

## EL CONCEPTO LEGAL DE LA AERONAVE

Enrique MAPELLI

La Ley española sobre Navegación Aérea, en su artículo 11, afronta de manera decidida la definición de la aeronave, estableciendo un concepto preciso y concreto que, más adelante, será debidamente analizado.

Dicho artículo 11 dice que se entiende por aeronave toda construcción apta para el transporte de personas o cosas capaz de moverse en la atmósfera merced a las reacciones del aire, sea o no más ligera que éste y tenga o no órganos motopropulsores.

Teniendo en cuenta la carga técnica que conlleva todo cuanto se refiere al vehículo mediante el que la navegación aérea se realiza, así como el constante dinamismo de esta técnica, que hace que nuevos elementos sean sucesivamente incorporados al mismo, no era fácil precisarlo de manera concreta. Por ello la definición elaborada por el legislador español como cualquier otra de las que más adelante serán citadas puede ser objeto de crítica y observaciones que, en definitiva, pondrán de manifiesto el pensamiento apriorístico de quien la expone, cuyo concepto, a su vez, será también susceptible de otras críticas y observaciones.

Como dice Loustau<sup>1</sup> hay quien estima que, entre las aeronaves, deben incluirse los globos libres o cautivos, los paracaídas e, incluso, los ciervos volantes empleados para fines meteorológicos, porque, aún cuando no cumplan la finalidad del transporte originan un riesgo y una responsabilidad potencial que exige la aplicación de las normas jurídicas aeronáuticas.

Otros entienden, sigue Loustau, que la cualidad esencial que define la aeronave es la "mecanización". La fuerza propulsora derivada de los motores de la aeronave, es el carácter de elemento mecanizado de transporte por el aire. Ello la diferencia de globos, dirigibles, etcétera. También esa mecanización, como elemento necesario de su concepto, excluye la analogía jurídica de la aeronave y el buque. El buque, sin los accesorios, puede servir para el transporte (remolque u otra forma), mientras que la aeronave no permite semejante utilización si se le priva de sus medios de propulsión y de elevación. El vuelo, entonces, es imposible y la aeronave se transforma en una cosa inútil e inerte, totalmente impropia para el transporte para la que fue creada.

En resumen, se observa, que el concepto de aeronave pertenece al campo técnico aeronáutico más que al campo del derecho. Pero, por su indudable importancia jurídica, las legislaciones y los tratadistas de derecho aéreo se han ocupado del problema, pero atendiendo preferentemente al aspecto técnico-mecánico, como es basar el concepto en la forma de sustentación de la aeronave, en su sistema de elevación o propulsión o en su relación con el medio en que se desenvuelve. Los que la caracterizan como instrumento de transporte aéreo ya acogen una fórmula de cierto contenido jurídico, así como aquellos que destacan la peligrosidad, razón determinante de la necesidad de una norma de derecho. Pero, la aeronave, como tal instrumento mecánico, se define por sus cualidades de técnica y de mecanización. Solo cuando pasa a ser objeto de derecho, cosa en sentido jurídico, es cuando se tiende a dibujar su perfil desde un prisma de tal carácter.

Puede decirse, añade el propio autor, que ya se ha superado la etapa, hoy calificada de pretérita, en que la preocupación por el concepto de "aeronave" impregnaba el ánimo de los pocos especialistas de derecho aéreo. Hoy carece de valor aquella afirmación de Galo Ponte<sup>2</sup> de que "cuanto más y mejor se precise el concepto de aeronave, más concreta y clara aparecerá la esfera del Derecho Aeronáutico". El derecho aeronáutico tiene ya una singularidad y su ámbito es claro y preciso, y, sin embargo, se ha visto que el contorno del término "aeronave" no aparece tan claro y tan preciso, más bien adolece de falta de concreción y de excesiva pluralidad de perspectiva. Su delimitación será empresa difícil de conseguir en el plano teórico, aunque, bien es verdad, que en el orden práctico y positivo, orden de interés primordial para el derecho, no constituye esa delimitación un obstáculo infranqueable ni una necesidad ineludible.

Por su parte Tapia Salinas<sup>3</sup> considera que resulta de una considerable dificultad pretender un claro concepto de la

<sup>1</sup>Loustau Ferrán, Francisco. *La aeronave y su régimen jurídico*, Madrid, 1958, p. 22.

<sup>2</sup>Referencia en Loustau: Galo Ponte, *Discurso de apertura de los tribunales*, Madrid, 1926, p. 25.

