

CONDICION JURIDICA DEL COMANDANTE DE AERONAVE DE ESTADO

por *Martín BRAVO NAVARRO*
Del Cuerpo Jurídico del Aire

La condición jurídica del Comandante de aeronave ha sido reiteradamente objeto de atención por los especialistas del Derecho aéreo, si bien —debido quizás a la complejidad de la figura y a las numerosas cuestiones que el tema lleva consigo— solamente han sido realizados estudios parciales o regulaciones muy particulares. En todo caso tales estudios se han polarizado hacia el Comandante de aeronave en cuanto ejerciendo sus funciones dentro siempre del tráfico aéreo privado, tanto interno como internacional, bien en nombre propio o bien al servicio de una explotación aérea ajena que utiliza la aeronave como medio para desarrollar una actividad de muy diverso carácter en razón a las múltiples aplicaciones que ofrece la técnica del vuelo. Un análisis, sin embargo, de esta primordial figura del tráfico aéreo en lo que a la navegación aérea estatal se refiere, no hemos podido localizar hasta el momento entre la ya numerosa y extensa bibliografía del Derecho aéreo, como tampoco tenemos conocimiento de que se haya realizado un estudio especial del Comandante de aeronave de la Organización de las Naciones Unidas o de las organizaciones internacionales como la O. T. A. N., la S. E. A. T. O. o el grupo adscrito al Pacto de Varsovia, materia que aunque consideramos también de indudable interés es ajena al ámbito en que se desenvuelve nuestro trabajo.

Con objeto de contribuir en la medida de nuestras posibilidades a superar aquella laguna doctrinal, se han escrito las líneas que siguen, señalando y exponiendo las cuestiones generales y más fundamentales que estimamos ofrece el tema, permitiéndonos, en algunos casos, expresar nuestra opinión con las soluciones que nos parezcan más oportunas, y que serán agrupadas finalmente en un mismo apartado como resumen de lo escrito.

Una primera advertencia interesa hacer inmediatamente si queremos fijar en sus justos límites el objeto de este estudio, y es, que partiendo del concepto más generalizado de aeronave de Estado, dejaremos fuera de nuestro análisis a los Comandantes de aeronaves que aun perteneciendo al Estado o a una entidad pública, son utilizadas para la satisfacción de fines privados o cuasiprivados. Asimismo, hemos de hacer constar que el cumplimiento por parte de algunas empresas aéreas privadas de fines o servicios públicos como es el de correos, no debe servir tampoco para calificar tales empresas como públicas, por cuanto que estos servicios son ordinariamente impuestos por el Estado mediante los conciertos oportunos, pero sin que por ello se desnaturalize el carácter genuinamente privado de aquellas explotaciones dedicadas primordialmente a una actividad económica en beneficio de intereses particulares. De ahí que la condición jurídica del Comandante de aeronave que en ellas presta sus servicios, no sufra tampoco ninguna variación y le sean, por tanto, de aplicación en líneas generales las normas que integran el estatuto del Comandante de aeronave en la navegación aérea privada.

Nos ocupamos, por tanto, en el análisis de la condición jurídica del Comandante de aeronave de Estado en tiempo de paz, considerando que tal aeronave presta un servicio eminentemente público, en razón del cual reciben un tratamiento jurídico especial tanto en las legislaciones de cada país como ante el Derecho internacional. Entre estas aeronaves deben incluirse no sólo las que por ser propiedad del Estado estén destinadas a realizar un servicio público, en cualesquiera de las ramas de la Administración (v. gr.: Ministerio de Defensa, Gobernación, Transporte y Comunicaciones, etc.), sino también aquellas aeronaves que siendo de propiedad particular son intervenidas, requisadas o contratadas por el Estado temporalmente para la realización de tales servicios (v. gr.: transporte militar en caso de emergencia), porque

en tales circunstancias, como advierte TAPIA (1), pierden, en realidad, su carácter privado.

Por la doctrina y la legislación comparada se distinguen tradicionalmente como supuestos de aeronaves de Estado, las aeronaves militares, aduaneras y de policía, distinción que ha sido definitivamente consagrada por el Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago, de 1944, en su art. 3.º, excluyendo, por tanto, las aeronaves postales admitidas en alguna legislación y por algún sector doctrinal. No existe un estatuto jurídico que regule especialmente y por separado estas aeronaves, ya que tanto las leyes nacionales como los Convenios internacionales de la navegación aérea, se limitan ordinariamente a excluirlas del ámbito de su aplicación, o señalan expresamente cuáles son los preceptos —siempre escasos— que excepcionalmente son comunes al tráfico privado y estatal. Al admitir la existencia de un régimen jurídico singular para las aeronaves de Estado —por vía de excepción y sin que se haya articulado independiente tal régimen, repetimos— el legislador no ha mencionado la persona que ha de asumir el comando de tales aeronaves; sin embargo, debe advertirse que son materias íntimamente conexas, de tal suerte que las normas excepcionales que regulen tales aeronaves, deben reflejarse igualmente en la condición y régimen jurídico del Comandante de la aeronave de que se trate. De ahí, que a falta, hasta el momento, de una propia normativa especial para el Comandante de aeronave de Estado, tengamos que recurrir, en nuestro intento de analizar su condición jurídica, a los principios generales que inspiran el régimen singular a que vienen sometidas éstas.

Sin entrar en el estudio de los diversos criterios empleados para fijar el concepto de aeronave de Estado (2) y en especial de la aeronave militar, debemos hacer constar que la exigencia de un régimen jurídico especial ha sido una constante reconocida y proclamada desde los mismos albores del Derecho aéreo, hasta el punto de que a juicio de algún autor (3), es uno de los prin-

(1) TAPIA SALINAS (L.): *Regulación jurídica del transporte aéreo*. Madrid, 1957, pág. 34.

(2) Para una ampliación de esta materia, véase LOUSTAU FERRAN (F.) en su obra *La aeronave y su régimen jurídico*. Madrid, 1958, págs. 33 y sigs.

(3) GÓMEZ JARA (C.): *La aeronave militar en relación con la vigente*

cipios más clásicos del Derecho aéreo internacional; tanto en la doctrina (v. gr.: FAUCHILLE, informe presentado en 1902 al Instituto de Derecho Internacional) como en las primeras conferencias internacionales de Derecho aéreo (v. gr.: París, 1910), fué objeto de especial atención la aeronave pública o de Estado, atención que ha ido creciendo al compás del prodigioso desarrollo de la aviación, especialmente debido a razones militares.

En la actualidad el régimen jurídico excepcional de la aeronave de Estado, viene reconocido en la mayoría de los Convenios internacionales en vigor, tales como:

— Convenio de Varsovia, 1929; art. 2.º: "Este Convenio se aplicará a los transportes efectuados por el Estado o las demás personas jurídicas de Derecho público, en las condiciones señaladas en el art. 1.º (transporte internacional de personas, equipajes o mercancías, efectuado contra remuneración en aeronave). *A sensu contrario* debe entenderse que cuando tales transportes sean realizados por y con aeronaves de Estado, en cumplimiento de un servicio público, no les será de aplicación el Convenio."

