

Problemas actuales de Derecho aéreo en el X Congreso del Comité Jurídico Internacional de la Aviación

Por el Comandante MACHIN, Auditor del Aire.

Existe en Francia desde 1910 un organismo de carácter privado que viene desempeñando un papel importantísimo en orden al desarrollo de la legislación aérea internacional, y cuyos méritos son tanto mayores cuanto que representan un esfuerzo generoso y desinteresado, fruto de la iniciativa de un grupo de juristas que, guiados por un afán científico, han realizado aportaciones de un valor inestimable al campo del derecho aeronáutico.

Nos referimos al Comité Jurídico Internacional de la Aviación, cuyo X Congreso acaba de celebrarse en la bella ciudad de Aix-en-Provence (Bocas del Ródano) entre los días 18 al 22 de mayo pasado, y al que el Ministerio del Aire español ha enviado una representación integrada por el autor de este trabajo y el Capitán Auditor del Aire don Carlos Gómez Jara.

Desde su constitución en la fecha indicada, el Comité venía celebrando con regularidad sus Congresos, con asistencia de representantes de los diversos Comités nacionales que se hallan en contacto con el organismo central, cuya sede radica en París. En 1911 celebraba el primero de ellos en dicha ciudad, al que siguieron los de 1912 en Ginebra, 1913 en Francfort-sur-le-Mein, 1921 en Mónaco, 1922 en Praga, etc.

El VIII Congreso, celebrado en Madrid en 1928, reunió representantes de 35 Estados, y en 1930 se conseguía un éxito análogo con el IX Congreso, reunido en Budapest bajo la presidencia del ministro de Asuntos Exteriores de Hungría. La guerra impuso un paréntesis forzado a la labor del Comité, y terminada la contienda, el celo de su actual presidente, el profesor Albert de La Pradelle, ha logrado, gracias al apoyo

de la Universidad de Aix-en-Provence (la primera que cuenta con enseñanzas de Derecho aéreo), reunir el X Congreso, que permite augurar un renacimiento pujante del Comité.

El Comité de Patronato del Congreso se hallaba constituido, entre otras personalidades, por M. Edouard Bonnefous, presidente de la Comisión de Asuntos Exteriores de la Asamblea Nacional Francesa; M. Max Hymans, secretario general de la Aviación Civil; el prefecto de las Bocas del Ródano, el rector de la Universidad de Aix, etc.

En cuanto a la presidencia del Congreso estuvo encomendada a M. Michel Carlini, alcalde de Marsella, de cuya Facultad Libre de Derecho ostenta el cargo de Decano honorario.

El orden del día fué objeto de un detenido estudio dentro de las limitadas posibilidades del tiempo resultantes de la duración prevista para el Congreso. La primera cuestión abordada fué la relativa a la internacionalización de las líneas aéreas de largo recorrido, que, según la definición expuesta por el ponente de este problema, consiste en "la sustitución de las explotaciones nacionales sobre una línea o un conjunto de líneas, o por una explotación internacional".

El propósito no deja de ser ambicioso, pues se estima que son insuficientes todos los acuerdos interestatales existentes hasta la fecha con vistas a la nivelación de tarifas y aminoración de los efectos de la competencia entre las Compañías, y se desea llegar a una verdadera explotación conjunta de las líneas, que comenzaría con la creación de organismos de carácter internacional, con personalidad propia y con la

misión de explotar las líneas pertenecientes a los Estados que les hayan dado vida, de tal forma que estas organizaciones de carácter local, nacidas por acuerdo de un grupo reducido de Estados, constituyan la base de una organización mundial, a la que correspondería la explotación conjunta de todas las vías de comunicación aérea del mundo.

Estos primeros organismos de carácter regional o continental se hallan ya previstos en el artículo 78 de la Convención Internacional para la Aviación Civil, que establece: "El Consejo podrá sugerir a los Estados contratantes interesados que formen organismos mixtos para mantener servicios aéreos en cualesquiera rutas o regiones."

Estima el ponente M. Paul de La Pradelle (hijo del presidente) que la internacionalización de las líneas de largo recorrido produciría indudables ventajas desde el punto de vista político, porque constituiría un factor importantísimo de orden y de paz que está perfectamente de acuerdo con los proyectos de tipo federalista internacional de tanta actualidad.

Desde el punto de vista económico, el autor del proyecto considera que la internacionalización conduciría a la eliminación de la lucha que los pequeños países sostienen trabajosamente frente a las grandes potencias aeronáuticas, dando lugar con ello a explotaciones deficitarias. En el aspecto social y humano, estima que los beneficios serían también patentés, pues aparte de que los nuevos métodos de explotación traerían consigo una reducción de gastos generales que repercutiría en una mejora de las tarifas, se podría conseguir una completa uniformidad en lo relativo a aplicar las normas de seguridad recomendadas por la OACI, con evidente beneficio para los usuarios.

El Congreso se mostró favorable a la internacionalización, proponiéndose incluir en el orden del día de sus próximos trabajos el estudio de la forma más adecuada para llevarla a cabo.

En materia de seguros aéreos se hallaba previsto en el orden del día el estudio de las excepciones que el asegurador puede oponer

a la víctima del accidente en los casos de daños causados por una aeronave a las personas que se encuentren en tierra. Se trata de conseguir que tales excepciones vengán fijadas de una manera taxativa en el Protocolo de Bruselas de 1938, de tal forma que frente a la víctima del daño sean éstas, y no las derivadas del contrato de seguro entre el asegurador y el causante del daño, las que obtengan eficacia jurídica.

