



El naufragio aéreo

Por el Comandante ERNESTO MACHIN

Es tan corriente acudir al Derecho marítimo en busca de conceptos para aplicarlos al Derecho aéreo, que no creemos haya inconveniente en admitir uno más, y así, de la misma forma que se llama naufragio, por derivación de las palabras latinas "navis" "fractio", a la rotura de una nave por accidente de mar, o, mejor aún, a la pérdida o ruina de una embarcación en el mar, podemos decir que el naufragio aéreo es la pérdida o ruina de la aeronave en el elemento en que navega, es decir, en el aire.

Según Vidari, el naufragio existe cuando el buque queda totalmente sumergido en el agua, o cuando aún flotando queda tan desamparado, que no puede aprovecharse para la navegación. Este último supuesto resulta, sin embargo, de difícil adaptación a la aeronave, pues mientras un buque completamente desarbolado, con todos los motores parados, o con una vía de agua importante, puede seguir flotando, la aeronave, ante una avería de tal entidad, lógicamente se viene a tierra, a menos que, como el dirigible, tenga un medio de sustentación que le permita mantenerse en el aire, aunque incapacitada para navegar. Por esta razón resulta difícil, en el actual estado de la técnica, suponer un auxilio

al aparato averiado mientras se encuentra en el aire, auxilio que resulta factible en el caso de un buque naufragado que sigue flotando.

Por otra parte, como la aeronave puede (en el caso del hidroavión o del aparato anfibia) desplazarse en el agua, aunque no sea éste su elemento propio de navegación, podríamos dar un concepto definitivo diciendo que el naufragio aéreo es la pérdida o rotura de una aeronave en el aire o en el agua.

El naufragio aéreo, lo mismo que el marítimo, provoca una serie de consecuencias jurídicas que han sido ya recogidas en las legislaciones internas y en las convenciones internacionales, en las que el concepto tiene un significado más amplio, pues dichas normas actúan, desde el momento en que existe la posibilidad de que se produzca el naufragio, por haber surgido ya una avería, o cuando se supone ya acaecido, por desconocerse el paradero de la aeronave.

Las aludidas consecuencias son de un doble orden. Por una parte, el simple peligro de pérdida de la aeronave engendra una obligación de acudir en su socorro, sancionada en numerosas disposiciones, que han de constituir el objeto de

este artículo. Por otra parte, la ayuda prestada origina un derecho, encaminado a obtener la indemnización oportuna por los trabajos de salvamento; derecho que nos proponemos examinar en otra ocasión.

La obligación de prestar auxilio en la legislación española.

Hay un imperativo de carácter moral que nos obliga a prestar asistencia al que se encuentra en peligro; pero su apreciación está encomendada a la propia conciencia, que puede inspirar, desde la actitud prudente del que valora los riesgos que el auxilio prestado puede provocar para él, hasta el heroísmo del que al prestarlo desprecia su propia vida. Sólo en una parte mínima ha obtenido este deber la sanción del Derecho, como sucede en nuestro Código Penal, cuyos artículos 583, núm. 7, y 584, núm. 14, castigan como autores de una falta a los que "no socorrieren o auxiliaren a una persona que encontraren en despoblado, herida o en peligro de perecer, cuando pudieron hacerlo sin detrimento propio", y a los que "encontrando abandonado a un menor de siete años, con peligro de su existencia", no le presten igualmente auxilio. Aparte del auxilio debido a las personas directamente, el mismo Código sanciona como falta, en el artículo 585, el hecho de no prestar auxilio "cuando fueren requeridos por otro para evitar un mal mayor, siempre que no hubiere de resultarles perjuicio alguno".

La obligación de prestar auxilio en un accidente aeronáutico tiene, sin embargo, un carácter más completo, ya que se exige para las personas y las cosas en peligro. Tiene, generalmente, un tinte de deber profesional (para pilotos, Capitanes de barco, etc.) y produce determinadas consecuencias económicas.

El artículo 112, del Reglamento de 25 de noviembre de 1919, regulador de la navegación aérea, dispone "que en los casos de aterrizaje forzoso, avería en la carga de las aeronaves, arrojamiento forzoso de bultos por causa de fuerza mayor, intento de salvamento y otros análogos, se estará a lo establecido en la legislación de Aduanas española sobre esta clase de accidentes en la navegación marítima". Artículo que tiene su origen en el artículo 23 de la Convención de París de 1919, que declara aplicables a los siniestros aéreos las normas del Derecho marítimo.

Esta aplicación de normas del Derecho ma-

ritimo ha producido, como consecuencia, el que la mayor parte de los preceptos nacionales e internacionales que regulan el auxilio a las aeronaves accidentadas, se refieran a los siniestros ocurridos en el mar. Pero existe, además, otra razón. El naufragio aéreo, con el correspondiente aterrizaje forzoso, cuando se verifica sobre tierra tiene consecuencias menos graves que cuando se produce sobre el mar, y sólo puede equipararse a éste cuando la caída se produce en terrenos despoblados, en que resulta difícil la prestación de auxilio.