— Convenio de Ginebra, 1933. Embargo preventivo de aeronaves; art. 3.º: "Las aeronaves destinadas exclusivamente a un servicio del Estado..."

— Convenio de Bruselas, 1938. Asistencia y salvamento de aeronave o por aeronaves en el mar; art. 16: "La presente convención será aplicable, salvo las disposiciones del artículo 13 (relativas a la competencia sobre acciones de indemnización o remuneración) a los buques y aeronaves de Estado, excepción hecha de los buques y aeronaves militares, aduaneros o de policía..."

— Convenio de Aviación Civil Internacional de 1944 (ya citado).

— Convenio de daños a terceros en superficie, Roma, 1952; artículo 26: "El presente Convenio no se aplica a los daños causados por aeronaves militares, de aduanas o de policía."

ley de Navegación aérea. Valladolid, 1962, pág. 6. Véase también VACO (G.): "Aeromobile civile e di stato", en *Rivista Aeronautica*, 1960, páginas 1927 y sigs.

— Convenio sobre las infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de aeronaves, Tokio, 1963; art. 1.º: “El presente Convenio no se aplicará a las aeronaves utilizadas en servicios militares, de aduanas y de policía.”

Aunque en el Proyecto de Convenio sobre abordaje, se establece en su art. 12 que “el presente Convenio se aplica a los daños causados o sufridos por aeronaves militares, de aduanas y policía”; sin embargo —añade—, “los Estados contratantes pueden declarar en el momento de la ratificación o de la adhesión, que las disposiciones del presente Convenio no se aplican a los daños causados o sufridos por sus aeronaves militares, de aduanas y policía, o únicamente a los daños sufridos por tales aeronaves. Los Estados contratantes que hagan tal declaración pueden retirarla en cualquier momento, pero ello no producirá efecto alguno sobre los abordajes ocurridos antes de su notificación a la O. A. C. I.” (4).

Igualmente el reconocimiento de ese singular régimen jurídico para las aeronaves de Estado es criterio comúnmente aceptado en los Convenios internacionales bilaterales y en las legislaciones de numerosos países, si bien difieren en cuanto al sistema adoptado para distinguirlas de las aeronaves privadas, a la terminología empleada e incluso al sentido que ha de darse a la expresión “servicio público”, que están llamadas a prestar aquellas aeronaves (5).

Sin embargo, aun teniendo en cuenta la singular condición y las características especiales que reúne la aeronave de Estado, como medio de locomoción que es al fin y al cabo, no debe olvidarse tampoco que ha de acomodarse a las normas civiles, guber-

(4) El Subcomité Jurídico establecido por el Comité Jurídico de la O. A. C. I. en su décimosegundo período de sesiones (agosto-septiembre de 1959) para el estudio del Proyecto, opinó que “podían existir ciertos Estados a los que pudiera convencerse para que incluyeran sus aeronaves en el Proyecto de Convenio si se les diera la facultad de hacer una reserva en el sentido de que determinadas clases de sus aeronaves de Estado serán objeto de Convenio con la opción adicional de que las demandas por daños causados por tales aeronaves podrán ejercitarse ante sus propios tribunales”. (Véase: *Documentos del Comité Jurídico de la O. A. C. I.*, 1961, pág. 57.)

(5) V. más ampliamente LOUSTAU: ob. cit., pág. 37.

nativas y administrativas que regulan dicho tráfico, como son las leyes relativas a vías aéreas, sanidad, aduanas, certificados de aeronavegabilidad, etc.; por ello casi todas las legislaciones nacionales —una enumeración exhaustiva parece innecesaria— y algunos Convenios internacionales, al mismo tiempo que admiten la peculiaridad de su régimen jurídico, establecen determinados supuestos en que aquellas aeronaves vienen a ser comprendidas también, dentro de su campo de aplicación.

Señalado aquel régimen excepcional, nos resta por indicar cuáles son las características generales y comunes que advertimos en las aeronaves de Estado, y que ciframos en las siguientes notas:

— *Singularidad.*—Por estar dotadas de un régimen jurídico peculiar en la navegación aérea, según acabamos de señalar.

— *Beneficios de extraterritorialidad.*—Por ser considerada siempre la aeronave de Estado territorio del Estado de que se trate, cualquiera que sea el lugar o el espacio en que se encuentren, participando de las mismas exenciones legales y jurisdiccionales, que disfrutan los buques públicos, frente a la soberanía de países extranjeros.

— *Limitaciones a la libertad de sobrevuelo sobre países extranjeros.*—A cambio del privilegio de extraterritorialidad y por no estar comprendidas estas aeronaves dentro de los Convenios relativos a las libertades del aire, reconocidos por la mayoría de los países en lo que a la navegación aérea privada se refiere, necesitan en todo caso el permiso para aterrizar y aun sobrevolar los países extranjeros (6). Quedan exceptuadas de esta limitación las aeronaves de Estado que presten un servicio de búsqueda y salvamento, con arreglo a los Convenios especiales que hubieran sido concertados entre los Estados de que se trate.

— *Sumisión a las disposiciones sobre policía de la circu-*

(6) TAPIA SALINAS: ob. cit., pág. 34.

De tal suerte se requiere esta autorización, que su falta implicará la privación de los beneficios de extraterritorialidad, incluso en los aterrizajes forzosos o impuestos por la autoridad territorial, conforme ya tenía previsto la Convención de París de 13 de octubre de 1919 (arts. 2.º, 15, 30-32).

lación aérea y disciplina de vuelo, así como otras disposiciones que afectan al interés público del país sobrevolado (artículo 3.º, apartado d) de la Convención de Chicago).

¿Qué consecuencias implica para la persona encargada del comando de la aeronave de Estado, el singular régimen jurídico a que vienen sometidas éstas? Consideramos que esta cuestión debe ser estudiada por separado, según se trate de aeronaves públicas, no militares o militares, dada la singular condición de éstas dentro de las aeronaves de Estado y en razón a los genuinos caracteres y diversidad de matices que ofrece el estatuto del Comandante de aeronave en cuanto militar.

SECCION PRIMERA

EL COMANDANTE DE AERONAVE DE ESTADO, NO MILITAR

Encuadramos dentro de este epígrafe los Comandantes de aeronaves aduaneras y de policía solamente, según la distinción consagrada por la Convención de Chicago; prescindimos, por tanto, de las aeronaves postales, que aunque asimilables "formalmente" a las aeronaves de Estado, "realmente" y a todos los efectos jurídicos deben considerarse como privadas, como ya se tuvo en cuenta en la Convención de París de 1919 (7).

