperanza de liberación de la debilidad del individuo". Como corresponde a un estudio encuadrado en las tendencias contemporáneas —no desligar el análisis de la estructura jurídico-política de su basamento o condicionamiento sociológico— Finer, de una manera un po-

co silogística, enfrenta los conceptos de Gobierno y Estado y de Política y Economía, para concluir esta Parte con una descripción histórico-analítica de las funciones del Estado, que nos lo presenta como un transformador de las condiciones socio-económicas individuales y colectivas.

La Parte Segunda, "Las instituciones fundamentales del Gobierno", nos presenta una reformulación científica del principio de separación de los poderes del Estado y, completando a la Parte anterior, se realza en ella el régimen democrático de Gobierno, oponiéndolo a las dictaduras y totalitarismos.

En las restantes Partes se entra a un análisis comparado de los Gobiernos de Gran Bretaña, Estados Unidos de Norteamérica, Francia y Alemania, y en alguna medida, de la URSS, aunque refiriéndose a esta última con un criterio que parecía apropiado hace 15 ó 20 años. "El impacto de la economía planificada o socialismo democrático en el electorado, los partidos, el Parlamento, el ejecutivo y la administración, no se ha olvidado". Esta parte de la obra no se limita, en consecuencia, a una descripción dogmática de sistemas jurídico-institucionales, sino que hace un enfoque interdisciplinario de los programas de organización y operación del Gobierno contemporáneo, recurriendo a los métodos y conclusiones de la sociología, la antropología, la historia moderna y aún la filosofía general.

Mención especial merecen el contenido de la Parte Tercera, "La soberanía mayoritaria", y la Parte Cuarta, "Parlamentos", esta última consistente en un enfoque funcional de los mismos, tanto respecto de la formación de la ley cuanto del control sobre el ejecutivo, y en una exposición de las proposiciones y proyectos para mejorar los Parlamentos democráticos.

Como se puede comprobar, la obra del Profesor Finer sigue la tendencia de los tratadistas anglo-sajones de estudiar "el Gobierno" y no "el Derecho Político", aunque con fundamento científico y no según una mera consideración empiris-

ta. Por lo demás, aunque reeditado recién en 1963, el libro responde a una idea de democratismo político un tanto estático, cosa explicable si tenemos presente que está referido a países altamente industrializados y en los que no se evidencia la necesidad de cambios estructurales para lograr el igualitarismo en que se funda la democracia social.

La traducción del Profesor E. Tierno Galván —participación que garantiza la precisión técnica de la terminología política— merece, sin embargo, cierta crítica por dar la impresión de no haberse cuidado la bella lógica de la sintaxis castellana.

En resumen, por su orientación y abundante material (el volumen tiene 1.173 páginas), "Teoría y práctica del Gobierno moderno" presenta un enorme interés general y significa una valiosa fuente de información para los especialistas de habla castellana.