<sup>3</sup>Tapia Salinas, Luis. *La regulación jurídica del transporte aéreo*, Madrid, 1953, p. 132.

aeronave en el terreno jurídico y en relación con el transporte aéreo, puesto que, además del factor tratativo, básico en este aspecto, se presentan otros de: forma, sostenimiento en el aire, propulsión, dirección, etcétera, que intervienen de una manera notable, delimitando o ampliando el primitivo básico concepto que pudiera otorgarse. Estas dificultades se ven considerablemente aumentadas si contemplamos el problema desde un punto de vista internacional, al encontramos con la gran variedad y diversidad en esta materia en las legislaciones de los distintos países.

Una primera acepción o concepto derivada de su propia terminología: aeronave= nave aérea, nos indicaría ya el concepto de transporte de personas o cosas por la vía aérea. Sin embargo, esta acepción ni es suficiente ni exacta, ya que la forma, manera y dirección de ese transporte aéreo influye en el otorgamiento o no del término de aeronave. En efecto, sería muy dudoso, por ejemplo, que pudiera considerarse como aeronave en buena técnica jurídica al paracaídas, que en sentido vertical, pero por la vía aérea, transporta personas o cosas. Análogas dudas obtendríamos al intentar aplicar el término aeronave a los proyectiles dirigidos, cometas planeadores en algunos casos, aparatos sin pilotos, globos sonda, etcétera. Aunque la mayoría de dichos aparatos o máquinas pueden ser susceptibles de transportar personas o cosas.

Esta misma diversidad a que nos hemos referido según la preponderancia de unos y otros elementos viene claramente indicada en la propia terminología de la palabra aeronave en los principales idiomas. Así: "Aeronef" se inclina hacia la expresión nave aérea, indicando idea de transporte; "Air Craft" designa el propio vehículo aéreo; "Luftfahrtezeuge" equivale a aparato de locomoción aérea; "aeromobile" expresa más bien el concepto de movilidad o movimiento en el aire.

Para Casado Iglesias<sup>4</sup> la aeronave es el elemento que singulariza la navegación aérea, el instrumento o aparato que da vida a esa navegación y al derecho que ha de definirla y regularla, razón por la cual, aunque la delimitación del concepto más pertenezca al campo técnico o material que al jurídico o legal, su configuración preocupa y tiene grandes repercusiones en el ámbito del derecho.

Etimológicamente, a la palabra española "aeronave" se corresponde la francesa "aeronef" y la misma significación de aparato destinado a la navegación por el aire tienen las inglesas "air-raft" y la alemana "Luftfahrzeng", la italiana "aeromobile" con una idea más dinámica, tiene, no obstante, el mismo significado. Es, por tanto, el término "aeronave" el que tiene un contenido más general y universalmente entendido aunque su delimitación concreta no ha llegado a un punto de precisión que nos haga ver claramente sus límites conceptuales, mucho menos en la hora presente en que pueden quedar fuera de la significación los aparatos o mecanismos con los que el hombre está ensayando la navegación fuera de los límites atmosféricos. ¿Astronaves? ¿Naves del espacio?

Doctrinalmente, los autores, una vez por el peligro de dejar fuera aparatos que deberían incluirse como aeronaves y otras por contrario temor, nos dan unas definiciones del instrumento de la navegación o tan amplias que carecen de la necesaria precisión o tan restringidas, que suponen una evidente fórmula incompleta.

Para hacerse cargo de las dificultades que lleva consigo la elaboración de un concepto exacto y preciso de la aeronave, ni tan amplio ni tan estrecho para que no concurren los inconvenientes ya apuntados, bastaría ofrecer, la clasificación de aeronave ofrecida en el Anexo 9 al Convenio de Aviación Civil Internacional de la OACI denominado "Normas Internacionales. Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves".

La clasificación de las aeronaves puede hacerse de forma más simplificada, atendiendo a sus propias funciones y con independencia de sus características técnicas, es decir si tienen o no motor y si merecen o no la conceptualización de aerostatos o aerodinos, Alvarez Romero<sup>5</sup> nos ofrece una agrupación de la siguiente forma:

- a) aeronaves de transporte de personas o cosas.
- b) aeronaves de instrucción.
- c) aeronaves de trabajo aéreo, distinto al transporte.
- d) turismo, recreo o deporte.
- e) aeronaves de experimentación.

Dentro de cada una de estas categorías podrán encajar los diversos tipos de aeronaves que han sido clasificadas por la OACI y que se contienen en el cuadro precedentemente expuesto.

La propia OACI, en el mismo anexo 7 sobre marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves establece una

<sup>4</sup>Casado Iglesias, Emiliano. *La responsabilidad por daños a tercero en la navegación aérea*, Salamanca, 1965, p. 17.

