

La Ley Alemana de Tráfico Aéreo

Por

Luis Tapia Salinas

Teniente Auditor del Aire

Desde el día 5 de junio de 1783, en que José y Esteban Montgolfier lanzan por primera vez un globo al espacio, puede decirse que la Aeronáutica cae bajo el dominio del legislador, publicándose así al año siguiente en París una Ley en la que se establece el permiso previo para todas las ascensiones. Posteriormente en todas las naciones surge el interés por las cuestiones aeronáuticas, celebrándose numerosos Congresos, en los que se va forjando el régimen jurídico de las aeronaves y problemas con ellas relacionados.

La gran importancia y desarrollo de la Aviación en nuestros días en sus distintas ramas: militar, comercial, deportista, etc., ha hecho sentir la necesidad de regular el tráfico y servicio de las aeronaves con objeto de dar a la navegación aérea normas adecuadas que la dirijan y reglamenten (1).

En Alemania, país que en virtud de las cláusulas del Tratado de Versalles permitiendo tan sólo la Aviación civil ha sido causa de un mayor y rápido desenvolvimiento, se siente en seguida esa necesidad, y se promulga la Ley y Reglamento de Tráfico Aéreo de 19 de julio de 1930, modificado posteriormente en 20 de marzo de 1934, subsistiendo hasta que el 21 de agosto de 1936 publica el Mariscal Goering la nueva Ley y Reglamento (2).

Ocupémonos de una manera general del texto de la Ley, dejando para otra ocasión los preceptos del Reglamento y su comparación con las normas españolas. Consta aquélla de tres partes: 1.^a Disposiciones referentes al tráfico aéreo; 2.^a Responsabilidad, y 3.^a Disposiciones penales. La primera parte se halla dividida en seis títulos:

A) **Aeronaves y aeronautas.**—Dispone la Ley alemana que el uso del espacio aéreo por medio de aeronaves es libre siempre que no esté restringido en esta disposición o en alguna de las promulgadas para su cumplimiento. Resuélvese con esto la tan debatida cuestión de la libertad del espacio aéreo, que a través de la historia del Derecho aeronáutico ha dividido en bandos opuestos a los más ilustres tratadistas. Sin embargo, no cabe confundir el derecho de soberanía (de Derecho público) con el de propiedad (de Derecho priva-

do). Sobre el aire como tal, es decir, como materia, no existe derecho de soberanía ni de propiedad, y sí solamente sobre el espacio de aire situado encima de un territorio determinado; y como según el Código Civil alemán la propiedad de un terreno se extiende al espacio aéreo situado sobre la superficie del mismo y el propietario tiene derecho a impedir la actividad de los demás sobre su finca, en tanto no se oponga a la Ley o derecho de un tercero, fué necesario limitar esta propiedad en favor de la navegación aérea y estatuir un uso común del aire. Esto es lo que ha sido llevado a efecto por el artículo 1.^o de la Ley de Tráfico Aéreo alemana en los términos anteriormente citados, siendo por ello este artículo una restricción legal del derecho de propiedad privada en favor de la navegación aérea.

Por lo que a las aeronaves se refiere, la Ley dispone que se considerarán como tales: los aviones, dirigibles, planeadores, globos, cometas y construcciones semejantes destinadas a un movimiento en el espacio aéreo. Es decir, que en Alemania se deja al arbitrio de los Tribunales el determinar hasta dónde se puede considerar a un cierto aparato bajo el concepto de aeronave, y serle de ese modo aplicable los preceptos de la Ley, dejando a los que así no lo merezcan sometidos al Código civil, apartándose de los principios clásicos de la Convención de París, en los que se definía como aeronave a todo aparato que pueda sostenerse en la atmósfera merced a la reacción del aire. Esta definición no podía, realmente, considerarse como exacta, ya que todos los aparatos que se mantienen en la atmósfera no son susceptibles a las prescripciones de carácter jurídico adoptadas para las aeronaves. Mucho más técnica es la contenida en el artículo 1.^o del Reglamento de la Navegación Aérea Italiana, que dice: "Se entiende por aeronave un mecanismo que utilizando la sustentación estática o dinámica del aire es apto para transportar personas o cosas."

