

La ruta Alcan, que corre a lo largo de la costa americana del Pacífico, sobre la autopista del mismo nombre, enlaza Alaska con Siberia, volando sobre el estrecho de Bering, y baja por la costa asiática a alcanzar Vladivostok, Tokio, Shanghai y Chung-King.

Aunque dada la idea que tenemos del Pacífico en nuestra imaginación, pareciera a primera vista esta ruta mucho más larga que la transoceánica "ruta secreta de Australia", no debemos olvidar que esta imagen gráfica que conservamos se basa en mapas de colegio, en proyección mercatoriana.

La ruta Alcan coincide con el arco de círculo máximo, y es, por tanto, mucho más corta que la ruta secreta. Shanghai, por ejemplo, está 4.000 kilómetros más cerca de San Francisco por Alaska que por Haway. Y hasta la misma Manila también está algo más cerca.

A esto hay que añadir que la densidad de población de la primera ruta y, por tanto, su interés comercial, es muchísimo mayor.

* * *

En la figura 6 vemos tres viajes, realizados por

personajes importantes durante la pasada contienda, que evidencian los extremos expuestos.

El del embajador Davis en la primavera del 43 se hizo utilizando las vías Miami-Natal-Dakar, y regreso por la de Alaska, que ya conocemos.

El realizado por el General Stilwell utilizó la ruta Goose Bay-Foynes, y es un ejemplo de cómo se eludió durante la guerra el paso por España.

La señora de Chiang-Kai-Shek efectuó el suyo por la ruta Natal-Accra-Kartoum, ejemplo de novísima ruta abierta al tráfico durante la guerra, y cuyas posibilidades futuras aún se desconocen.

* * *

Como colofón de todo lo dicho, podemos añadir (1) que los pilares donde han de asentarse los grandes arcos de los puentes aéreos que unirán los Continentes deben ser, sin género de duda: una posesión de los Estados Unidos, Alaska; una dependencia de la Corona británica, Labrador; la Península Ibérica y la Siberia soviética del Este.

(1) Gabriel Martínez Mata. "España y el tráfico aéreo mundial. 1945".

DERECHO PRIVADO AÉREO

El Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos (C. I. T. E. J. A.)

Por el Comandante Auditor ERNESTO MACHIN SANCHEZ

Días atrás, con motivo de haberse reunido en Londres en el pasado mes de agosto la Comisión Internacional de Navegación Aérea (C. I. N. A.), exponíamos en un artículo aparecido en esta revista la finalidad e importancia de la labor desarrollada por dicha Comisión en orden al derecho público aéreo. Tócanos ahora referirnos, aunque sea de una manera sumaria, a otro organismo análogo, que también dedica su actividad al desarrollo y unificación del derecho aéreo, pero en distinta esfera; es decir, abarcando únicamente cuestiones de derecho privado. No es éste momento ni lugar oportuno para establecer diferen-

cias precisas entre el concepto de derecho público y el de derecho privado, y únicamente advertiremos, para los no iniciados en estas materias, que nos hagan el honor de interesarse por esta cuestión, que el derecho público regula; aspectos que, como la soberanía del Estado sobre el aire que gravita encima de su territorio, policía de la navegación, licencias del personal navegante, certificados de navegabilidad, etc., suponen relaciones jurídicas, en que la autoridad del Estado interviene y está directamente interesada, mientras el derecho privado se ocupa de aquellas que se originan entre particulares, tales como el contra-

to de transporte aéreo, indemnizaciones derivadas de asistencia y salvamento, hipotecas sobre aeronaves, etc. Aunque esta distinción no sea tan absoluta ni tan clara como se ha expuesto, creemos bastará para el fin enunciado.

En el mes de marzo de 1922, la Comisión Consultiva de las Comunicaciones y del Tránsito de la Sociedad de Naciones, declaraba: "En lo que se refiere al derecho privado aéreo, ningún impulso oficial se ha manifestado hasta ahora en el orden internacional; si no se ejerce una acción eficaz en plazo breve, se dará lugar a la formación de doctrinas y legislaciones divergentes en los distintos países, y las dificultades que existen ya desde hace tiempo como consecuencia de la falta de unidad en el derecho marítimo, surgirán ahora en forma perjudicial para la navegación aérea, como consecuencia de la extraordinaria movilidad de este género de transporte."