<sup>5</sup>Alvarez Romero, Carlos Jesús. "La aeronave y su situación registral". *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, Madrid, Julio-agosto 1957, Año XXXIII, No. 350-351, p. 476.

serie de definiciones de especial interés. Aunque, más adelante, habremos de reseñar los conceptos más destacados que, tanto por la doctrina como por las legislaciones a continuación consignamos algunas de ellas:

- 1) Aerodino. Toda aeronave que, principalmente, se sostiene en el aire en virtud de fuerzas aerodinámicas.
- 2) Aeronave. Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.
- 3) Aerostáto. Toda aeronave que, principalmente, se sostiene en el aire en virtud de su fuerza ascensional.
- 4) Avión o aeroplano. Aerodino propulsado mecánicamente que, principalmente, deriva su sustentación en vuelo de reacciones aerodinámicas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.
- 5) Dirigible. Aerostáto propulsado mecánicamente.
- 6) Giroavión. Aerodino propulsado mecánicamente que se mantiene en vuelo en virtud de la reacción del aire sobre uno o más motores.
- 7) Giroplano. Aerodino que se mantiene en vuelo en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores, que giran libremente alrededor de ejes verticales o casi verticales.
- 8) Globo. Aerostáto no propulsado mecánicamente.
- 9) Helicóptero. Aerodino que se mantiene en vuelo en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores propulsados mecánicamente, que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales.
- 10) Ornitóptero. Aerodino que, principalmente, se mantiene en vuelo en virtud de las reacciones que ejerce el aire sobre planos a los cuales, se imparte un movimiento de batimiento.
- 11) Planeador. Aerodino no propulsado mecánicamente que, principalmente, deriva su sustentación en vuelo de reacciones aerodinámicas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

Como puede verse el concepto aeronave es el género que, a su vez, se subdivide en las dos grandes familias de aerostáto y aerodino.

Sin embargo la aeronave no aparece de la misma manera según los enfoques que de ella se hagan. Desde el punto de vista jurídico<sup>6</sup> las notas que tipifican la aeronave serán las siguientes:

- 1) Ser objeto de derecho.
- 2) Ser un bien mueble "*sui generis*".
- 3) Su carácter registrable.
- 4) Su naturaleza compuesta.
- 5) Su destino para la navegación aérea.

Estas notas distintivas, trascendentales para la elaboración conceptual, desde el punto de vista jurídico, pueden resultar irrelevantes cuando la aeronave sea estudiada desde prismas diferentes.

Martín García<sup>7</sup> ha analizado lo que representa la aeronave para las diversas personas que con ella pueden tener contacto directo.

Para un comandante de aeronave, será esta -dice- el vehículo mediante el cual es posible la realización de una misión o de una expedición al mando.

El jurista verá en la aeronave un bien de naturaleza mueble con características especiales, que es fuente de determinados derechos y obligaciones, las que deben ser reguladas por disposiciones sustantivas.

Para el médico, la aeronave será una habitáculo con características tales en vuelo, que es susceptible de ocasionar en el hombre que la tripula determinadas reacciones o modificaciones en sus aptitudes psicofisiológicas a estudiar por la medicina aeronáutica.

El economista concebirá la aeronave como un centro mercantil que ocasiona costos directos, indirectos y globales en el transporte aéreo.

Y si para el Director Comercial solo es la aeronave una ecuación asiento-viajero que sumada produce una renta, o para el meteorólogo el objeto de sus investigaciones en relación con los elementos de la atmósfera, es indudable que aparece ya la visión múltiple que decíamos antes, del objeto sometido a nuestro estudio.

Para Videla Escalada<sup>8</sup> la aeronave es el elemento móvil, podría decirse vivo, que juega en esta disciplina jurídica; si

<sup>6</sup>Vid.: Álvarez Romero, Carlos Jesús, *op. cit.*, *supra*, nota 5. p. 445.

<sup>7</sup>Martínez García, Gabriel. *Un programa para la institucionalización de las Técnicas de Aviación Civil*, Madrid, 1973, p. 9.

<sup>8</sup>Videla Escalada, Federico. *El Derecho Aeronáutico, rama de las ciencias jurídicas*, Buenos Aires, 1948, pp. 107-108.

el espacio aéreo es el medio al través del cual se desarrollan las actividades aeronáuticas, éste es el ente por medio del cual se desenvuelven estas actividades; es quizás lo más característico y típico que se presenta en esta rama del Derecho y, teniendo en cuenta esto, deben ser considerados los problemas que al respecto se crean.