Se ocupa, por último, este Título de las prescripciones relativas a autorización para aeronaves, inscripción de las mismas en el Registro (Libro Registro) de matrícula, y licencia necesaria para conducir las. La autorización sólo será concedida cuando la aeronave satisfaga los requisitos necesarios para la seguridad del tráfico aéreo. Respecto a la inscripción, únicamente se admite cuando sea de propiedad exclusiva de un súbdito alemán, equiparándose a estos últimos las Sociedades mercantiles, Compañías y personas jurídicas inscritas en el Registro Mercantil, cuando tengan su residencia en el país (3). La licencia para conducir aereo-

(1) En España se ha publicado la Ley de Aeropuertos de 2 de noviembre de 1940 y el Reglamento para la Red Nacional de Aeropuertos de 8 de abril de 1941, estando actualmente en estudio el Código de Navegación Aérea.

(2) Las nuevas disposiciones citadas anulan, además de las anteriores, los Reglamentos: de pruebas de aviones y motores de Aviación de 8 de julio de 1931; sobre vuelo a vela y globos libres de 20 de octubre de 1930; de banderas aeronáuticas de 6 de julio de 1933 y Arancel del Departamento de Pruebas de Aeronaves de 11 de agosto de 1934.

(3) Las Sociedades mercantiles colectivas, en comandita y en comandita por acciones, sólo podrán hacerlo cuando todos los socios garantes sean súbditos alemanes.

naves sólo se concederá a los que hayan cumplido veintidós años; si fuese para dirigibles, veinticinco, y demuestren su aptitud (4).

B) Aeropuertos.— Los aeropuertos están constituidos por el terreno destinado al despegue y aterrizaje de las aeronaves, campo de preparación, zona de aeropuerto y todas las demás instalaciones inherentes al mismo.

No se establece en la Ley alemana una verdadera distinción entre aeródromos y aeropuertos, admitida hoy día por la técnica aeronáutica, entendiéndose por aeródromo todo espacio destinado al aterrizaje normal de las aeronaves y por aeropuerto al conjunto de instalaciones y servicios capaces de constituir por sí un centro de tráfico aéreo o de una actividad militar. Esta diferencia tampoco es recogida en la legislación italiana, que en el artículo 4.º de la Ley de 20 de agosto de 1923 define genéricamente el aeropuerto como toda localidad, sea marítima o terrestre, dispuesta para la partida, llegada y estacionamiento normal o eventual de los aeromóviles.

Se clasifican en Alemania los aeropuertos en de tráfico y especiales. En Italia se dividen en estatales y privados, y tanto unos como los otros pueden estar abiertos o cerrados al tráfico público. Según el anexo H a la Convención de París, se prevé para los Estados contratantes la implantación de los aeropuertos llamados internacionales. El artículo 1.º del Reglamento para la Red Nacional de Aeropuertos de España los divide en militares, comerciales y privados, dando al Comandante Jefe de los aeropuertos principales que establece, la inspección de todos los de servicio público, particulares y campos de socorro que se encuentren en sus respectivas jurisdicciones.

Es objeto igualmente de la Ley lo relativo a la autorización y forma de obtenerla para la instalación de aeropuertos, así como la obligación del empresario de preparar y sostener gratuitamente aquellos lugares necesarios a las instalaciones de la Policía aérea.

C) Empresas y Certámenes Aeronáuticos.— Se consideran como Empresas aeronáuticas aquellas empresas industriales dedicadas al transporte aéreo comercial de personas y cosas, diferenciándose de las llamadas Líneas Aéreas en que éstas verifican dicho transporte sobre trayectos determinados de un modo público y regular, precisando, además de la autorización general como tal empresa aeronáutica, otra especial para cada línea aérea, y comprometiéndose a transportar, a petición del Servicio Postal del Reich, mediante una retribución determinada, envíos postales en cada uno de los vuelos previstos en su horario.

