

Estatuto Jurídico del Comandante de Aeronave Militar

MARTIN BRAVO NAVARRO,
Coronel Auditor, Asesor Jurídico de la 1.^a Región Aérea y MACOM

INTRODUCCION

EN los últimos años se han producido numerosas innovaciones en lo que respecta a la normativa castrense: en algunos casos, las novedades han tenido una repercusión general en aquel ordenamiento: v. gr.: Reales Ordenanzas de los Ejércitos, la Ley sobre criterios básicos de la Defensa Nacional, la creación del Ministerio de Defensa con la supresión de los tres Departamentos anteriores, o el acceso de la mujer a las Fuerzas Armadas; en otros, su incidencia se concreta en un particular sector normativo como es el integrado por las recientes Leyes sobre la Justicia Militar y Régimen Disciplinario de las Fuerzas Armadas.

En relación con el tema que nos ocupa, hemos de advertir que la nueva normativa no ha afectado sustancialmente a lo que pudiéramos denominar estatuto jurídico-penal y gubernativo del comandante de aeronave militar —al que en

su día dedicamos particular atención (1)— aunque si se han introducido algunas modificaciones y aclarado extremos que por su interés —en particular para el personal de vuelo— consideramos oportuno poner de manifiesto ante los lectores de esta Revista. Con ello, pudiéramos dejar bosquejado el Estatuto vigente del comandante de aeronave militar.

CONCEPTO Y CARACTERISTICAS

Como artículo de previo y especial pronunciamiento, se impone aclarar en primer lugar, qué debe entenderse por comandante de aeronave

(1) Para un análisis más amplio y minucioso sobre la condición y régimen jurídico del comandante de aeronave en general, nos remitiremos a la monografía que bajo este mismo título nos publicó el C.S.I.C., Ed. Sucesores de Rivadeneira, S.A., Madrid, 1966, 314 páginas, y sobre el *mando a bordo de aeronaves militares*, el trabajo que con el mismo título lo publicamos en esta Revista, mayo de 1980.

militar y cuáles sean su condición y características generales. En tal sentido, las RR.OO. del Ejército del Aire han venido a resolver la cuestión planteada mediante las siguientes precisiones que deducimos de los preceptos aplicables al caso, que se recogen en el Cuadro n.º 1.

En síntesis:

1. El comandante de la aeronave militar *no constituye un grado o categoría* aeronáutica-militar institucionalizado de forma permanente, *sino una función*, de suyo circunstancial y pasajera, ya que su nombramiento se realiza para y en una determinada misión, de tal suerte que el comandante deja de serlo, una vez concluida ésta.

2. Desde su nombramiento el comandante asume la máxima responsabilidad sobre la aeronave, así como sobre la tripulación y personal a bordo, salvo que este personal pertenezca a la línea directa de mando.

REGIMEN JURIDICO

Abordamos en los siguientes apartados las distintas facetas que ofrece una consideración jurídica del comandante de la aeronave.

En relación con los requisitos específicos para la obtención del título de piloto militar

Dado que la aeronave militar es un medio operativo de las Fuerzas Armadas, sobre las cuales el Estado ejerce las funciones más preeminentes de soberanía, se impone una normativa particular al respecto, al margen de las disposiciones aplicables a la aeronáutica privada y comercial, sin perjuicio de la aplicación de alguna disposición general que les es común, como en su momento tendremos ocasión de advertir.

CUADRO N.º 1

CONDICION JURIDICO-MILITAR Y AERONAUTICA

— El Comandante será el piloto con las calificaciones técnicas y específicas designado expresamente por la Autoridad competente para el mando de la aeronave, al objeto de cumplir una misión determinada, que se considerará concluida una vez terminado el vuelo y dados los partes e informes reglamentarios sobre su resultado (artículos 110 y 113 de las RR.OO. del Ejército del Aire).

— Cuando la tripulación la compongan varios miembros la designación del comandante recaerá en el de mayor empleo o antigüedad de los del Arma de Aviación con las calificaciones requeridas para la misión, salvo en los vuelos de enseñanza o instrucción en los que será destinado el que actúe como profesor o instructor (artículo 111 de las RR.OO. del Aire).