Ese carácter de ente móvil, susceptible de evolucionar, de entrar o salir de una jurisdicción a otra, de ser utilizado para finalidades totalmente diversas, de poder ser causante de daños o productos de innumerables ventajas, obliga a quién la estudia con un criterio jurídico a contemplarlo desde puntos de vista diversos con el fin de llegar a ubicarla en la forma más precisa posible dentro del campo del derecho y a encontrar las soluciones correctas para los múltiples problemas que a su respecto se plantean.

Como paso previo, para entrar en contacto con este tan especial elemento del derecho aeronáutico, sigue Videla Escalada diciendo, voy a recordar la exposición con que comenzaba su capítulo sobre el navío el gran autor francés de Derecho Marítimo Georges Ripert. No debe entenderse por esto, en manera alguna que, para la consideración de la aeronave, sea necesario recurrir a los principios de esa otra rama de las ciencias jurídicas; muy por el contrario, la asimilación con el buque es totalmente inaceptable pero, en cambio, los conceptos expuestos allí por Ripert son perfectamente aplicables a la aeronave y hasta podría llegar a afirmarse que como visión previa y de conjunto que recalque las notas más interesantes sobre el carácter casi viviente que se le pueda atribuir, es difícil encontrar, aún entre los autores especializados en esta materia, algo más gráfico y que mejor quede grabado en la mente.

Dice el autor francés: "Personalidad del buque. El buque es jurídicamente una cosa, objeto de un derecho de propiedad. Pero una cosa tiene una individualidad. . . El navío tiene movimiento que es manifestación de vida; corre peligro y lo hace correr. Con la ayuda de la imaginación no cuesta mucho esfuerzo ver en esta vida agitada y esta muerte fatal la imagen de la vida y muerte del hombre. El navío es una persona, he aquí la fórmula engendrada por esta comparación. El buque nace. . . tiene nombre. . . tiene posición social. . . tiene domicilio. . . tiene nacionalidad. . . tiene documentación personal. . . muere."<sup>9</sup>

Ciertos autores han elaborado su pensamiento en relación con algunos aparatos que podrían, en apariencia, ofrecer las características de una aeronave y no serlos en la realidad ni en la legalidad. Osvaldo Blas Simone<sup>10</sup> refiriéndose al *hovercraft* o deslizador dice que basados en el principio de su deslizamiento sobre una capa de aire presurizada producido por los conductos propulsores, que reduce la resistencia y actúa como un sistema de suspensión sin inercia, dichos vehículos son aptos para desplazarse sobre agua, tierra, pantanos, desierto, etcétera. Las circunstancias de operar sobre un colchón de aire, de no tocar nunca el agua directamente, de girar su timón y hélice en el aire y de llevar sus pasajeros como lo hacen las aeronaves, con poca libertad de movimiento, pudo llevar inicialmente a creer que podría aplicárseles el mismo régimen jurídico de las aeronaves. Sin embargo, su obligatoria y necesaria proximidad con la superficie terrestre o del agua para lograr el apoyo del colchón de aire en que se sustentan, han desterrado esa posibilidad, más aún ante la expresa definición de la aeronave aprobada por la OACI. Pero cuando esos vehículos -añade Simone- se trasladan largo trecho sobre el agua, aún sin tocarla por la interposición del colchón de aire, para realizar transporte de personas y cosas, lleva a pensar en la necesidad de establecer su naturaleza jurídica y el régimen normativo a que habrán de someterse por la responsabilidad que pueda derivar del transporte de pasajeros y carga como por los daños que provoque a terceros en su desplazamiento. También deberá preverse el régimen administrativo-legal de su nacionalidad, registro, libros de a bordo, régimen de publicidad, hipoteca, privilegios, averías comunes, seguros, etcétera, y el pertinente del personal que utilizan. Para algunos, el *hovercraft* no es ni un buque ni una aeronave, sino simplemente un *tertium genus* que se inserta en el derecho de la navegación entre los dos vehículos tradicionales.

Ferrer<sup>1</sup> afronta decididamente lo que se refiere a los deslizadores habiendo sustentado respecto de ellas las siguientes conclusiones:

1. Los vehículos sobre colchón de aire no deben participar del régimen jurídico de las aeronaves.
2. Los vehículos sobre colchón de aire son diferentes de los hidroplanos y de los hidrópteros.
3. Los hidroplanos son buques para el derecho, si bien en su mayor maniobrabilidad y velocidad hacen necesario, para ellos, una previsión especial en la ley marítima.