Respecto a los Certámenes Aeronáuticos, considerados como exhibiciones públicas o espectaculares, se requiere autorización de las Jefaturas Aéreas, o bien del Ministerio del Aire además, si la competición rebasase ciertos límites.

D) Disposiciones de tráfico.— Es quizá ésta la parte más importante de la Ley y Reglamento Aéreo

(4) A los que hayan cumplido los diecisiete años se les puede otorgar la licencia con el consentimiento de sus representantes legales, cuando lo justifiquen circunstancias especiales.

alemán, por la concreción y detalle de sus disposiciones. En la primera sólo encontramos normas de un carácter general y amplio, que se ven luego minuciosamente desenvueltas en el Reglamento. Aunque, como al principio dijimos, no hemos de entrar a fondo en la crítica y exposición de sus preceptos, dignos de estudio particular, no podemos sustraernos a enunciar, al menos, los distintos problemas tratados en sus artículos. Así, nos encontramos con disposiciones referentes al transporte de luces, señales durante el vuelo, requerimiento de aterrizajes, vuelos sobre localidades, edificaciones, concentraciones humanas, de publicidad, sin visibilidad, artísticos y remolcados; ascensiones de globos libres y cautivos, lanzamiento de objetos, etc., y como verdaderamente importante, un verdadero código de tráfico aéreo respecto a desviación de las aeronaves, adelanto, preferencia en el paso, distancias reglamentarias, cruces, altura, velocidad, virajes y dirección de los mismos.

Respecto al tráfico en los aeropuertos, se prevén las distintas señales indicadores de dirección del viento, sectores de despegue y aterrizaje, banderas de salida, zona neutral, direcciones de despegue y aterrizaje, preferencia entre las aeronaves para aterrizar, y una vez hayan tomado tierra, prohibiciones de entrada y salida de aeronaves, funcionamiento de motores y maniobras de las mismas, iluminaciones nocturnas, etc.

Contiene, por último, normas dedicadas al transporte de instrumentos especiales (máquinas fotográficas sencillas y especiales, y cinematográficas) y al de armas, útiles peligrosos, municiones, explosivos, gases tóxicos y palomas mensajeras.

En el capítulo III del Reglamento para la Red Nacional de Aeropuertos antes mencionado se encuentran, bajo el nombre de Disciplina de Pista, algunas normas que seguramente serán recogidas y ampliadas por el Código de Navegación Aérea hoy en estudio.

E) Expropiación.— En Alemania se ha restablecido la legalidad de la expropiación, tanto para la propiedad y demás derechos sobre un terreno a aeropuerto o servicio aéreo, como para participación del Estado en las sociedades de derecho mercantil encargadas del servicio de empresas aeronáuticas, organizaciones de seguridad aérea, instrucción y centros de investigación aeronáutica. Estas expropiaciones se practican mediante una indemnización, que es fijada por el Ministerio del Aire a los tres meses de la declaración hecha ante los propietarios, los que pueden recurrir contra la valoración ante el Tribunal Económico del Reich en un plazo de cuatro semanas a partir de la notificación a los interesados. Dicho Tribunal está constituido por un presidente, dos jurisconsultos y dos peritos en calidad de vocales (5).

F) Disposiciones comunes.— El cumplimiento de esta Ley, incluso la vigilancia de la navegación aérea (Policía aérea), es misión del Estado, para cuyo fin el Gobierno del Reich publicaría: a) Disposiciones para la

(5) La expropiación forzosa en España se rige fundamentalmente por la Ley y Reglamento de 10 de marzo de 1881. Para las declaradas urgentes con los requisitos que en la misma se determinan se aplica la Ley de 7 de octubre de 1939, hecha extensiva al Aire por Orden de 31 de enero de 1940 y modificada y ampliada por Orden de 20 de junio de 1941.

aplicación de esta Ley. b) Disposiciones regulando el vuelo sobre las fronteras del Reich, y c) Las que fueren necesarias para garantizar el orden y seguridad públicas en el tráfico y servicio de las aeronaves.

Se trata, por último, de la recaudación de impuestos, derechos administrativos, de examen, gastos por servicios realizados, según los correspondientes aranceles, cuyas solicitudes de reembolso son falladas por el Ministro del Aire, sin que sobre su decisión quepa recurso alguno legal.

El artículo 19 de la Ley alemana establece el principio general de la responsabilidad aeronáutica al disponer que si en el servicio de una aeronave se ocasiona, por accidente, la muerte de alguna persona, se la producen lesiones o es dañada una cosa, el propietario de la aeronave está obligado a indemnizar por los daños producidos. Esta responsabilidad es la más rigurosa del Derecho alemán, puesto que incluye la fuerza mayor, haciendo responsable al propietario de las consecuencias resultantes, sin tener en cuenta las causas del accidente. Se trata, pues, de una responsabilidad de tipo objetivo, inspirada sin duda en las reglas de la Convención de Roma de 1933, cuyo artículo 2.º disponía que el daño causado por una aeronave en vuelo a las personas y a las cosas, da derecho a indemnización con la sola demostración de la existencia de ese daño y de que proviene de la aeronave.

Un caso de excepción admite la Ley alemana a esta responsabilidad: Cuando en la producción del daño ha tenido culpa o intervención el dañado. En este caso no se aplican los principios de esta ley, sino los del Código Civil.

Distinto era el criterio contenido en la Convención de Varsovia de 1929, fundado en el principio de la responsabilidad por culpa o subjetiva establecida en su artículo 20, según el cual el transportista (se refiere al transporte aéreo) no es responsable si prueba que se han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño, o bien que ha sido imposible el tomarlas. La verdadera dificultad de este artículo era determinar qué se entendía por "todas las medidas necesarias"; es decir, a qué grado de culpa se extendía la responsabilidad.

Volviendo a la legislación que nos ocupa, se establecen en ella las distintas indemnizaciones, según los daños causados, y así se dispone que en caso de muerte esta indemnización alcanzará todos los gastos producidos por el tratamiento de las lesiones, si la muerte no se produjo en el acto, así como los perjuicios causados a los causahabientes por dificultad en sus ingresos o aumento de sus necesidades. Se indemnizará, además, a la tripulación de los gastos que haya efectuado con motivo del accidente, e igualmente para el caso de que el muerto tuviera obligación legal de alimentar a un tercero, tendrá que pagarse una suma equivalente a la cuantía a que estaba obligado a desembolsar el muerto para garantizar aquella manutención durante el tiempo que verosímilmente hubiere sobrevivido. Asimismo se establece la indemnización en caso de ser la víctima concebida, pero no nacida.