Cual sea el estatuto jurídico del Comandante de estas aeronaves, es cuestión sobre la que no ha mostrado particular atención la doctrina hasta el momento ni tampoco ha sido objeto de una regulación específica por las leyes nacionales o los Convenios internacionales, si bien hemos de hacer constar que el Proyecto de Convenio Internacional ha tomado conciencia del problema, al excluir, conforme al art. 10, de su ámbito de aplicación al "Comandante en servicio a bordo de aeronaves militares, de aduanas o de policía", siguiendo, como vemos, la triple distinción de aeronaves de Estado, generalmente admitida en nuestros días.

A causa de esas deficiencias doctrinales y legales apuntadas, habremos de utilizar en nuestro estudio, junto a los resultados que

(7) LOUSTAU: ob. cit., pág. 38.

ofrece el precedente examen de la aeronave de Estado, los principios generales del Derecho público nacional e internacional y los que en particular inspiran el régimen jurídico de las aeronaves privadas, bien haciendo la oportuna referencia a las normas generales que les son comunes, o bien considerando las razones que justifican su inaplicabilidad.

Teniendo en cuenta las precedentes observaciones y siguiendo en líneas generales el método adoptado en nuestro análisis del Comandante de aeronave privada, exponemos a continuación en síntesis, con las soluciones que estimamos oportunas, las cuestiones y problemas que a nuestro entender plantea el estatuto de los Comandantes de aeronaves públicas, no militares.

A) *Condiciones psicotécnicas y habilitación legal*

Estimamos que rigen las mismas normas que las leyes nacionales establecen en la navegación privada respecto a la edad, condiciones psíquicas y físicas, conocimientos y experiencia del pilotaje, documentación (títulos, licencias y habilitación para el tipo de aeronave de que se trate), etc.; en el caso de que el propio Comandante no sea el encargado de dirigir la aeronave directamente, deberá, al menos, poseer los conocimientos técnico-profesionales que le capaciten para el superior mando y responsabilidad que en todo momento le corresponden.

B) *Condiciones relativas al estado de ciudadanía*

Creemos que las limitaciones que los distintos países imponen a los extranjeros para el ejercicio de las funciones del comando en aeronaves privadas sometidas a su soberanía, deben convertirse en prohibiciones absolutas, cuando se trate de aeronaves de policía o aduaneras, en razón a la índole especialmente pública del servicio que estas aeronaves prestan.

C) *Estatuto personal respecto al Estado*

Dado el cometido y la especial situación de dependencia de los Comandantes de estas aeronaves, con el Estado a cuyo servicio se incorporan, débese asimilar su estatuto personal al de

los funcionarios públicos, con mayores obligaciones, si cabe, respecto a fidelidad y exactitud en el cumplimiento de sus funciones, compensadas con el más significado carácter de autoridad y facultades de mando que en todo momento le son anejas.

D) *Derechos y obligaciones como encargado de la dirección aeronáutica y delegado de la Autoridad del Estado*

Aparte de los deberes y funciones específicos y correspondientes a sus funciones de policía y aduaneras, le son también de aplicación las mismas disposiciones que sobre policía de la circulación y disciplina de vuelo, vienen impuestas a los Comandantes de aeronaves privadas, como encargados de la dirección aeronáutica, sin perjuicio de la autonomía de movimientos que en casos excepcionales deba reservarse a las aeronaves policiales en el cumplimiento de sus fines (v. gr.: investigación del delito, localización y persecución de los culpables, etc.).

Como delegados de la autoridad del Estado, además del propio cometido oficial que deban desempeñar, creemos deben también ejercer las atribuciones que excepcionalmente se atribuyen al Comandante de aeronave privada como sustituto del funcionario civil en determinados actos jurídicos (verbigracia: actos de última voluntad y defunciones, de cualquier miembro de la tripulación).

E) *Responsabilidades*

Deben estar sujetos al mismo régimen de responsabilidades penales, gubernativas y civiles, establecidos en la navegación aérea privada. Así, al lado de la responsabilidad penal aeronáutica (en su doble vertiente dolosa y culposa), habrá que tener en cuenta la que provenga del incumplimiento o infracción de los deberes que deriven de su especial situación jurídica de cuasifuncionario público. Y junto a la responsabilidad gubernativa derivada de las infracciones de las normas sobre el tráfico aéreo y disciplina de vuelo, debe tipificarse la que sea consecuencia de la infracción de las órdenes concretas que le hayan sido dictadas por los Mandos superiores del servicio en que cumpla sus funciones. Igualmente

debe admitirse la responsabilidad civil subsidiaria del Estado, por los delitos y faltas cometidas en el desempeño de su cometido, responsabilidad que recaerá directamente en éste, cuando se declare por los daños a terceros en superficie ocasionados sin culpa o negligencia o abordaje fortuito (supuestos de responsabilidad civil objetiva).

F) *Privilegios de jurisdicción en países extranjeros*

Entendemos que los beneficios de extraterritorialidad anejos a la aeronave de Estado que sobrevuele o aterrice en país extranjero, deben concederse igualmente a la persona que asuma el mando de tales aeronaves, siempre que el hecho enjuiciable haya sido cometido por el Comandante en el ejercicio de sus funciones; no se nos oculta la escasa viabilidad de este principio —generalmente proclamado en casi todas las legislaciones—, cuando se pretenda hacer valer ante soberanías que lo desconocen, carezcan de relaciones diplomáticas con el país del pabellón de la aeronave o sólo permitan su ejercicio a los Estados con quienes hayan concertado previamente su concesión. De ahí una vez más la conveniencia de un estatuto internacional que con la anuencia de los Estados interesados resuelva por anticipado estos conflictos.

G) *Prohibiciones*

En principio, salvo la autorización expresa del Estado sobrevolado, les está vedada la circulación aérea sobre países extranjeros sometiéndose en caso de obtener tal autorización a las disposiciones sobre policía de la circulación y disciplina de vuelo.

SECCION SEGUNDA

EL COMANDANTE DE AERONAVE MILITAR (8)

Admitido un régimen de excepción para todas las aeronaves de Estado, tal singularidad se hace más necesaria y encuentra sus más justificadas razones, cuando se trata de aeronaves militares. En efecto; la aeronave militar en razón a la organización a que pertenece, a los fines que cumple y al mando y tripulación que la compone, constituye una categoría peculiarísima, que reclama necesariamente un estatuto distinto a cualquier otro tipo de aeronave, a semejanza del que se reconoce tradicionalmente al buque de guerra por la doctrina (9) y reglamentaciones del Derecho marítimo; por ser la aeronave un medio operativo de las Fuerzas Armadas, sobre las cuales el Estado ejerce las funciones más preeminentes de soberanía, deben mantenerse las normas privadas y administrativas en muy segundo plano, sin perjuicio de admitir su aplicabilidad en algunos supuestos, como ya dejamos indicado, para las demás aeronaves de Estado.