La Cámara de Comercio Internacional, la Conferencia Interparlamentaria de Comercio en Bruselas y Roma, el Congreso Internacional del Aire en Londres y la Federación Aeronáutica Internacional, se manifestaron casi al mismo tiempo en pro de la unidad del derecho privado aéreo. Esta última organización señaló ya concretamente el camino a seguir, y en junio de 1924 propuso al Gobierno francés la conveniencia de convocar una Conferencia Internacional a este efecto.

El Gobierno francés no esperó esta última indicación, y en agosto de 1923 había dirigido ya a todos los países una comunicación, invitándoles a enviar representantes para una Conferencia, que habría de reunirse en el año siguiente, con una finalidad limitada en principio a redactar una Convención sobre la responsabilidad del transportista aéreo y a decidir, además, si sería conveniente el estudio de la unificación del derecho privado aeronáutico. El III Congreso Internacional del Aire, reunido en Bruselas, se adhirió a esta idea, y, por último, la I Conferencia del Derecho Internacional Privado se reunía en París en el mes de octubre de 1925.

Esta Conferencia, la primera que se convocaba para tratar temas de esta naturaleza, constituyó un verdadero éxito. Cuarenta y tres naciones concurrieron a ella, y el resultado fué la adopción de un protocolo final, conteniendo un proyecto relativo a la responsabilidad del transportista aéreo, que sería sometido, previo estudio por los diferentes países, a una próxima Conferencia Internacional. No podía pedirse más por el momento, pues los países habían acudido a la Conferencia para discutir un programa modesto, y más que nada, para manifestar en este primer con-

tacto su deseo de cooperar en la labor que se les proponía. Por eso, el éxito de la Conferencia se debió, más que a la importancia de los acuerdos, al número de países presentes, y sobre todo, al hecho de que la reunión sirvió para aprobar una moción, que ha dado lugar al nacimiento del Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos (C. I. T. E. J. A.).

Francia, de acuerdo con el deseo expresado en la moción aludida, invitó a los países que habían concurrido a la Conferencia a que designaran sus representantes en un Comité, que tendría por finalidad elaborar proyectos de convención, que serían sometidos a la aprobación de las naciones en futuras Conferencias de derecho privado aéreo. Treinta y ocho Estados se adhirieron a esta propuesta, y surgió así este organismo, que cuenta con representantes de las cinco partes del mundo. La labor del Comité no tardó en producir los frutos previstos, y tras una serie de reuniones celebradas en París en el año 1927, y en Madrid en el año 1928, pudo convocarse la II Conferencia de Derecho Privado Aéreo, celebrada en Varsovia el 4 de octubre de 1929, que aprobó una "Convención para unificar ciertas reglas relativas al transporte internacional aéreo", ratificada por numerosos países, entre los que figuraban España, Estados Unidos, Inglaterra y la U. R. S. S.

Cuatro años más tarde se reunía en Roma la III Conferencia de Derecho Privado Aéreo, a la que concurrieron representantes de cuarenta y cuatro países, y que de acuerdo con el programa fijado produjo una "Convención para unificar ciertas reglas sobre daños causados a terceros en la superficie" y una "Convención para unificar ciertas reglas relativas al embargo preventivo de aeronaves".

En cada una de estas Conferencias se señaló un programa de estudios, a llevar a cabo por el C. I. T. E. J. A., que darían lugar a la elaboración de proyectos de convención que pudiesen ser sometidos a la aprobación de futuras Conferencias. El Comité, por su parte, siguió, pues, celebrando sesiones, que como la reunida en Berna en 1936 tenían por objeto preparar la labor que habría de juzgar en definitiva la IV Conferencia de Derecho Privado Aéreo, cuya convocatoria se intentaba para el año 1937 ó 1938. El 19 de septiembre de este último año comienzan en Bruselas las sesiones de esta Conferencia, la última de las celebradas hasta la fecha, que obtuvo asimismo una nutrida concurrencia de representaciones, y como resultado, una "Convención relativa a la asistencia y salvamento de aeronaves o por aeronaves en el mar", y un "Protocolo adicional

a la Convención sobre daños causados a terceros en la superficie", que, como sabemos, había sido aprobado en la anterior Conferencia, protocolo que tenía por objeto fijar de común acuerdo el alcance del artículo 12 de dicha Convención, que establece el seguro obligatorio, para prevenir los riesgos procedentes de aeronaves que vuelen por encima del territorio de otro Estado contratante.