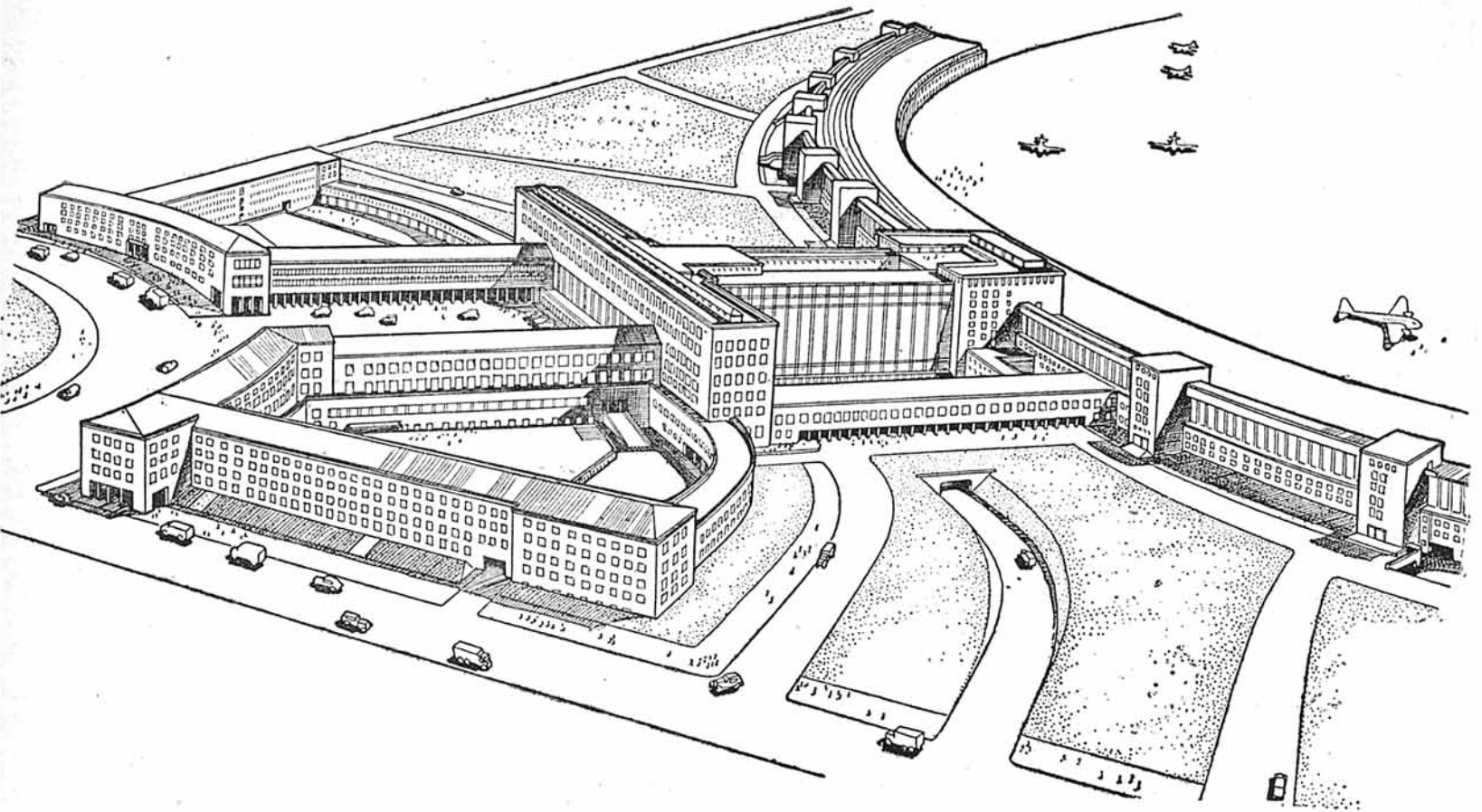
Si se produjeran heridas, se abonarán los gastos de curación y aquellos perjuicios económicos sufridos por el accidentado, al perder o mermar sus posibilidades

profesionales, crearse dificultades en sus ingresos o aumentar sus necesidades.

En el artículo 23 se contienen las indemnizaciones máximas, según el peso de las aeronaves, considerando como tal el establecido en la autorización y matrícula correspondiente. Estos límites son: para aeronaves de peso inferior a 2.500 kilos, 100.000 marcos, y para las de mayor peso, a razón de 40 marcos por kilogramo, distribuyéndose obligatoriamente en ambos casos la tercera parte en indemnizaciones por daños en las cosas y las dos terceras partes restantes en las correspondientes a las personas. Este sistema, que varía el adoptado en la Convención de Varsovia, según la cual establecía los límites entre los que oscilaba la indemnización correspondiente a cada pasajero y objeto, pero donde no se fijaba la cantidad máxima global a que podía llegarse, parece también tomado de la Convención de Roma, en la que se dispone una indemnización máxima de 250 francos por kilogramo de peso del avión causante. Realmente, encontramos este sistema poco exacto, ya que se hace depender la indemnización de una cualidad, el peso del avión, que la mayoría de las veces no entrará en juego para determinar los distintos daños causados, pues se comprende que éstos dependerán más bien de múltiples circunstancias personales, casuales y objetivas completamente independientes de aquél. Por eso preferimos el antiguo de la Convención de Varsovia, que, por otra parte, parece ser el recogido por la Ponencia encargada de este Título en el Código de Navegación Aérea español, al pretender fijar los límites de indemnización con arreglo al número de personas lesionadas, calidad de sus lesiones y objetos dañados, estableciendo siempre un límite global de cantidad a pagar.

Como garantía de las indemnizaciones por daños y perjuicios, es obligatorio en Alemania para el poseedor de una aeronave, empresario de aeropuerto o Empresa aeronáutica, el contratar un seguro de responsabilidad civil, o bien tener efectuado un depósito en dinero o valores equivalente a la máxima indemnización posible para cada tipo de aeronaves, bien entendido que cuando esta garantía hubiera sido mermada por haber satisfecho alguna demanda de indemnización, deberá elevarse nuevamente a su importe original en el plazo de un mes, pudiendo únicamente retirarla en su totalidad pasados cuatro meses de haber abandonado la Empresa o cambiar de dueño la aeronave. Como bien supone el profesor Ambrosini, la cuestión del seguro obligatorio fué la causa principal de la no ratificación de la Convención de Roma por parte de los Estados contratantes, ya que se hacía difícil coincidir en este punto sin existir acuerdo previo en el carácter objetivo o subjetivo de la responsabilidad. Nuestra Comisión Codificadora parece ha de recoger de una manera análoga a la Ley alemana lo relativo al seguro obligatorio, así como a la prescripción de las acciones para solicitar la indemnización, acortando los distintos plazos con el fin de armonizarla con nuestra Legislación común.

Disposiciones penales.—Bajo el título que antecede se hallan contenidas una serie de normas que castigan las contravenciones de aquellas disposiciones sobre tráfico y servicio de las aeronaves establecidas en esta Ley, y que tienen por objeto la salvaguardia del



Edificaciones principales del nuevo aeropuerto de Berlín-Tempelhof.

orden y seguridad públicas en el interior del Reich y la observancia en el extranjero de las disposiciones acordadas por el Estado alemán en sus Convenios de tráfico aéreo.

Así se castiga con prisión o multa al que:

- 1.º Pilote una aeronave que no posea la autorización de vuelo necesaria o que carezca del permiso para manejarla.
- 2.º En calidad de poseedor de una aeronave, deje que la utilice un tercero en las condiciones anteriores.
- 3.º Sin autorización instruya aeronautas, instale o

sostenga aeropuertos, dirija Empresas aeronáuticas o tome parte en certámenes.

La comisión por negligencia de alguno de los hechos anteriores es punible.

4.º Intencionadamente y sin permiso lleve durante el vuelo aparatos fotográficos, o que en calidad de piloto consienta en transportarlos.

5.º Intencionadamente y sin permiso obtenga fotografías desde aeronave o las ponga en circulación.

En estos dos últimos casos se castiga la tentativa y, al igual que en los anteriores, la negligencia.

El artículo 41 del Real decreto de 25 de noviembre de 1919 sobre navegación aérea en España disponía que incurrirían en las sanciones establecidas por las leyes penales en cada caso los que hicieran vuelos en el espacio nacional infringiendo lo dispuesto en el presente Real decreto y en el Reglamento adjunto al mismo, o resistieran a la Autoridad o sus agentes, dificultando o impidiendo a aquéllas o a éstos el ejercicio de las facultades del cumplimiento de las obligaciones que dichos preceptos regulan.

También en el Reglamento para la Red Nacional de Aeropuertos ya citado, en su capítulo V, dedicado a las sanciones, se castiga a los propietarios de aviones y pilotos por las contravenciones al Reglamento con las penas de apercibimiento, multa y retirada de la licencia de vuelo.

Estas son las principales disposiciones de la Ley de Tráfico Aéreo en Alemania, expuestas, como al principio advertíamos, de una manera abstracta y ligera, en la que no se pretende otra cosa que darla a conocer en una visión rápida y de conjunto, sin detenernos a examinar algunos puntos que, aun considerados de capital importancia, excederían los límites del proyecto antes mencionado.



Tráfico aéreo nocturno en Alemania.