El régimen jurídico del Comandante de aeronave militar, ven-

(8) Sobre el concepto de aeronave militar, consúltese la bibliografía indicada por GÓMEZ JARA en su trabajo ya citado, así como el estudio de MEYER (A.): "Militärluftfahrzeug", en *Zeitschrift für Luftrecht...*, cuaderno 2-1963, págs. 133 y sigs.

Idem.: "L'aéronef militaire et le droit des gens", publicación de la *Société International de Droit Pénal Militaire et de Droit de la Guerre*, con sede en Bruselas.

(9) "Todos estos aspectos —nos dice FARIÑA— plasman en un cuadro de obligaciones y facultades que se desenvuelven normalmente en tiempo de paz con arreglo a regulaciones diversas, unas de orden interno y otras de carácter internacional, establecidas mediante convenios o formadas por la costumbre y admitidas como norma internacional de carácter general. Al interrumpirse las relaciones pacíficas entre los Estados y surgir el estado de guerra, todo ese conjunto de normas se transforma profundamente. El buque de guerra —y en nuestro caso la aeronave militar—, como unidad combatiente, tiene entonces que cumplir la principal misión para que fué organizado y sus actividades se desenvuelven con arreglo a las normas específicas de la guerra marítima que constituye una reglamentación peculiar en el Derecho internacional" (véase FARIÑA QUITIÁN (F): *El buque de guerra*. Editorial Naval, Madrid, 1941, pág. 34).

drá, pues, condicionado por las normas propias del Convenio internacional sobre el estatuto de la aeronave militar y las disposiciones internas que cada país haya dictado para el personal aeronáutico militar. A falta de un estatuto internacional sobre la aeronave militar, habrá que estar, por el momento, a las disposiciones nacionales que aunque distintas entre sí y sujetas a las variaciones que impongan las circunstancias de orden político-militar del momento, están inspiradas en principios comunes, que intentaremos formular en sus líneas generales seguidamente.

A) *Condiciones psicotécnicas y habilitación legal*

Dado el especialísimo carácter de la misión y las funciones a desempeñar por el Comandante de la aeronave militar, es lógico que cada Estado reglamente a través de los departamentos militares respectivos las singulares aptitudes que se requieren para el ejercicio de tal cometido. “Es explicable —advierte GÓMEZ JARA (10)— que no rijan en esta materia los preceptos que la regulan con relación al personal navegante civil, ni se pueda exigir a los pilotos militares que tripulen una aeronave de este carácter la presentación de una licencia de aptitud. El hecho de que el Estado dé comisión a una persona para que conduzca una aeronave constituye garantía suficiente de que aquélla reúne las condiciones de aptitud precisa”. Se confiere, pues, a los organismos militares de cada Estado, la fijación de las condiciones psicotécnicas para el comando de aeronaves militares, así como la verificación del mantenimiento de esta idoneidad, en la forma y tiempo que la autoridad militar competente estime oportuno, según las necesidades y la mayor eficacia del servicio lo requiera (11).

(10) Ob. cit., pág. 45.

(11) Es lógico que, en consecuencia, las legislaciones nacionales omitan una regulación amplia y específica de esta materia, limitándose a señalar en la mayor parte de los casos, los principios y normas generales de la navegación aérea civil que les son de común aplicación. Sin embargo —aunque sin ofrecer tampoco una regulación completa— la ley federal austríaca de 2 de diciembre de 1957, dentro del capítulo especial que dedica al personal de aviación militar (secciones 53 a 57), establece que solamente los poseedores de una licencia de piloto militar expedida por el Ministerio de Defensa puede ostentar tal condición (sección 56);

B) *Condiciones relativas al estado de ciudadanía*

Salvo el caso de alianzas o pactos militares que permitan el pilotaje de aeronaves extranjeras, se reserva en forma exclusiva el comando de estas aeronaves a los ciudadanos del propio país en calidad de militares profesionales o paisanos militarizados. El enrolamiento como piloto en las Fuerzas extranjeras, sin la autorización del propio Estado, implica ordinariamente la pérdida de la propia nacionalidad, sin perjuicio de las responsabilidades que hubiere lugar, cuando se trate de aviadores militares profesionales por el presunto delito cometido, al abandonar el propio Ejército (abandono de destino, desertión, traición, etc.).

C) *Estatuto personal respecto al Estado*

Se rige por las normas correspondientes al estatuto del personal militar.

D) *Derechos y obligaciones como encargado de la dirección aeronáutica y delegado de la autoridad del Estado*

En el cumplimiento de misión específica militar, los deberes y funciones del Comandante, vienen señalados por las normas e instrucciones dictadas en cada caso por los Mandos superiores, sobre las formas y condiciones del vuelo; siempre que no contradigan estas órdenes, entendemos le son también de aplicación las disposiciones generales sobre policía de la circulación y discipli-

sienta las normas generales para la expedición de los títulos aeronáuticos militares (tipos, duración y extensión de su validez, posibilidades de uso, condiciones físicas y mentales), así como los requisitos bajo los cuales tal documentación puede ser expedida de acuerdo con las necesidades de la seguridad del tráfico y la defensa nacional (sección 57).

Para una ampliación en esta materia, véase GEUSAU (H): "Die Erlaubnis zur benutzung von militärluftfahrzeugen" en *Zeitschrift für Verkehrsrecht*, 1962, págs. 173 y sigs.

na de vuelo (12); igualmente consideramos, que al lado de aquellas funciones que le corresponde cumplir como órgano ejecutivo militar de la autoridad del Estado, puede desempeñar también el

(12) KOLN (R.), coincidiendo con esta apreciación nuestra (véase su estudio: "Die Ahndung fliegerischer verstösse gegen die sicherheit und ordnung im zivilem und militärischen luftverkehr", en *Zeitschrift für Luftrecht...*, cuaderno 3-1962, págs. 206 y sigs.), observa que los preceptos de la ley alemana de 10 de enero de 1959, relativa a la circulación aérea, sólo admiten ciertas excepciones en su aplicación al tráfico militar, cuando concurren circunstancias *forzosamente necesarias* en el uso de sus más elevadas funciones de soberanía.

Un examen de los problemas que presenta la posible interferencia de los sistemas de control civil, con la propia organización de los controles aéreos militares, viene expuesto en la revista *Interavia* (núm. 12 (1962), página 1564), que por su especial interés para nuestro estudio, consideramos conveniente transcribir junto con sus conclusiones.