La guerra, con su efecto paralizador de toda actividad que no tenga por fin directo la contribución al esfuerzo bélico, produjo también sus efectos en este orden de cosas e impidió la reunión de nuevas Conferencias. El Comité continuó, sin embargo, subsistiendo y realizando su labor en la medida que las circunstancias se lo permitieron, en espera, como es lógico, del resultado que para él, como para todos los organismos de este tipo, habría de producir el final de la contienda.

Terminada ésta, la Conferencia Internacional de Aviación Civil, reunida en Chicago en el mes de noviembre de 1944, ha constituido el primer intento de regulación internacional de la aeronáutica en la postguerra, y aun cuando su finalidad como heredera directa de aquella que produjo la Convención de París de 1919, se ha desenvuelto en la esfera del derecho público, no podía olvidar la trascendencia de la labor desarrollada por las Conferencias de derecho privado aéreo, y en el acta final aprobada incluye tres recomendaciones, que se refieren expresamente a la obra del C. I. T. E. J. A. En la primera de ellas, previendo que en un futuro próximo habrá de producirse en gran escala la venta de aeronaves destinadas al tráfico internacional, y consciente de los problemas jurídicos que han de provocar estas transferencias de propiedad, propone se reúna una Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo (que sería la quinta), en la que se discutan, para su aprobación, dos proyectos que el C. I. T. E. J. A. elaboró antes de la guerra, relativo el uno a "hipotecas sobre aeronaves, otras garantías reales y créditos privilegiados", y el otro, a "propiedad de aeronaves y registro de la propiedad aeronáutica".

En la segunda recomienda la ratificación de

la "Convención sobre embargo preventivo de aeronaves", de que antes se hizo mención, al referirnos a la Conferencia de Roma de 1933, que la aprobó.

Por último, en la tercera reconoce expresamente la excelencia de la labor llevada a cabo por el C. I. T. E. J. A., considerando que este organismo, mediante la redacción de sus proyectos, ha allanado considerablemente el camino hacia la consecución de un Código de Derecho internacional privado aéreo, y teniendo en cuenta la importancia de estos trabajos, propone:

1.º Que los Gobiernos representados en Chicago impulsen de nuevo la actuación del C. I. T. E. J. A., proporcionándole su apoyo técnico y económico, mediante el envío de juristas que concurren a sus sesiones, y el pago de las subvenciones estatuidas.

2.º Que se estudie la conveniencia de enlazar la labor del C. I. T. E. J. A. con la del Organismo provisional de la Aviación Civil Internacional (O. P. A. C. I.) y con la del Permanente, que habrá de crearse, de acuerdo con la Convención aprobada en la Conferencia.

Esta es, a grandes rasgos, la historia del desarrollo de la ordenación internacional del Derecho privado aéreo y de los organismos que la impulsan. En el momento actual nos hallamos pendientes de la posible celebración de la V Conferencia de Derecho Internacional Privado Aéreo, que habría de reunirse, en fecha aún no fijada exactamente, de acuerdo con la sugerencia de que antes se hizo mención, y que iría precedida, naturalmente, de una sesión del C. I. T. E. J. A., para perfilar definitivamente los proyectos ya indicados, antes de someterlos al voto de la Conferencia. Inútil es señalar, por otra parte, la importancia que reviste en el momento actual el regular de una manera uniforme todo lo relativo a transferencias de propiedad e hipoteca de aeronaves, y que una resolución acertada de estos problemas proporcionaría a los países de escasa industria aeronáutica una fórmula eficaz y segura para la adquisición al contado y a crédito de aquellos aparatos que precisan para el mantenimiento de sus líneas aéreas.