<sup>9</sup>Videla Escalada documenta esta cita así: Ripert, Georges, *Droit Maritime*, 3a. ed., París, Ed. Rousseannycle, 1929, C. I., p. 361.

<sup>10</sup>Osvaldo Blas, Simone. "Pautas para una reforma de la Ley de la Navegación", *Jurisprudencia Argentina*, No. 4506, Buenos Aires, 2 agosto 1974, p. 7.

<sup>11</sup>Vid.: Ferrer, Manuel Augusto. "Régimen jurídico de los vehículos sobre colchón de aire", publicado en *Novum Forum*, Buenos Aires, 1975, Núms. 5-6.

4. Los vehículos sobre colchón de aire no pueden en ningún caso ser considerados buques.
5. Los vehículos sobre colchón de aire deben tener un régimen jurídico especial que contemple, además, la posibilidad de que circulen en determinados momentos sobre tierra.
6. El régimen especial que se les asigne debe responder a la realidad de los hechos y a los bienes jurídicamente protegidos, antes que a semejanzas del vehículo en cuestión con otros medios de transporte.
7. El jurista debe aprovechar la coyuntura que le brindan la aparición de este nuevo vehículo, que necesita una tripulación, un registro, una atribución de jurisdicción, que es apto para el transporte de pasajeros, equipaje y carga, y para el que, en general, hay que prever un régimen de responsabilidad, para repensar muchas instituciones comunes a los derechos de la navegación aérea, marítima y especial, "reubicándolos" en sus justos quicios.

Desde que Ferrer sostuvo las antedichas conclusiones que, en su momento, tenían especial significación, tanto la doctrina como la legislación han evolucionado notablemente en lo que a los deslizadores antaño. Respecto del tema que estudiamos bástenos señalar que no han adquirido, en modo alguno, el concepto de aeronaves. El concepto jurídico de aeronave, dice Jacobo Leonis González<sup>12</sup> puede esbozarse diciendo que es un bien singular de naturaleza compuesta, registrable y registrada que alcanza la plenitud de su esencia en el cumplimiento de su fin: la aeronavegación.

Con el fin de evitar el compromiso que pueda significar la elaboración de un concepto de aeronave no coincidente del que, en otras disposiciones legales, se establezca, en muchos casos se cuida que la definición opere tan solo "a sus propios efectos". Así, a modo de ejemplo, podemos citar el Convenio de Ginebra de 19 de junio de 1948 de Reconocimiento Internacional de Derecho sobre Aeronaves<sup>13</sup> cuyo artículo 16, dice: "Para los fines del presente Convenio, la expresión aeronave comprende la célula, los motores, las hélices, los aparatos de radio y cualesquiera otra pieza destinada al servicio de la aeronave, incorporados a ella o temporalmente separados de la misma".

De igual forma, el Reglamento del Registro Mercantil de España en su artículo 178 dispone: "Para los efectos de este Reglamento se entiende por aeronave toda construcción destinada al transporte de personas o cosas capaz de mantenerse y moverse en el aire, sea más o menos ligera que ésta y tenga o no órganos protopropulsores".<sup>14</sup>

Es también oportuno establecer las notas distintivas que puedan diferenciar a la aeronave de los objetos y vehículos espaciales. Esta diferencia que, en el momento presente, puede ser radical ya que estos vehículos espaciales no se encuentran todavía destinados al transporte de cosas y personas, cuando, en el futuro, ello se realice la distinción con las aeronaves habrá de tener tan solo fundamento en el medio en que dichos transportes se lleven a cabo.

Según Alvarez Hernández<sup>15</sup> no es fácil definir con exactitud y sin incurrir en errores u omisiones, lo que se debe entender por objetos o vehículos espaciales; se entiende por aparato aéreo todo aparato que pueda encontrar soporte en la atmósfera por las reacciones del aire, incluyendo en esta denominación los aeroplanos y los aerostatos; en cambio, por objeto o vehículo espacial se debe entender simplemente en forma negativa, los que no son aeroplanos o aerostatos, y, que, en consecuencia, no están destinadas a navegar por la atmósfera; y en sentido positivo, los objetos y vehículos espaciales son los que tienen como destino navegar en el espacio, por encima de la atmósfera.

Como dice Rodríguez Jurado<sup>16</sup> todas las definiciones que se han dado de aeronave -con poquísimas excepciones- hacen mención a la circulación en el aire, pero no precisan qué se entiende por aire. Indudablemente la expresión solo quiere establecer una contraposición en relación a la "circulación en la tierra" o a la "circulación en el agua", que se legisla en forma distinta por ser distintas también su técnica y las relaciones que engendra, pero es inexacto cuando se pretende darle un sentido estricto, porque las últimas máquinas creadas por la inventiva del hombre pueden circular también por los espacios en que la proporción del aire es mínima, y por tanto, -con tales consideraciones- no serían estrictamente aeronaves.