Los operadores del control civil de tráfico aéreo controlan todos los vuelos que se efectúan en IFR, salvo las porciones del espacio aéreo vigilado. Por su parte, las Fuerzas Aéreas de muchos países tienen su propia organización de control que se encargan de dirigir todos los vuelos de aviones militares hasta donde éstos no caen bajo los reglamentos internacionales de circulación aérea. Así, pues, resulta muy a menudo que unos aviones que se hallan en el mismo espacio aéreo son controlados por dos organismos diferentes, entre los cuales es difícil la coordinación y, a veces, inexistente. En la mayoría de los países europeos, las autoridades responsables comienzan a percatarse de la necesidad de un control combinado civil y militar, habiendo dado los primeros pasos en este sentido Inglaterra, siguiendo el ejemplo de Norteamérica.

Todo sistema futuro para el control aéreo deberá tener en cuenta las siguientes condiciones:

— Todos los aviones que vuelen en un sector bien definido del espacio aéreo deben estar sometidos al control de la circulación aérea.

— Un solo organismo debe tener la responsabilidad de *todos* los aviones que vuelen en la misma zona. Las únicas excepciones posibles a esta regla serían las operaciones militares de gran urgencia (misiones de interceptación, por ejemplo), e incluso en este caso, sería menester que un control efectivo de radar garantizase la seguridad de los otros aviones. Para ciertos ejercicios militares que, dada su naturaleza especial, no se prestan al control terrestre (acrobacia, vuelos de reconocimiento y entrenamiento a baja altura) es preciso reservar una porción del espacio aéreo de modo temporal o permanente. Los vuelos hacia o desde esta zona de ejercicios deberán ser controlados del mismo modo que los otros.

cometido que asignábamos a los demás Comandantes de aeronaves, como sustitutos del funcionario civil en determinados actos jurídicos (v. gr.: defunciones, testamentos, etc.) (13).

En todo caso somos partidarios de otorgar la máxima autoridad al Comandante sobre la aeronave en vuelo reglamentariamente ordenado o autorizado, cualquiera que fuere la categoría de los demás componentes de la tripulación y pasaje, salvo el supuesto de que entre éstos se encuentre un superior inmediato, a quien corresponda tal autoridad por razones de orden táctico-logístico o del particular servicio que preste la aeronave.

E) *Responsabilidades*

Les será de aplicación el mismo régimen jurídico, penal, gubernativo y civil que se establezca en las leyes de la navegación aérea privada para los demás Comandantes de aeronaves.

Al lado de la responsabilidad proveniente de delitos o faltas comunes, estarán igualmente sujetos a la que deriva de la infracción de las leyes penales militares, teniendo en cuenta que para graduar la gravedad del delito culposo cometido por un aviador militar —tipificado en estas leyes y asimilable al delito de imprudencia aeronáutica común—, no entra en juego el principio de *culpa lata*, sino la previsión, diligencia y atención especialísima que se exige siempre al militar en el cumplimiento de sus obligaciones estrictamente castrenses, profesionales o técnicas.

Igualmente, junto a la responsabilidad gubernativa, por infracción de las normas comunes sobre el tráfico aéreo y disciplina de vuelo, le será también exigida la que derive del incumplimiento de las órdenes dictadas por sus Mandos superiores o infrinjan reglamentaciones específicamente militares.

Por lo que respecta a las responsabilidades civiles, se ha de declarar la responsabilidad subsidiaria del Estado a través del Ejército respectivo, en los casos de insolvencia del culpable cuando la infracción se haya cometido en el desempeño de las funciones

(13) Sobre el testamento militar aéreo, véanse las consideraciones que hace DEL VALLE en su estudio: "Problemas que suscita el testamento militar en su aplicación al Arma aérea", publicado en la *Revista de Aeronáutica*, junio de 1943.

que le fueron encomendadas al piloto militar, responsabilidad que deberá ser directa por los daños a terceros en superficie ocasionados sin culpa o negligencia o abordaje fortuito (14).

F) *Privilegios de jurisdicción en países extranjeros* (15)

En virtud del principio de extraterritorialidad (admitida ya en la conferencia de Estocolmo de 1924, art. 2.º), debemos reconocer en favor del Comandante de aeronave militar, la exención de jurisdicción criminal 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 (v. gr.: ayudando de algún modo —claves, señales o armas— a una subversión contra el Gobierno del país sobrevolado) en

(14) Alguna legislación como la alemana (Ley de 10 de enero de 1959, art. 53) determina el alcance y forma de exigir esta responsabilidad; sobre esta materia véase: RUDOLF: *Die Haftung für Drittschäden beim Betrieb Militärische Luftfahrzeuge nach dem Luftverkehrs-gesetz*, Zlr, 1959.

En Francia, por resolución ministerial de 10 de agosto de 1963, se ha declarado la responsabilidad del Estado por daños causados a particulares a consecuencia del paso de la barrera del sonido por aeronaves militares, sobre la base de que estos aviones volaban por encima del lugar y en el momento en que el daño se produjo y que hubo una relación de causa a efecto suficientemente establecida, recordando, por otra parte, a los Comandantes de aeronaves la prohibición de franquear aquella barrera en picado por encima de las poblaciones, y en vuelo horizontal sobre aglomeraciones. (Cfr. *Revue Française de Droit Aérien*, núm. 1, 1964, página 98.)

(15) Sentaremos aquí los principios generales sobre la materia, haciendo constar, no obstante, que en algunos casos los convenios bilaterales o multilaterales celebrados entre los países afectados son los que de hecho regulan la situación jurídica de las Fuerzas Armadas en tiempo de paz en territorio extranjero.

Un análisis sobre el estatuto jurisdiccional y disciplinario de las Fuerzas de Urgencia de las Naciones Unidas, nos lo ofrece DEBROUX (F.) en el estudio recogido bajo el mismo título en *Revue de Droit Pénal Militaire et de Droit de la Guerre*. Bruselas, 1962, tomo I-2, págs. 269 a 288.

En la misma revista (tomo II-1, págs. 77 y sigs.) DANSE (M.) aborda el Estatuto penal de la O. T. A. N. sobre el territorio de la República Federal Alemana.

cuyo caso deben prevalecer los derechos de soberanía propia, sobre la ficción de extraterritorialidad.

Cuando la aeronave se hallare estacionada en tierra, entendemos —en analogía con la práctica internacionalmente reconocida para los buques de guerra— que debe subsistir la jurisdicción del Estado a que pertenezca el Comandante si los hechos que se le imputan han sido realizados con motivo 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.), con la condición, igualmente, de que el delito cometido no afecte al orden público o normas de seguridad y policía del país extranjero.

Discutible es, sin embargo, si los delitos o faltas comunes cometidos por el comandante fuera de los actos del servicio deben ser también conocidos y castigados por la jurisdicción penal extranjera. De acuerdo con la doctrina del Derecho marítimo respecto a casos similares en que pueda verse envuelto el Comandante del buque de guerra, somos partidarios de otorgarle a aquél una inmunidad parecida a la que gozan los miembros del Cuerpo diplomático.

Por lo que se refiere al derecho de asilo a ejercer por el Comandante, consideramos —siguiendo la pauta marcada por la práctica internacional con respecto a los buques de guerra— que debe rechazarse tal derecho cuando se trate de delincuentes comunes extranjeros; si quienes se han refugiado a bordo son súbditos del propio país a que pertenece la aeronave, somos partidarios de su concesión asimismo en analogía con lo establecido para los buques de guerra. Por lo que se refiere a los delincuentes políticos y militares, sin distinción de nacionalidad, estimamos que puede el Comandante otorgarles también el asilo, pero guardando de evitar las enojosas e incluso funestas consecuencias que en el orden diplomático pudiera implicar el ejercicio de tal derecho.

G) *Prohibiciones*

Como contrapartida a los privilegios que acabamos de señalar, el Comandante de aeronave militar no disfruta de las mismas libertades de sobrevuelo que gozan los pilotos civiles sobre los países extraños. Es necesario en todo caso la autorización ex-

presa del Estado sobrevolado y en el supuesto de serle concedida, deberá someterse a las disposiciones dictadas por éste sobre policía de la circulación aérea y disciplina de vuelo; en algunos países se concede una autorización especial permanente en los casos de asistencia y salvamento, con arreglo a lo previsto en determinados Convenios bilaterales, dada la inaplicabilidad del Convenio de Bruselas conforme ya advertimos.

LEGISLACION ESPAÑOLA

No existe en la legislación española una regulación específica del Comandante de las aeronaves de Estado; en algunos preceptos de la ley de Navegación aérea de 21 de julio de 1960 se contienen determinadas prescripciones para estas aeronaves y muy particularmente respecto al tráfico aéreo militar (arts. 8.º, 11, 17, 34 a 38, 45, 46, 51 a 58, 61 y 134), reconociéndoles una singularidad ya tenida en cuenta en leyes anteriores y Convenios bilaterales celebrados con diversos países (16).

Continuando con el criterio sistemático adoptado expondremos seguidamente, en concreto, las normas relativas al Comandante de aeronaves de Estado en general, terminando nuestro trabajo con las normas referentes al Comandante de aeronave militar en particular.

A) COMANDANTE DE AERONAVE DE ESTADO EN GENERAL

La Ley de 21 de julio de 1960 considera como aeronaves de Estado, en su art. 14:

- 1.º Las aeronaves militares.
- 2.º Las aeronaves no militares destinadas exclusivamente a servicios estatales no comerciales.

Prescinde, pues, de la distinción tradicional y enuncia una fórmula genérica, en la que indudablemente caben las aeronaves

(16) V. gr.: Convenio con los Países Bajos de 14 de febrero de 1930 (artículo 3.º); Convenio con Bélgica de 27 de febrero de 1932 (art. 3.º), y Convenio con Suecia de 11 de abril de 1933 (art. 3.º).

de policía (por ejemplo, el servicio de policía de tráfico mediante helicópteros, dependiente del Ministerio de la Gobernación) y las aduaneras, así como cualquier otra que eventualmente pueda ser utilizada por el Estado con carácter no comercial (entre las cuales creemos deberán incluirse las aeronaves postales, dada la amplitud del precepto).

En el art. 6.º se considera la aeronave de Estado como territorio español, cualquiera que sea el lugar o espacio donde se encuentren, lo cual deberá implicar los consiguientes beneficios de exención de jurisdicción extranjera para su Comandante, según vimos en su momento; es conveniente advertir, no obstante, que el principio general y absoluto de extraterritorialidad sentado en este precepto, hay que entenderlo, en lo que a la jurisdicción penal se refiere con los obligados, limitaciones que impone al respecto a la soberanía extraña, materia a regular en cada caso —entretanto no se llegue al estatuto internacional— por los convenios particulares que se celebren con los demás países, en los que debe fijarse con todo detalle el alcance y límite de aquella exención de jurisdicción.

Conforme al art. 89, se prohíbe el sobrevuelo sobre territorios de soberanía nacional sin previa autorización o invitación a las aeronaves de Estado extranjeras, salvo a las destinadas al servicio de búsqueda y salvamento con arreglo a los convenios especiales.

En el art. 144 se establece que las disposiciones sobre policía de la circulación aérea y disciplina de vuelo, obligan a todas las aeronaves civiles o militares, sin distinción de categoría o clase.

Estos dos últimos preceptos obligan y habrán, por tanto, de ser tenidos en cuenta por los Comandantes de las respectivas aeronaves de Estado extranjeras que sobrevuelen el territorio de soberanía española.

Por lo que se refiere a la responsabilidad civil objetiva por daños a terceros ocasionados por accidentes de aeronaves de Estado españolas, habrá que tener en cuenta la prevención contenida en el art. 40 de la ley de Régimen jurídico de la Administración de 26 de julio de 1957, que establece en favor de los particulares el derecho a ser indemnizados por el Estado de toda lesión que sufran en cualquiera de sus bienes y derechos, *salvo en los casos de fuerza mayor*, siempre que aquella lesión sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos.

B) EL COMANDANTE DE AERONAVE MILITAR

El art. 14, apartado primero, de la ley de Navegación aérea, al definir la aeronave militar ("la que tenga por misión la defensa nacional o esté mandada por un militar comisionado al efecto"), señala que tales aeronaves quedan sujetas a su regulación peculiar. Esta regulación y la correspondiente al Comandante de esas aeronaves, no se encuentra desarrollada con unidad de doctrina y sistema en un mismo cuerpo normativo, sino que se halla desperdigada entre otras disposiciones de muy diversa índole, así verbigracia: los preceptos contenidos en aquella ley de Navegación aérea, en el Código de Justicia Militar, o en las Ordenes o Circulares dictadas por los organismos militares, sujetas a constante variación según demanden las necesidades del servicio.

Teniendo en cuenta la distinta naturaleza y ubicación de las mencionadas disposiciones, distinguimos un triple régimen jurídico en la regulación actual del Comandante de aeronave militar española.

1. *El régimen administrativo*

Este es común para todos los Comandantes de aeronaves militares, cualesquiera que sean las Fuerzas Armadas en que presten sus servicios. Lo integran las correspondientes normas de la ley de Navegación aérea de 21 de julio de 1960, declaradas de común aplicación al tráfico aéreo civil y militar, según lo preceptuado en la disposición final quinta de dicha ley, y cualquier otra disposición que complementariamente dictare el Ministerio del Aire, dada la competencia general administrativa establecida a favor de este Ministerio en el art. 8.º (17). Entre aquellas normas hay que tener en cuenta fundamentalmente:

— Respecto a *títulos* aeronáuticos, cuya expedición corresponde privativamente al Ministerio del Aire, en las con-

(17) Para un examen más amplio de la competencia administrativa respecto al tráfico aéreo militar, conforme a la Ley de 21-7-60, véase la comunicación que bajo este mismo título presentamos a las II Jornadas de Derecho Penal Militar y Derecho de la Guerra, celebradas en Burgos. Mayo, 1962. Editorial Lex Nova.

diciones que reglamentariamente determine (art. 56, párrafo segundo), después de realizar los cursos correspondientes en las escuelas de enseñanza destinadas a tal efecto (elemental, de avión de guerra, helicóptero, reactor y polimotores). Las condiciones de aptitud se revisan periódicamente mediante oportunos exámenes médicos y juicio crítico de los Mandos superiores, y pueden ser convalidados a efectos de la obtención de títulos civiles, mediante el cumplimiento de determinadas condiciones y trámites, establecidos en la Orden del Ministerio del Aire de 24 de mayo de 1955 (art. 5.º).