— El mando y la responsabilidad de una aeronave que realice un transporte corresponde siempre a su comandante; por ello, el personal embarcado no perteneciente a la dotación fija, se someterá a las disposiciones y normas vigentes en cada caso, independientemente del grado que ostente y Ejército a que pertenezca (artículo 83 de las RR.OO. para las Fuerzas Armadas), "salvo que este personal pertenezca a la línea directa de mando, en cuyo caso, podrá dar al comandante las órdenes e instrucción que considere pertinentes" (según matización del artículo 115 de las RR.OO. del Aire).

— Desde su nombramiento asume la máxima responsabilidad sobre la preparación operativa, técnica y material, así como de la seguridad de la aeronave, tripulación, pasaje, correo y carga, de la disciplina de la tripulación; de las maniobras que efectúe la aeronave tanto en tierra como en el aire y de todo lo relacionado con el gobierno y régimen interior de la misma (artículos 113 y 118 de las RR.OO. del Aire).

ATRIBUCIONES Y OBLIGACIONES COMO ENCARGADO DE LA DIRECCION AERONAUTICA

Antes del vuelo

— Desde su nombramiento el comandante asumirá las responsabilidades de la preparación operativa, técnica y material de la aeronave, identificándose totalmente con ella hasta en sus menores detalles, recabando la información pertinente, tramitando la documentación reglamentaria e impartiendo a los miembros de la tripulación las órdenes e instrucciones precisas (artículo 113).

— Comprobará, si procede, que el personal que embarque cuenta con la orden o autorización precisa, dispone del equipo reglamentario y se le ha enterado de los procedimientos de urgencia y que la carga estiba del material y equipo se realiza de acuerdo con lo dispuesto (artículo 119).

— Cuando tenga que desplazarse a otra Base o Aeródromo se informará de que en la misma se dispone del personal, equipo auxiliar y restantes medios de apoyo logístico precisos, dando cuenta al Jefe de la Unidad de las faltas o limitaciones con que se pueda encontrar (artículo 120).

Asimismo, debe tenerse en cuenta la prevención contenida en el artículo 4 de la Orden de 10 de diciembre de 1963 (completada por la Orden de 21 de abril de 1964) al preceptuar que los comandantes de aeronaves de transporte del Ejército del Aire, exigirán al personal militar o civil que embarque debidamente autorizado en tales aeronaves, tengan cubierto el seguro correspondiente para caso de accidente, en las condiciones que dicha Orden señala.

Durante el vuelo

— Para el vuelo y maniobras en tierra se atenderá a las órdenes de operaciones recibidas y a las prescripciones de circulación aérea en vigor; sólo podrá dejar de cumplimentar estas últimas cuando, por la índole de la misión, el mando así lo determine y, bajo su exclusiva responsabilidad, cuando existan razones muy fundadas que afecten o puedan afectar a la seguridad en vuelo (artículo 117).

— En situaciones de emergencia (también en tierra): las conducentes a la protección de personal, armamento y material, no debiendo, en su caso, abandonar la aeronave en vuelo hasta que lo haya efectuado el pasaje y tripulación, salvo que condiciones técnicas impongan otra secuencia (artículo 125).

— Cuando el comandante y muy especialmente si lleva armamento o material peligroso prevea la necesidad de lanzar el mismo y la inminencia del accidente se esforzará en dirigir la aeronave de forma tal que, de producirse el hecho, se cause el menor daño a personas o propiedades (artículo 126).

Después del vuelo

Además de dar los partes o informes correspondientes sobre la misión cumplida:

— Cuando la aeronave aterrice en una Base distinta de aquella en que esté estacionada su Unidad, cuidará de que el desembarco de los pasajeros y la descarga de material y equipo se efectúen de acuerdo con las normas técnicas; controlará el abastecimiento y carga de la aeronave; se cerciorará de que las acciones de mantenimiento requeridas han sido efectuadas y adoptará, en su caso, las medidas pertinentes de seguridad (artículo 123).

— Cuando permanezca la aeronave en Base o Aeródromo distintos al de su propia Unidad, atenderá a todo lo relacionado con las condiciones de vida y bienestar, salud y transporte de la tripulación (artículo 124).