<sup>12</sup>Vid.: Leonis González, Jacobo. *La aeronave ante el derecho real de hipoteca*, Madrid, 1970, p. 28.

<sup>13</sup>Vid.: Mapelli, Enrique y Roberto Comes. *Convenios multilaterales sobre tráfico aéreo*, 3a. ed., Madrid, 1975, pp. 309 y 44.

<sup>14</sup>Este reglamento se aprueba por Decreto de 14 de diciembre 1956, publicado en el Boletín Oficial del Estado No. 66 del día 7 de marzo de 1957.

<sup>15</sup>Vid.: Alvarez Hernández, José Luis. *Régimen jurídico de los cuerpos celestes*, México, 1972, p. 171.

<sup>16</sup>Vid.: Rodríguez Jurado, Agustín. *Teoría y práctica del Derecho Aeronáutico*, Buenos Aires, 1963, p. 83.

Quizá, a la vista de todo ello, la definición más simple y sencilla, tal como la fórmula Bauza Araujo<sup>17</sup> sea la que conduce sin error al concepto: la aeronave es toda máquina apropiada para el transporte a través del aire y de un sitio a otros de personas y cosas.

Como conclusión y aún teniendo en cuenta las dificultades que existen para formular un concepto de aeronave, más aún teniendo en cuenta que ello se afecta muy directamente por la técnica y los progresos y evoluciones de la industria puede decirse que es aeronave todo aparato que pueda circular en el espacio aéreo cualquiera que sea el procedimiento utilizado y que sea apto para el transporte de personas o cosas.

En dicha definición se exige que el aparato sea apto para circular por la atmósfera, sin que la condición del artilugio ni sus características sean integrantes de la definición; la circulación puede llevarse a cabo merced a las reacciones del aire o por cualquier otro procedimiento y el aparato puede o no tener órganos motopropulsores y ser o no más ligero que el aire. Lo fundamental es que circule por él y sea apto para el transporte.

<sup>17</sup>Vid.: Bauzá Araujo, Alvaro. *Principios de Derecho Aéreo*, Montevideo, 1965, p. 142.

ANEXO

XIX JORNADAS IBEROAMERICANAS DE DERECHO AERONAUTICO  
Y DEL ESPACIO Y DE LA AVIACION CIVIL

ROSARIO LIRICO HISTORICO  
DE LAS JORNADAS IBEROAMERICANAS  
DE DERECHO AERONAUTICO Y DEL ESPACIO  
Y DE LA AVIACION COMERCIAL

Más o menos todos sabemos las coplas que Jorge Manrique dedicó a la muerte de su padre, don Rodrigo:

*Recuerde el alma dormida,  
avive el seso y despierte,  
contemplando  
cómo se pasa la vida  
cómo se viene la muerte  
tan callando;  
cuán presto se va el placer,  
cómo después de acordado  
da dolor,  
como, a nuestro parecer,  
cualquier tiempo pasado  
fue mejor.*

Nosotros queremos traerlas aquí; pero afirmando que si todo tiempo pasado fue bueno, no tiene que ser mejor que el que nos espera. El Instituto se ha paseado por muy prestigiosas Universidades de América y España, pero aún quedan otras muchas y a llegar a todas aspiramos.

I - I I

En Salamanca, cuna del Derecho Internacional fue nacido el Instituto y allí, con la asistencia de un caballero uruguayo nació su iberoamericanismo. Salamanca se alaba por sí sola y en las aulas de su Universidad fue Ponente quien os habla. Dijo Cervantes que Salamanca "hechiza la voluntad de volver a ella todos los que de la apacibilidad de su vivienda han gustado".

Algún día volveremos y podremos decir que "decíamos ayer", como hizo Fray Luis de León al retornar a su cátedra.

I I I

Las aulas de la Universidad de Granada donde pasamos años felices, nos acogieron en 1967. Los que asistieron a aquellas Jornadas comprenden muy bien el llanto del rey moro Boabdil cuando, vencido por los Reyes Católicos, hubo de abandonar la ciudad.