— Respecto a *policía de la circulación aérea y disciplina de vuelo*, el art. 144 que obliga por igual a toda clase de aeronaves.

— *Respecto a la responsabilidad gubernativa*, el art. 134 que encomienda al Ministerio del Aire la investigación y determinación de responsabilidades en los casos de accidentes aéreos, cualquiera que sea el fuero del Comandante de la aeronave; servirán de base a esa responsabilidad las infracciones recogidas en el art. 156 de la propia ley, y cualquiera otra que viniere definida en otras reglamentaciones del tráfico aéreo.

— Como Jefe de la expedición aérea, tendrá las mismas atribuciones y deberes que se reconocen al Comandante de aeronaves privadas en su calidad de sustituto del funcionario del estado civil, por el Reglamento de 14 de noviembre de 1958 y art. 38, párrafo segundo, del Código de Justicia Militar.

Asimismo debe tenerse en cuenta la prevención contenida en el art. 4.º de la Orden de 10 de diciembre de 1963 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; en base a esta prevención creemos que los Comandantes tendrán facultad de negar el embarque a quienes no justifiquen haber cubierto el seguro, aunque les haya sido autorizado el viaje por las autoridades competentes.

2. Régimen jurídico penal y procesal (18)

Viene comprendido entre las normas del Código de Justicia Militar uniforme para los tres Ejércitos, aparte de los preceptos que sean de aplicación respecto a determinados delitos comunes en el Código penal ordinario (especialmente por los delitos de imprudencia aeronáutica) y los que en el futuro sean articulados en la ley Penal de la Navegación aérea, en forma de proyecto de ley en las Cortes, en el momento de escribir estas líneas.

Conforme al art. 6.º, núm. 2, del Código marcial, los Comandantes de aeronaves militares son considerados como autoridades militares, estando fuera del territorio nacional o de su espacio jurisdiccional y atraen, por tanto, a la jurisdicción militar los delitos de atentado y desacato, injuria o calumnia clara o encubierta cometida por cualquier persona, realizado con palabras, actos o por escrito contra el Comandante de la aeronave en el espacio adonde alcance su acción militar, siempre que tiendan a menoscabar su prestigio o los vínculos de disciplina o subordinación o se refieran al ejercicio del mando militar.

Entre las numerosas figuras delictivas que el Código de Justicia Militar tipifica respecto al Comandante de aeronave militar (artículos 258, 2.º, 274, 298, 327, 330, 331, 332, 339, 340, 342, 344, 347, 348, 360, 384, 385, 388, 393 a 396 y 437), tiene marcadamente un carácter aeronáutico, las definidas en los siguientes preceptos:

— Art. 336: Modificar con daño para el servicio, las condiciones técnicas de la aeronave, sin estar autorizado para ello.

— Art. 343: Causar deliberadamente averías en la propia unidad por abordaje con otra aeronave.

— Art. 394: Perder en accidente aeronáutico la propia aeronave, por negligencia, o producir averías por igual causa abordando otra aeronave militar o civil.

(18) Para un examen más amplio y detallado del delito aeronáutico en general y de las singulares figuras delictivas tipificadas en el Código de Justicia Militar respecto al Comandante de aeronave, así como de las normas referentes a competencia y procedimiento, véase nuestro estudio: "Régimen jurídico penal y procesal de la aeronave en España", en *REVISTA ESPAÑOLA DE DERECHO MILITAR*, núm. 13, enero-junio, 1962.

No existe en el Código ningún sistema represivo específico para el delito aeronáutico, si bien en algunos casos (véase, por ejemplo, el art. 394, antes citado) la pérdida del título aeronáutico que según el art. 898, implicará, en su caso, la pena de separación del servicio a imponer en el delito mencionado, pudiera corresponderse específicamente con la conducta culposa que se sanciona, aunque no parece que esta privación del título de piloto fuera prevista por el legislador para castigar aquel delito, ya que la idea que inspira su represión es la de excluir del Ejército a quien no cumple su profesión de piloto militar con la especial diligencia y pericia que se exige a todo militar.

Desde el punto de vista procesal hay que advertir las singulares prevenciones contenidas en el art. 142 (cuando se trate de instruir causas por accidente aéreo el Juez instructor habrá de pertenecer al servicio de Vuelo), arts. 145 y 126 (el nombramiento de Fiscal recaerá en Oficial del servicio de Vuelo del Ejército del Aire si los procesados pertenecen a este Ejército) y art. 76 (el presidente y vocales de los Consejos de Guerra —con excepción del ponente— deberán ser nombrados entre los de la Escala del Aire), jurisdicción a la que corresponde ordinariamente el enjuiciamiento y sanción de los hechos.

Otra prevención interesante desde el punto de vista procesal es la contenida en el art. 640 del Código de Justicia Militar, al determinar que para la entrada y registro en aeronaves militares españolas deberá el Juez instructor avisar previamente a la autoridad o jefe superior de la misma, a fin de que preste el debido auxilio, y cuando se trate de aeronaves militares extranjeras se solicitará permiso del propio Comandante, supliendo la falta de su autorización con la del Embajador o Ministro de la nación a que pertenezca.

Por lo que se refiere a la responsabilidad civil dimanante de la criminal, rigen las normas generales del Derecho común, con la salvedad de que el Ejército se puede hacer subsidiariamente responsable cuando el Comandante de aeronave culpable sea declarado insolvente, si el delito o falta de que derive aquélla lo hubiere cometido en ocasión de ejecutar un acto de servicio reglamentariamente ordenado (art. 206 del C. J. M.); y que en los accidentes aéreos debido a casos fortuitos que hubieren causado daños a particulares, se admite la responsabilidad civil directa

del Ejército del Aire, conforme a lo previsto en el art. 7.º de la Orden de 20 de junio de 1941, y art. 77 del Reglamento de 10 de agosto de 1955 (19).

Privilegios de jurisdicción.—Aparte del fuero personal dentro de la jurisdicción española, gozan eventualmente de los beneficios de exención de jurisdicción extranjera en razón a que la aeronave militar debe ser considerada territorio español cualquiera que sea el lugar en que se encuentre (art. 6.º en relación con el 14): en justa reciprocidad habrá que admitir el mismo principio de extraterritorialidad para los Comandantes de aeronaves militares extranjeros desde el momento en que se les haya autorizado el sobrevuelo por el área de soberanía nacional o se estacionen en territorio o en las aguas jurisdiccionales de nuestro país, siempre que el delito cometido no afecte al orden público o los supremos intereses de la soberanía nacional. En algunos casos los Convenios particulares celebrados con determinados países, fijan con todo detalle el alcance de tal exención de jurisdicción (v. gr.: los acuerdos de jurisdicción respecto a las Fuerzas americanas en España de 26-12-53 y Decreto-ley de 23-12-54).

3. Régimen específicamente militar

La existencia de un régimen jurídico-penal y administrativo uniforme para el Comandante de aeronave militar no va en menoscabo del distinto régimen a que pueden venir sometidos en el plano militar, ya que integradas las Fuerzas Armadas españolas en tres Ejércitos —con plena y autónoma jerarquía militar en su orden— con la posible utilización de un propio personal aeronáutico militar, es a cada uno de los Ejércitos respectivos a quien incumbe dictar las normas que estime convenientes para este personal en lo que a mando, ascensos, organización y táctica se

(19) Véase APARICIO GALLEGO (S.): "La responsabilidad por daños a terceros en los accidentes aéreos militares"; comunicación presentada en las II Jornadas de Derecho Penal Militar y Derecho de la Guerra. Editorial Lex Nova. Valladolid, 1962 y el estudio de AMÉRICO CASTAÑO (L.): "Los daños a terceros en la navegación aérea española". Publicación núm. 6, serie roja, de la Sección de Derecho Aeronáutico del Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Madrid.

refiere, sin perjuicio de lo que disponga el Mando superior de la Defensa Nacional, a quien en última instancia compete señalar las directrices generales para todas las Fuerzas Armadas.

CONCLUSIONES

Primera.—La exigencia de un régimen jurídico particular para los Comandantes de aeronaves de Estado, debe reconocerse y proclamarse como uno de los principios fundamentales del Derecho aéreo público internacional.

Segunda.—Hasta el momento el estatuto correspondiente al Comandante de aeronave de Estado no se ha articulado nacional ni internacionalmente con unidad de doctrina y sistema en un mismo cuerpo normativo, sino que se halla desperdigado entre numerosas disposiciones de muy diversa índole (militares, penales, administrativas, etc.), limitándose ordinariamente tanto en las leyes nacionales como los Convenios internacionales de la navegación aérea a excluirlo del ámbito de su aplicación o a señalar expresamente cuáles son los preceptos que excepcionalmente son comunes al tráfico aéreo privado y estatal.

Tercera.—Teniendo en cuenta la realidad legal actual, un análisis sobre la condición jurídica del Comandante de aeronave, deberá valerse, junto a aquellas disposiciones, de los preceptos generales del Derecho público nacional e internacional y los siguientes principios que en particular informan el régimen jurídico de las aeronaves de Estado:

— La de ser consideradas como partes integrantes del Estado, con los correspondientes privilegios anejos a la extraterritorialidad fuera de las fronteras nacionales.

— Negación o restricciones a la libertad de sobrevuelo sobre países extraños.

— Singularidad de régimen respecto a ciertos requisitos administrativos, fiscales o de policía (registro, seguros aéreos, inspecciones aduaneras, etc.).

— El Estado debe asimilarse al explotador o propietario en los mismos supuestos en que a éstos alcance la responsabilidad civil directa o subsidiaria a consecuencia del accidente aéreo.

Cuarta.—El Comandante de aeronave militar, en razón a la organización a que pertenece, el instrumento en que opera y el fin que cumple, constituye una categoría peculiarísima, que reclama necesariamente un tratamiento jurídico distinto a los restantes Comandantes de aeronaves de Estado.

Quinta.—El régimen jurídico del Comandante de aeronave militar deberá estar condicionado por las normas del Convenio internacional sobre el estatuto de la aeronave militar que en su día se concierte, y las disposiciones internas que cada país dicte para el personal aeronáutico militar.

Seata.—En todo caso cuando haya de formularse su estatuto, deberán ser tenidas en cuenta las siguientes particularidades, reflejo de su peculiarísima condición jurídica:

— Requisitos especiales respecto a títulos, licencias de aptitud y calificaciones aeronáutico-militares, exigiendo la ciudadanía como condición ordinariamente indispensable para la obtención de dichos títulos y su utilización en las aeronaves militares del país de que se trate; siempre que queden a salvo las facultades discrecionales que a las soberanías nacionales deben reservarse por razón de los supremos intereses de la defensa nacional, conviene alcanzar una cierta uniformidad internacional en la reglamentación de aquellos requisitos, en garantía de la seguridad del tráfico aéreo.

— Se otorgará al Comandante con independencia de la jerarquía militar de los pasajeros, el supremo mando y responsabilidad de la aeronave, salvo que entre aquéllos se encuentre un superior inmediato a quien corresponda tal autoridad por razones de orden táctico-logístico o del particular servicio que preste la aeronave.

— La exención de la jurisdicción penal extranjera por los delitos comunes que pueda cometer el Comandante de aeronave que sobrevuele o se estacione en países extraños, siempre que la entrada haya sido autorizada y el delito no afecte gravemente al orden público o a los supremos intereses de la soberanía nacional.

— La facultad de conceder asilo a bordo de la propia aeronave, a los súbditos de su país que hayan cometido delitos comunes en el territorio extranjero, ampliando esta fa-

cultad en favor de los delincuentes políticos y militares sin distinción de nacionalidad, siempre que se puedan evitar las funestas o solamente consecuencias que en el orden de las relaciones diplomáticas pudiera implicar el ejercicio de tal derecho de asilo.

— El fuero procesal y el especial régimen aeronáutico penal y gubernativo a que viene sometido, dada su condición de militar, sin perjuicio de las demás responsabilidades comunes que puedan también imputársele por la comisión de delitos o faltas aeronáuticas de este orden.

* * *

Con el desarrollo uniformemente articulado de los principios generales sentados en las precedentes conclusiones en el correspondiente Estatuto internacional, creemos se podrá conseguir, por una parte, rellenar una laguna jurídica internacional, logro que supondrá un paso más en el camino por alcanzar en sus instituciones fundamentales, la universal solidaridad jurídica que demanda un fenómeno tan internacional como es el de la navegación aérea; por otra parte, se facilitará al Comandante de aeronave de Estado un instrumento para conocer rápida y claramente la naturaleza y contenido de sus facultades y obligaciones ante la legislación nacional y los Convenios internacionales. Y una vez más, el Derecho, en lugar de ser olvidado o desbordado por los avances de la técnica —que en forma tan patente como espectacular se hacen notar en el aspecto aviatorio—, servirá de instrumento normativo y moderador de ese progreso, superando el imperio de la fuerza o el hecho consumado por el más adelantado.