Se acordó proponer una modificación del mencionado Protocolo, que contendría las excepciones a oponer por el asegurador, entre las que se encuentra el caso de daños causados intencionadamente por el explotador de la aeronave, los producidos como consecuencia de una guerra civil o internacional, así como los producidos por aeronaves que no van provistas del correspondiente certificado de navegabilidad o cuya tripulación carece de los títulos y licencias necesarios. Se estima que estos supuestos deben liberar de responsabilidad al asegurador, toda vez que la aeronave desprovista de estos documentos debe ser detenida por las autoridades competentes, que lógicamente no deben permitir su vuelo.

La revisión de la Convención de Varsovia de 1929, que regula actualmente la responsabilidad del transportista en los vuelos internacionales frente a los viajeros y propietarios de las mercancías transportadas, constituyó el tercer punto del orden del día y fué examinado sobre el proyecto de reforma presentado ya en la reunión del CITEJA en El Cairo por el Mayor Beaumont.

Se proponen modificaciones importantes, cuya exposición excedería del modesto propósito que inspira la redacción de estas líneas, siendo de destacar que el nuevo proyecto defendido por M. Lacombe lleva consigo un artículo primero que contiene una serie de definiciones cuidadosamente estudiadas de los conceptos más frecuentemente manejados a lo largo del articulado.

La revisión, en un principio solicitada por la IATA, parece encontrar ahora oposición por parte de ese mismo organismo. La razón estriba en que la IATA, después de la guerra, ha dado entrada en su seno a las Compañías americanas que no pertenecían

a ella con anterioridad, y este sector es precisamente el que considera ahora prematura la revisión, en espera de que el transporte internacional aéreo que se encuentra en vías de evolución alcance caracteres más definidos. De todas formas, el trabajo del Comité, como antes los del CITEJA, no puede estimarse en modo alguno estéril. Cuando llegue el momento de proceder a una reforma de la Convención, los países interesados encontrarán un estudio acabado de la misma desde el punto de vista jurídico, que permitirá adaptar rápidamente los proyectos elaborados a las nuevas contingencias que la práctica en la explotación de las líneas aéreas haya puesto de manifiesto.

En el proyecto estudiado durante el Congreso se modifica en parte el actual concepto del transporte internacional con el fin de evitar algunas dudas que han motivado ya resoluciones de los Tribunales ingleses en relación con los viajes de ida y vuelta. En efecto, según el texto actual de la Convención, un viaje de ida y vuelta desde un país contratante a otro que no lo sea, será únicamente internacional para los viajeros provistos de billete de ida y vuelta y no para los demás, lo que supone, en caso de accidente, un régimen jurídico distinto para las dos clases de viajeros, y por tanto, una diversa responsabilidad en cada caso.

Otro concepto que se determina exactamente es el relativo a lo que se entiende por duración del viaje, ya que esta duración es la que determina la de la responsabilidad del transportista. El proyecto estima que el viaje comienza cuando el viajero, a indicación de los representantes de la Compañía, abandona el edificio del aeropuerto para dirigirse al avión, y termina cuando el viajero penetra de nuevo en el edificio, ya sea al final del viaje, ya en una de las escalas. Queda aclarado así el concepto, que tal como figura en la actual Convención ofrece alguna dificultad su alcance, pues en ésta se declara que la responsabilidad del transportista se refiere únicamente a los accidentes producidos a bordo y durante las operaciones de embarque y desembarque. En el caso,

poco probable, de que un aeropuerto carezca de edificaciones, se entenderá que el viaje empieza y termina, respectivamente, cuando el viajero entra o sale del aeródromo, y en los casos de aterrizaje forzoso se considera como aeródromo a estos efectos el terreno próximo al lugar del aterrizaje, si bien es preciso reconocer que en este último caso subsiste la dificultad de determinar lo que se entiende por tal.

Se han definido los conceptos de "transportista", "equipajes a mano", "equipajes facturados", "objetos de valor", etc. En lo relativo a la definición de "pasajero", que también se incluye en el proyecto, la fórmula propuesta por el Mayor Beaumont se estima la más exacta dentro de su sencillez: "Toda persona transportada en una aeronave con el consentimiento del transportista, a excepción de las personas que son transportadas para el servicio en virtud de un contrato de trabajo concluido con el transportista." Se separa, pues, claramente la responsabilidad del transportista respecto de los viajeros, de aquella que le corresponde frente a los empleados de la Empresa, y por otra parte, al exigir el consentimiento del transportista, resulta que no adquiere lógicamente la condición de pasajero el que viaja clandestinamente en el aparato.

El Congreso se dedicó finalmente al estudio del problema relativo al estatuto de los aeródromos internacionales, mostrándose partidario del establecimiento de aeropuertos francos y de la mayor simplificación posible en las formalidades aduaneras y de policía.

Se señalaron los inconvenientes que origina para el tráfico aéreo el hecho de que las formalidades fronterizas sean aplicadas con todo rigor a los pasajeros y mercancías que van en tránsito, y se cita el ejemplo del aeropuerto de Shannon (Irlanda), en el que de acuerdo con la ley irlandesa de 1947 los viajeros y mercancías en tránsito no están sometidos a las leyes aduaneras mientras permanezcan en el recinto franco del aeropuerto.