En ese mismo año de 1492, Juan de la Encina cantaba así:

*¡Oh, Granada noblecida,  
por todo el mundo nombrada  
hasta aquí fuiste cativa  
y agora ya libertada!*

Años después, otro poeta, Agustín de Rojas, exclamaba:

*¡Ciudad, a pesar del tiempo,  
tan populosa y tan grande  
que de sus ruinas solas  
se Honraran otras ciudades!*

IV

El salto hasta Quito, en 1970, supuso un hecho trascendental en la vida del Instituto. Después de Salamanca y Granada unas Jornadas se iban a celebrar en un país hermano del otro lado de la mar oceana, bajo la sombra del Pichincha. Allí se estudió Derecho Aeronáutico y nos extasiamos con el Convento de San Francisco, con la iglesia de la Compañía y con el arte de Samaniego, Fernández, Caspicara y Guayasamín. Aquellas Jornadas resultaron inolvidables.

V

El 20 de junio de 1821 el Gran Ejército del Libertador rompe la marcha hacia la llanura de Carabobo. Bolívar decide forzar el paso formado por los cerros de Buenavista y Cayetana. Durante una hora -dice el historiador colombiano Liévana- se combatió ferozmente en los dos frentes hasta que los españoles se replegaron hacia la sabana. . . resistieron heroicamente. . . haciendo en aquel día de luto para España honor a la tradicional bravura de sus gentes.

España y los pueblos americanos conmemoraron, en hermandad, la batalla de Carabobo cuando en 1971 celebró el Instituto sus Jornadas en Valencia inaugurando, al propio tiempo, el Hotel donde estas tuvieron lugar.

VI

Llegamos en 1972 a la que inicialmente fue llamado Santiago del Nuevo Extremo y hoy Santiago de Chile. Al pie de los Andes, a orillas del río Mapocho el Instituto comenzó su camino por la parte sur de las Américas que, más adelante, había de seguir y completar.

VII

1973, y Sevilla. El poeta Manuel Machado en un breve canto dedicado a Andalucía va otorgando a cada una de sus capitales una definición. Cádiz es salada claridad; Granada, agua oculta, que llora, y así sigue hasta llegar a Sevilla. Y de Sevilla no sabe decir nada, sólo dice: y Sevilla.

Desde Sevilla nos trasladamos nada menos que al Monasterio de La Rábida, suscribiendo una declaración sobre Derecho Espacial, completándose así la ambición colombiana. De La Rábida salió Colón y de La Rábida partió el avión "PLUS ULTRA" para iniciar el puente aéreo sobre el Atlántico, gracias al que hoy estamos aquí reunidos todos nosotros.

VIII

En el año 1975, al llegar las Jornadas a Buenos Aires, el Instituto cumple no sólo un deseo y una aspiración sino una obligada necesidad. En la Argentina se agrupan los más numerosos estudiosos del Derecho Aeronáutico y en Buenos Aires, además de en el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico, nuestra disciplina se estudia en numerosas Universidades.

Muchos fueron los frutos que allí se obtuvieron y muchos los que, al marchar, recordaban en sus corazones el viejo tango que dice:

*Buenos Aires, cual a una querida,  
si estás lejos mejor hay que amarte;  
y decir toda la vida,  
antes morir que olvidarte.*

En 1977 Panamá abrió su corazón para el Instituto lo mismo que lo tiene abierto para el universo a fin de que se

comuniquen sus océanos; Panamá se sacrifica en beneficio del mundo y supo, en ese año, derrochar cariño y alegría a fin de que quienes tuvieron la suerte de estar allí, además de aprender con las enseñanzas del Congreso, pudieran llenarse de sones, soles y verdes.

X

En el año 1978 el Instituto llega a la soñada ciudad de México. La leyenda dice que buscando Moctezuma un lugar donde ir a esconderse aconteció un caso prodigioso con un indio de Tetzco, natural del pueblo de Coatepec; y fue el caso que hallándose dicho indio que era labrador, cultivando su milpa con el mayor sosiego y sin que lo inquietase pena alguna, vio venir de lo alto un águila poderosísima y majestuosa, la cual echándole garra de los cabellos lo subió a una altura tal, que los que lo vieron ir casi lo perdieron de vista. Después lo condujo a un elevado monte, donde había una oscura cueva a la que penetró el águila con el indio.

La leyenda continúa. El Instituto estuvo de suerte en México y de la mano de grandes señores -Benigno, Eduardo- celebró unas inolvidables Jornadas. Su suerte no fue como la de Rosita Alvarez. Ya conocéis el corrido:

*Rosita estuvo de suerte  
de tres tiros que le dieron  
no más uno era de muerte.*

X I

El Iberoamericanismo, que comprende los países de habla portuguesa, habría de confirmarse en 1979 con la visita a San José Dos Campos, al lado de la más fabulosa de las ciudades, Sao Paulo, y donde pudimos adentrarnos en sus industrias de avanzada tecnología y pujanza sorprendente. Allí el Instituto rindió homenaje debido a Santos Dumont.