La legislación española ha previsto la posibilidad de un accidente sobre su territorio, en disposiciones como el Real decreto de 7 de octubre de 1927, que daba ya instrucciones a las Autoridades para prestar auxilio a los aparatos que se vieren obligados a un aterrizaje forzoso, y la Orden de la Presidencia, de 16 de diciembre de 1935, que establece la misma obligación para los agentes de la Autoridad. La Orden de la Presidencia de 11 de enero de 1943, relativa al aterrizaje forzoso de aparatos extranjeros, previene asimismo que se preste ayuda inmediata a las personas y al aparato, y considera como un hecho delictivo la simple tenencia por los particulares de efectos pertenecientes a la aeronave accidentada.

No existen en España zonas desérticas de tal extensión que la caída en ellas de un aparato resulte equiparable a la caída sobre el mar, y por ello, en el orden interno, baste con las sencillas disposiciones administrativas enunciadas.

En el mar, el título II, capítulo 1.º, de la Ley penal de la Marina mercante, castiga con la pena de prisión correccional a los Capitanes y tripulaciones que desamparen a los naufragos que encontraren abandonados o a bordo de un buque (y lógicamente de una aeronave) en peligro de perderse, y lo mismo al Capitán que no acudiere en auxilio de un buque que lo pida por radiotelegrafía, o que no socorra a los naufragos en caso de abordaje. En todos estos casos es preciso, sin embargo, que el auxilio pueda darse sin riesgo para el buque que lo presta, aunque, lógicamente, serán los Tribunales competentes, de acuerdo con el arbitrio que les concede el artículo 13, los llamados a graduar en cada caso la posibilidad de salvamento. La obligación que estos preceptos impone se extiende, incluso, al salvamento de enemigos en caso de guerra.

Por su parte, la Orden antes citada, de 11 de enero de 1943, impone a las Autoridades la obli-

gación de prestar auxilio a los aparatos que caigan en el mar, y su traslado a tierra para ser puestos a disposición de las Autoridades competentes del Ejército del Aire, y el artículo 818, del nuevo Código de Justicia Militar, impone especialmente a las de Marina la obligación de proveer al salvamento de los naufragos de un buque y del cargamento que conduzca, cuando el accidente se ha producido en aguas de su jurisdicción, disposición esta última que, interpretada lógicamente y relacionada con la primera, hay que considerar aplicable igualmente al salvamento de una aeronave.

Pero el precepto más terminante es el que el Código citado establece en el artículo 385, castigando con prisión militar al "marino o aviador que dejare de prestar auxilio sin causa o motivo legítimo, a buques o a aeronaves nacionales o amigas, así de guerra como mercantes, que se hallaren en peligro, o rehusaren prestarlo a buque o aeronave enemiga, si lo solicitasen, con promesa de rendirse, por hallarse en riesgo", y a "cualquiera otro militar que, en circunstancias similares, dejare de prestar auxilios análogos.

La obligación de auxilio en las Convenciones internacionales.

La IV Conferencia Internacional de Derecho privado aéreo, celebrada en Bruselas en el mes de septiembre de 1938, aprobó una "Convención para la unificación de ciertas reglas, relativas al salvamento y asistencia de aeronaves y por aeronaves en el mar". España se encontraba entonces en plena guerra civil, por lo que los representantes del Gobierno Nacional no concurrieron a la Conferencia. Aunque esta Convención tiene un alcance puramente privado, que se encamina principalmente a fijar las indemnizaciones debidas, en caso de asistencia y salvamento, tiene importancia en el aspecto público, cuando formula el principio que se inserta a continuación, a semejanza de lo previsto en el "Convenio de Bruselas sobre la asistencia y salvamento marítimos", ratificado por España en 17 de noviembre de 1923 (que hay que entender aplicable a las aeronaves extranjeras accidentadas en el mar, a falta de otras reglas).

La Convención aludida previene, en su artículo 2.º, para buques y aeronaves, la obligación de prestar auxilio a toda persona que encuentren en el mar en peligro de perecer. Esta obligación,

sin embargo, exige dos condiciones necesarias para su asistencia: la primera, que el buque o aeronave que prestan el auxilio estén dispuestos para la partida o navegando; la segunda, que pueda prestarse la asistencia sin riesgo para el buque o aeronave, su tripulación o pasajeros.

La cuestión del naufragio aéreo se ha tenido en cuenta en la Conferencia Internacional de Chicago de 1944, donde uno de los proyectos anexos (el L) está dedicado a la "busca y salvamento de aeronaves e investigación de accidentes". El proyecto constituye una indudable novedad, porque recoge expresamente el supuesto de un siniestro ocurrido sobre tierra firme, a diferencia de la legislación internacional anterior, que inspirada en el Derecho marítimo concedió preferente atención a los accidentes ocurridos sobre el mar. Por otra parte, regula cuidadosamente un procedimiento encaminado a fijar las causas técnicas del accidente, con el fin de remediar en el futuro la repetición de casos análogos.

El proyecto comienza regulando la busca y rescate de aeronaves perdidas, y a este efecto determina que en el caso de anunciarse la desaparición de una aeronave sobre el territorio o aguas jurisdiccionales de un Estado contratante, éste deberá comenzar inmediatamente las gestiones para la busca del aparato y el auxilio a su tripulación y pasajeros. Previene, además, y hay que suponer que este punto no se admita sin discusión, que el Estado en el que se produjo el accidente debe permitir a los demás Estados miembros de la Convención el envío de equipos que participen en el salvamento, respetando siempre las zonas prohibidas, en las cuales dichos Estados pueden impedir el vuelo de aeronaves extranjeras, pero obligándose el mismo a realizar las pesquisas que fueren necesarias en dicha zona.

En la sesión de la C. I. N. A. celebrada en Londres en agosto del pasado año, al discutirse el anexo concordante con el L de la Conferencia de Chicago, surgieron ya una serie de disparidades que muestran bien claramente lo delicado del problema, por lo que respecta a la soberanía de los pequeños países. No se olvide, por otra parte, que normalmente, en los países europeos, la densidad de población hará que no pueda producirse un accidente sobre tierra que no sea inmediatamente localizado por las Autoridades cercanas al lugar del aterrizaje, las cuales, lógicamente, acudirán a prestar los auxilios necesarios.

Donde lógicamente será precisa la cooperación de los diversos Estados es en el caso de un accidente producido en alta mar o en parajes desérticos, raros en Europa, pero frecuentes en Asia, Africa o América.

El anexo L prevé, además, el establecimiento de puestos de salvamento en puntos estratégicos o de difícil acceso, y regula un procedimiento encaminado a determinar las causas del accidente, con intervención de representantes del país a cuya matrícula pertenezca la aeronave, procedimiento que se encomienda en su iniciación a un Juez unipersonal, pudiendo nombrarse más adelante una Comisión con atribuciones judiciales, en cuanto a examen de testigos, peritajes, etc.

Los Estados contratantes se comprometen, no sólo a permitir la entrada en su territorio de aparatos extranjeros que colaboren a la busca de una aeronave perdida, en la forma que ya vimos antes, sino a permitir, además, la entrada de equipos técnicos para la reparación o retirada de los restos de la aeronave siniestrada.

Como se ve, las normas del anexo L de

Chicago, que actualmente se encuentran en elaboración (por lo que no pasa de ser un proyecto), tienen un carácter marcadamente público, y en este sentido vienen a llenar, con su regulación detallada y su atención a los accidentes producidos sobre tierra, una verdadera laguna de la legislación internacional. Comprendiéndolo así, la C. I. N. A. examinó en su XXVIII Sesión de Londres unas Instrucciones, inspiradas en este anexo, que no llegaron a ser aprobadas. En la discusión, sin embargo, se puso de manifiesto lo delicado de la cuestión y el interés que despierta. Singularmente, al abordarse la cuestión relativa a las indemnizaciones por salvamento, Mr. Edmond Sudre, Secretario general del C. I. T. E. J. A., que asistía a la sesión en calidad de observador, hizo notar, con el apoyo del representante español, que se rozaba una cuestión de Derecho privado, cuyo estudio correspondía al citado Organismo, y que ya había sido abordada por la "Convención de Bruselas sobre salvamento de aeronaves y por aeronaves en el mar", a la que nos proponemos dedicar una atención que excedería del alcance de este artículo.

La Cierva y su autogiro

Por MANUEL G. DE ALEDO
Capitán de la Escala del Aire.

La identificación natural del hombre y la máquina adquieren, en el caso particular de La Cierva y su autogiro, características de la más entrañable de las penetraciones. Difícilmente puede encontrarse un hombre de más tesón, de más fe en sí mismo y de mayor confianza en la máquina, fruto de sus especulaciones teóricas. Catorce infructuosos ensayos se llevaron a cabo del autogiro. En todos ellos la parte de la máquina en que La Cierva cifraba todas sus esperanzas, el rotor; aquellas descomunales palas que ha-

bían de producir la apetecida sustentación, quedaban convertidas en astillas bien antes de que el autogiro hubiese remontado su vuelo. Y sin embargo, La Cierva proseguía en su empresa sublime, enamorado de su empeño, sin que nada ni nadie llegase a desanimarle. Y, por fin, en un memorable 9 de enero de 1923 el autogiro consigue elevarse pocos metros y se mantiene en vuelo durante cuatro minutos. Poca cosa son cuatro minutos, sobre todo teniendo en cuenta los tiempos en que se vivía; pero estamos bien