SUPUESTOS ESPECIALES

— En caso de accidente, si las circunstancias lo permiten, el comandante deberá tomar las medidas a su alcance para el rescate y auxilio del personal y la protección del material. Dará cuenta del hecho con la mayor rapidez al Control de Vuelo correspondiente, a la Autoridad Jurisdiccional (hoy sólo Regional) y al Jefe de su Unidad y adoptará las disposiciones pertinentes para la custodia de la aeronave.

— En los casos previstos en las órdenes del Mando procederá a la destrucción, tanto en paz como en guerra, del material y documentos clasificados que obren en su poder, o porte la aeronave (artículo 128 en relación con el 126 de las RR.OO. de las Fuerzas Armadas).

— En los vuelos al extranjero, el comandante se preocupará de que tanto la tripulación como la aeronave y carga satisfagan los requisitos establecidos en los tratados o acuerdos aplicables (artículo 121).

— Al llegar a una Base extranjera, se enterará de las prescripciones de general cumplimiento que rijan en la misma y prestará la colaboración precisa en cuanto a su observancia por la tripulación. Ante cualquier incidencia o problema actuará con discreción y prudencia (artículo 122).

En concreto y por lo que se refiere a las condiciones psicotécnicas y de habilitación, el Ministerio de Defensa, a través del Ejército del Aire, fija las singulares aptitudes que requiere el mando y tripulación de aeronaves militares, dado el especialísimo carácter de la misión y las funciones a desempeñar, otorgando títulos y licencias, después de realizar los cursos correspondientes (elemental, polimotores, transporte, helicópteros, reactores) en las Escuelas de enseñanza establecidas a tal efecto. Las condiciones de aptitud se revisan periódicamente mediante los oportunos exámenes médicos, así como teórico-práctico sobre material aeronáutico,

y pueden ser convalidados con el fin de obtener títulos civiles, mediante el cumplimiento de determinados requisitos y trámites ya establecidos en el D. de 13 de mayo de 1955, y Orden complementaria de 24 de mayo siguiente, modificada por la de 14 de junio de 1976.

Con respecto a otras condiciones (estado de ciudadanía, edad) rigen las establecidas para la carrera de las armas, teniendo en cuenta, por lo que se refiere en particular a la nacionalidad que, salvo el caso de alianzas o pactos militares, se reserva en exclusiva el mando y tripulación de aeronaves militares españolas a pilotos militares profesionales o paisanos militarizados

en todo caso de nacionalidad española.

Por lo que se refiere a la mujer, es de advertir que, tras la entrada en vigor del R.D. Ley 1/88, de 22 de febrero, que regula la incorporación de la mujer a las Fuerzas Armadas, ha quedado abierto el camino para que pueda formar parte de la tripulación y mando de las naves militares, aunque de momento el acceso se pospone hasta que se realicen las necesarias adaptaciones organizativas y de infraestructura en las Fuerzas Armadas, según previene el artículo 11 del Decreto Ley; no obstante, entendemos que esta apertura debiera ser limitada, por cuanto que determinadas aeronaves y

operaciones a realizar (v. gr.: con aviones de combate) requieren permanentemente condiciones biológicas, e incluso psíquicas que la mujer excepcionalmente podría cumplir (2).

Derechos y obligaciones como encargado de la dirección aeronáutica, como sustituto eventual de determinados funcionarios y Autoridad Militar

Como encargado de la dirección aeronáutica

En cumplimiento de su misión específica aeronáutico-militar, el comandante ha de cumplir su cometido en la forma y condiciones que le vienen señaladas en cada caso por los Mandos superiores, como así lo previene el artículo 117 de las RR.OO. del Ejército del Aire al establecer que "para el vuelo y maniobras en tierra se atenderá a las órdenes de operaciones recibidas" si bien, añade, que también estará sujeto a las prescripciones de la circulación aérea en vigor, las cuales "sólo podrá dejar de cumplimentar cuando por la índole de la misión, el mando así lo determine y, bajo su exclusiva responsabilidad, cuando existan razones muy fundadas que afecten o pueda afectar a la seguridad en vuelo".

En concreto, las RR.OO. del Aire especifican las atribuciones y obligaciones del comandante como encargado de la dirección aeronáutica que agrupamos en el Cuadro n.º 2.

Como sustituto eventual de determinados funcionarios

Junto a las funciones que corresponde ejercer al comandante de aeronave militar, como encargado de la dirección aeronáutica, puede estar llamado a desempeñar también el cometido que la legislación común (artículos 71 al 74 del Reglamento del estado civil de 14 de noviembre de 1958) atribuye a los capitanes de barco y comandantes de aeronaves como máximos responsables a bordo y en su condición de sustitutos del funcionario civil, respecto a la comprobación y testi-

(2) Sobre este particular, nos remitimos al trabajo del Teniente General MARTINEZ EIROA (1), publicado en esta Revista (número 561, septiembre 1987), bajo el título de "LAS NUEVAS AMAZONAS".

monio de determinados actos (nacimiento, defunción, aborto) o recepción de acta de matrimonio, en unas circunstancias tan especiales como son las de la aeronave en vuelo, en las que el funcionario ordinariamente competente (v. gr.: encargado del registro civil, notario) no puede ejercer sus funciones. En estos supuestos el citado Reglamento previene la forma de realizar por el comandante las actuaciones correspondientes y la ulterior remisión de testimonios al Registro competente.

Dentro de este apartado, hacemos notar que ni en la Ley 4/87, de 14 de julio de 1987, sobre competencia y organización de la jurisdicción militar ni en la reciente Ley Procesal Militar 2/89 de 13 de abril se mantienen las prevenciones que recogía el artículo 38 del Código de Justicia Militar de 1945 (artículo incluido en el Tratado Primero de este Código, derogado por la referida Ley 4/87), respecto a las medidas que debe adoptar el comandante en relación con los bienes o efectos recogidos o inventariados de personas fallecidas a bordo de aeronave española (3).

Como Autoridad Militar

Independientemente de lo expuesto hasta ahora, es de advertir que el comandante goza, a efectos de robustecimiento de su condición de máximo responsable a bordo y de su correspondiente protección penal, de la consideración de Autoridad Militar, conforme previene el artículo 9, número 5, del Código Penal Militar, en los lugares en que no exista tal Autoridad y en lo que concierne a la misión militar encomendada.

Igualmente, es de tener en cuenta

(3) Según lo dispuesto en el mencionado precepto (número 2.º párrafo segundo), cuando dichos efectos pertenecían a personas no militares, se entregaban por el comandante al agente diplomático o consular o al juez de primera instancia del lugar de aterrizaje, observándose para la entrega, las formalidades que preceptúa el artículo 725 del Código Civil. Cuando el fallecido era militar (párrafo tercero), se entregaban los bienes y efectos recogidos e inventariados a las autoridades militares o al agente diplomático o consular, según los casos. Si al aterrizar la aeronave (párrafo tercero) en lugar extranjero hubiera de rendir viaje próximamente en territorio español, el comandante debía hacer la entrega a la jurisdicción ordinaria o a la militar, según correspondiera, a su llegada a España.

lo dispuesto en el artículo 185 de la nueva Ley Procesal Militar, en relación con la entrada y registro de aeronaves militares por los jueces instructores, en el sentido de que deberán avisar al Jefe de la misma, a no ser que el imputado o denunciado sea dicho Jefe, en cuyo caso, la comunicación se hará a su superior inmediato, salvo cuando la investigación de los hechos no lo permita (4).

Régimen disciplinario y penal-procesal

Régimen disciplinario

En relación con este particular, es de hacer notar que la Ley 12/85, de 27 de diciembre, sobre Régimen Disciplinario de las Fuerzas Armadas, omite toda referencia a conductas específicamente aeronáuticas. Por otra parte, la nueva normativa plantea el problema respecto a si cabe por extensión o analogía, considerar también como faltas graves o leves militares, determinadas infracciones que puedan cometerse a bordo de aeronaves militares, v. gr.: "embriaguez o consumir drogas estupefacientes o sustancias psicotrópicas" (falta leve tipificada en el número 23 del artículo 8) o "mantener relaciones sexuales cuando atenten contra la dignidad militar" (falta grave número 20 del artículo 9), que se configuran como militares "rationes loci" y para cuya determinación la propia Ley disciplinaria emplea una misma expresión: "que se cometan en Acuartelamientos, Bases, Buques y demás Establecimientos Militares"; el problema se suscita, en concreto, porque entre los referidos supuestos no se incluye el término "aeronave" y aunque una respuesta afirmativa parece razonable, cabe también considerar que la aplicación de aquellos preceptos por vía analógica o por interpretación extensiva, pudiera vulnerar el principio de legalidad: "nullum crimen, nulla poena sine lege".

Lo que, sin duda, resulta plenamente admisible, es la aplicación a lo aeronáutico-militar del tipo ge-

(4) No se recoge en el citado precepto, alusión alguna respecto a lo que, a los mismos efectos y en relación con aeronaves militares extranjeras, establecía el artículo 640 del Código de 1945, en el sentido de que el permiso se solicitaba también a su Comandante y, en su defecto, del Embajador o Ministro de la nación a que perteneciera.

DELITOS CONTRA LOS DEBERES DEL MANDO DE BUQUE DE GUERRA O AERONAVE MILITAR

Artículo ciento sesenta y nueve

El Comandante de buque de guerra o aeronave militar encargado de proteger un buque, aeronave o convoy, que lo abandone en tiempo de guerra o circunstancias de peligro para la seguridad del escoltado, será castigado con la pena de prisión de diez a veinte años. En los demás casos, se impondrá la pena de prisión de dos a ocho años.

Estos hechos, cometidos por imprudencia, serán castigados con la pena de prisión de uno a seis años en tiempo de guerra o circunstancias de peligro para la seguridad del escoltado, imponiéndose en los demás casos la pena de prisión de tres meses y un día a dos años.

Artículo ciento setenta

El Jefe de una formación naval o aérea, Comandante de buque de guerra o aeronave militar que se hiciere a la mar o emprendiere vuelo sin estar autorizado, se apartare de su derrota o plan de vuelo expresamente ordenado o hiciere arribadas o escalas contrarias a sus instrucciones, será castigado con la pena de seis meses a seis años de prisión. En tiempo de guerra se impondrá la pena de prisión de dos a ocho años.

Se podrá imponer, además, la pena de inhabilitación definitiva para el mando de buque de guerra o aeronave militar.

Artículo ciento setenta y uno

El Comandante de buque de guerra o aeronave militar que, en tiempo de guerra, se viere obligado a varar su buque o a aterrizar con aeronave y no los inutilizare, cuando existiere peligro de que caigan en poder enemigo, después de haber agotado todos los recursos y salvar la dotación o tripulación, será castigado con la pena de prisión de uno a seis años. Se podrá, además, imponer la pena de inhabilitación definitiva para el mando de buque o aeronave militar.

Artículo ciento setenta y dos

El Comandante de un buque de guerra o aeronave militar que se hiciere a la mar o emprendiere vuelo sin haber preparado debidamente el buque o aeronave de su mando o sin haber procurado reparar cualquier avería o deterioro grave será castigado con la pena de prisión de tres meses y un día a dos años.

Artículo ciento setenta y tres

Se impondrá la pena de prisión de tres meses y un día a seis años al Comandante de un buque de guerra o aeronave militar que, en caso de peligro para la seguridad de la nave de su mando:

- 1.º No adoptare las medidas a su alcance o no hiciere uso de los medios disponibles para evitar su pérdida.
- 2.º Hiciera abandono de la nave, habiendo probabilidades de salvarla o antes de haber cumplido todas sus obligaciones hasta el último momento.
- 3.º No pusiere todos los medios para salvar la dotación o tripulación, personal transportado, material de significado valor o utilidad para el servicio, que se hallare en la nave, o la documentación de a bordo.
- 4.º No cumpliera los preceptos de ordenanza o las órdenes recibidas para mantener la disciplina.

nérico establecido para las faltas leves en el artículo 8, número 33, por cuanto que este precepto comprende todas aquellas infracciones que no estando castigadas por otro concepto "consistan en la infracción u olvido de alguno de los deberes que señalan las Reales Ordenanzas", entre los que hay que incluir, obviamente, los que se determinan en el Título III de las del Aire y, más en concreto, en su Título IV, que se refiere especialmente al comandante de aeronave.

También hay que advertir que la Ley Disciplinaria omite cualquier referencia a facultades sancionadoras del comandante de aeronave. En efecto: ni en el artículo 24 que atribuye (entre otros) al comandante de buque de guerra estas facultades, ni en el artículo 31 que los extiende —aunque parcialmente— a otros Jefes y Oficiales a bordo, se dedica atención alguna al comandante de aeronave militar; tal omisión, entendemos, salvo que se admita la interpretación extensiva a que antes aludimos de dichos preceptos, es una laguna legal que debe ser subsanada en aras de fortalecer el mando a bordo de aeronaves militares, teniendo en cuenta que —como ya adelantamos— en determinadas circunstancias es considerado aquél como Autoridad Militar.

Régimen penal-procesal

El Libro II del nuevo Código Penal Militar, aprobado por la Ley 13/85, de 9 de diciembre, contiene un Título especial (Título VII) con el que se ha pretendido agrupar y sistematizar determinados delitos singularizados por su carácter náutico y aeronáutico: "DELITOS CONTRA LOS DEBERES DEL SERVICIO RELACIONA CONTRA LA NAVEGACION", aunque el propósito haya sido encomiable y parece se ha venido a remediar o compensar con ello la absoluta indigencia —antes señalada— en el tratamiento disciplinario de lo aeronáutico, los resultados alcanzados no pueden considerarse plenamente satisfactorios, por cuanto subsisten dispersos a lo largo del articulado del nuevo Código, definiciones y delitos con clara vocación a ser incluidos dentro del referido Título VII.

Limitando nuestra atención a los delitos que puede cometer el comandante de aeronave, el Capítulo II del referido Título comprende,

bajo la rúbrica de "Delitos contra los deberes del mando de buque de guerra o aeronave militar", los tipos penales que se destacan en el Cuadro número 3 (5).

Del examen global de estos preceptos, llama la atención el tratamiento punitivo indiscriminado que se hace de los delitos náuticos, lo cual no puede ser considerado adecuado y correcto en todo caso,

(5) Para un examen más amplio del delito aeronáutico militar en general, nos remitimos al trabajo que sobre "DELITOS CONTRA LOS DEBERES DEL SERVICIO RELACIONADOS CON LA NAVEGACION AEREA" se nos encargó para la obra *Comentarios al Código Penal Militar*. Edi. Civitas, S.A. Madrid, 1988. 2.153 páginas.

en razón a la singularidad y diversidad de medio en que operan aeronaves y buques de guerra; sorprende asimismo, la ausencia de figuras delictivas culposas (salvo el supuesto contemplado en el párrafo segundo del artículo 169) si bien tales delitos pudieran subsumirse dentro del artículo 155 del mismo Código, que sanciona el delito de imprudencia cometido por *cualquier militar* que cause pérdida, graves daños, o inutilización para el servicio de medios o recursos de las Fuerzas Armadas —entre los que incluye a las aeronaves militares— o en el artículo 167 (en relación con los artículos 165 y 169) que sanciona la pérdida, varada o abordaje o averías graves de aero-

nave por imprudencia de su comandante: de aceptarse este criterio interpretativo, incluso cuando en los indicados supuestos se producen simultáneamente daños o lesiones corporales, se sustraería el conocimiento de los hechos de la jurisdicción ordinaria, lo cual sería razonable, habida cuenta de la singularidad del delito militar aeronáutico (6).

Es también de hacer notar, el artículo 137, número 2, que sanciona el abandono de la aeronave por su comandante, en caso de peligro para la seguridad de aquélla, habiendo posibilidades de salvarla o antes de haber cumplido sus obligaciones hasta el último momento; en relación con este supuesto el artículo 125 de las RR.OO. del Aire establece —como antes vimos— que el comandante no deberá abandonar la aeronave en vuelo, hasta que lo haya efectuado el pasaje y la tripulación, salvo que condiciones técnicas impongan otra secuencia. No parece que haya disparidad sustancial en la redacción de ambos preceptos, respecto a la exigencia de que el comandante sea el último en abandonar la aeronave, pues entre las obligaciones que según el primero de los citados preceptos ha de cumplimentar éste, ha de incluirse lo dispuesto en el artículo 125 de las referidas Ordenanzas.

Llamamos la atención, por último,

(6) Todo ello, sin perjuicio de la posible incardinación de los hechos dentro de los atentados contra los medios y recursos de la defensa nacional (artículo 62 en relación con los artículos 57 y 58 del mismo Código.)

respecto a que, junto a penas comunes, se puede imponer al comandante como pena aeronáutica específica adicional, la de inhabilitación definitiva (artículos 170 y 171) que le priva, con carácter permanente, del mando de la aeronave.

Desde el punto de vista orgánico procesal-penal, hay que advertir que, ni en la Ley 4/87, de 15 de julio, sobre competencia y organización de la Jurisdicción Militar, ni en la Ley Procesal Militar, se contiene previsión alguna específica, respecto al nombramiento de personal de la Escala del Aire, en relación con procedimientos judiciales que hayan de instruirse con motivo de accidentes aéreos, como así lo prevenía el Código del 45 para el Juez (artículo 142), Fiscal (artículos 126 y 145) y Vocales de los Consejos de Guerra (artículo 75). Si bien los Vocales Militares de los Tribunales Central y Territorial deberán pertenecer al Arma de Aviación (artículos 36 y 46 de la Ley 4/87).

REGIMEN JURIDICO INTERNACIONAL

No existe una normativa internacional específica sobre la aeronave militar ni sobre su comandante en tiempo de paz, como tampoco adaptación alguna a la guerra aérea de los principios que informan los Convenios sobre la guerra terrestre y marítima, aunque en su día se elaborara un Proyecto de Código de Leyes y usos de la guerra aérea, como fue el de La Haya de 1923, que nunca fue ratificado.

No obstante, con independencia de lo establecido en los supuestos de Alianzas Militares (v. gr.: O.T.A.N. o Acuerdos con los Estados Unidos) entendemos que el comandante de aeronave en vuelo o estacionada con la debida autorización sobre país extranjero, deberá disfrutar, conforme a los principios del Derecho Internacional Aeronáutico y, en similitud con la normativa aplicable al capitán de buque de guerra, los privilegios que concretamos seguidamente:

— Exención de la jurisdicción penal del Estado extranjero respecto a toda clase de delitos que cometa a bordo de la aeronave en el espacio aéreo sometido a éste, salvo cuando las actividades delictivas fueran dirigidas contra el orden público o la defensa nacional del Estado sobrevolado.

— Cuando la aeronave se hallare estacionada en tierra, debe subsistir la jurisdicción del Estado de nacionalidad del comandante, si los hechos fueron cometidos con ocasión del cumplimiento estricto y directo de sus atribuciones como jefe militar de la aeronave (v. gr.: abuso de autoridad contra algún miembro de la tripulación, negligencia en el servicio, etc.). En cuanto a los delitos comunes pudiera concedérsele una inmunidad parecida a la que gozan los miembros del Cuerpo Diplomático.

— Por lo que se refiere al derecho de asilo en la aeronave, entendemos que el comandante debe rechazarlo cuando se trate de delincuentes comunes extranjeros, pero no, cuando quienes se han refugiado son súbditos del propio país a que pertenece la aeronave. ■

Efemérides aeronáuticas

JUNIO. El día 27 de este mes del año 1889, la Reina Regente doña Cristina, realizó una ascensión en el globo cautivo del batallón de Telégrafos, desde el, a la sazón seco, lago de la Casa de Campo. Eran las 5 de la tarde, y en la barquilla, acompañándola, subiría el coronel Ayllón. Ascendió el globo hasta 300 metros, y tras unos minutos estacionado, se inició el descenso, llegando felizmente el globo a tierra entre las entusiastas aclamaciones de los presentes.

*Era la primera vez que una persona de sangre real llevaba a cabo una ascensión aerostática. Se acuñó una medalla conmemorativa y se dio al globo el nombre de **María Cristina**. La Reina, al día siguiente, remitió al batallón de Telégrafos una fotografía suya, con el Rey niño, dedicada: "**Al batallón de Telégrafos, recuerdo de mi primera ascensión en aerostato. - María Cristina**".*

LARUS BARBATUS