X I I

La vocación internacionalista de nuestro Derecho Aeronáutico no dejó, en 1981, de considerar que por allí se cuenta que el primer tratado internacional suscrito en América tuvo lugar entre los plenipotenciarios del Emperador Carlos V y el cacique Enriquillo. Ambos, en plano de igualdad, negociaron el cese de las hostilidades. Si esta tesis se sustenta, la hoy República Dominicana, que tiene la Universidad primada, la Catedral primada y otras muchas primacías americanas, también lo sería en este aspecto. El Instituto dejó allí en las paredes de su Universidad una lápida que recordase su feliz tránsito por aquellas aulas.

X I I I

En 1983 el Instituto, al fin, celebró sus Jornadas en la Sede de la Secretaría General. Quienes estaban en los entresijos de la política saben de las angustias de última hora cuando todo estaba montado y por temor de unas expropiaciones pudo venirse abajo; pero no se hundió nada y Madrid se portó con la generosidad que es por todos reconocida. Ernest Hemingway exageraba cuando decía: "Irse a dormir temprano es como querer sentar plaza de extravagante, y vuestros amigos se sentirán molestos durante algún tiempo con vosotros. Nadie se va a la cama en Madrid antes de haber matado la noche. Por lo general, se cita a un amigo poco después de medianoche en el café. En ninguna de las otras ciudades en que he vivido -añade Hemingway- salvo en Constantinopla, durante la ocupación aliada, se va con menos ganas a la cama por el propósito de dormir". Algo de exageración hay en eso. Un servidor de ustedes gusta de acostarse con las gallinas.

X I V

A la Ciudad de los Reyes -Lima- según la bautizó Francisco Pizarro en honor de Carlos V y Juana la Loca en 1535, llega el Instituto en 1984 y la verdad es que como reyes fuimos tratados. Las calles se llaman "jirones" y en ellas -lo contaba el Conde de Foxá- veréis tiendas de vicuñas y "huacacacos" y llamas disecadas, abotargadas de paja. Y gallos de pelea de plata, para los centros de mesa. Y bandejas con el escudo peruano, y discos con melancólicas canciones andinas, y hasta algunas cabecitas reducidas de trágicas cabelleras muertas.

Nos trajimos algunos de esos recuerdos y lo que es más importante, el trabajo realizado y el afecto de nuestros colegas peruanos.

X V

Con Montevideo, en 1985, se completaba el sur de América. Montevideo, capital de la República Oriental del Uruguay, tiene tradición aeronáutica y tradición jurídico-aeronáutica. Las Jornadas transcurrieron con felicidad que algunos completaron alargándose al cercano balneario de Punta del Este.

X V I

Barcelona nos recibió con señorío en 1987. De Barcelona lo dijo todo o casi todo D. Miguel de Cervantes. "Flor de las bellas ciudades del mundo, honra de España, temor y espanto de los circunvecinos y apartados enemigos, regalo y delicia de sus moradores, amparo de los extranjeros, escuela de la caballería, ejemplo de lealtad y satisfacción de todo aquello que de una grande, famosa, rica y bien fundada ciudad, puede pedir un discreto y un curioso deseo". Parece que no es necesario que añadamos nada.

X V I I

Trabajar en Río de Janeiro constituía una aspiración del Instituto prolongando así la visita que había hecho a San José dos Campos. Transcurridos ocho años desde ella, la por todos llamada "ciudad maravillosa" nos acogió con entusiasmo y, durante las Jornadas, se pudo rendir el debido tributo al Mariscal Hugo da Cunha Machado, fallecido muy poco después. El Mariscal, como él decía, no era jurista pero hacía trabajar a los que lo eran. Y mucho fue lo que llevó a cabo.

X V I I I

Y ya en nuestros días, 1988 -aún resuena el arpa paraguaya en nuestros oídos- Asunción la primeramente llamada Nuestra Señora Santa María de la Asunción, donde recibimos el calor de sus bailes y su música y el entusiasmo ilusionado de los estudiantes. No se olvidará la noche de luna en la casa de uno de ellos.

El recorrido no ha hecho más que comenzar. Hoy otra vez Madrid y desde este rompeolas de las Españas surgirá un nuevo impulso para que el relato que alguien haga dentro de otros veinticinco años haya completado sin falta de rincón alguna el mapa del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial.