

LA UNIFICACIÓN DEL DERECHO AÉREO EN EL HEMISFERIO OCCIDENTAL *

Por su propia naturaleza, el Derecho tiene una tendencia al establecimiento de normas generales igualmente aplicables para todos. Hasta se llega a considerar la uniformidad como uno de los principios básicos del estado de derecho (*rule of law*), en el sentido de una protección igual por normas iguales que debe ser realizada, primariamente, a través de un Derecho uniforme que trate las situaciones idénticas en igual forma. Este importante principio puede conformar al Derecho interno de una jurisdicción, pero no prevalece entre diferentes sistemas jurisdiccionales, esto es, entre países independientes. Considerado como unidad soberana, cada país es titular de la facultad de decretar sus propias leyes, de acuerdo con sus propios métodos. Aun así, sistemas jurídicos que tienen un origen común, como el *Common Law* o el derecho civil, experimentan una tendencia inmanente a separarse más bien que a converger. Esto se debe a varias razones. Una de ellas es, desde luego, la diversidad de las prácticas gubernamentales que, dados no solamente problemas socio-económicos diversos sino también doctrinas políticas diferentes, conducen a diferentes soluciones jurídicas. Frecuentemente el ritmo de desarrollo o modernización varían de un país a otro. Y, finalmente, las tendencias locales hacia la originalidad con el objeto de parecer más independientes o, en algunos casos, incluso las idiosincrasias doctrinarias, llevan a variaciones sobre el mismo tema legislativo. Solamente una reacción bien planificada puede detener tal diversificación, mediante una presión en favor de la unificación racional.¹

* Ponencia presentada ante la Segunda Conferencia Interamericana de Derecho Aéreo de la Escuela de Derecho de la Universidad de Miami (1965).

¹ CASTEJÓN, *La Unificación del Derecho: Situación Actual y Medios Propuestos para su Desarrollo* (122-123). Información Jurídica, 649 (Madrid, 1953); POUND, *Unification of Law*, 20 A.B.A.J. 695 (1934); SARFATTI, *Roman Law and Common Law Forerunners of a Unification of Law*, 3 Int'l. & Comp. L. Q. 102 (1954); SCHNITZER, *De la Diversité et de l'Unification du Droit: Aspects Juridiques et Sociologiques* (1946). Recientemente: JACOBSEN, *International Unification of Private Law* (en *World Peace Through Law: the Athens World Conference*, 679, 1964); LAMBADARIOS, *The Necessity of Work on Unification*, *ibid.* 688; NADELMANN, *Harmonization and Unification of Law*, *ibid.* 692.

En áreas en que los contactos con jurisdicciones extranjeras son muy pocos, por ejemplo en cuestiones de propiedad real o de relaciones domésticas, el derecho de otra jurisdicción no tiene, en la mayoría de los casos, interés alguno para las personas en cuestión, puesto que el mismo fenómeno socio-económico seguirá su propio curso dentro de la misma jurisdicción, satisfactoriamente regulado por un sistema de normas. Sin embargo, cuando las acciones se extienden a más de una jurisdicción, particularmente en cuestiones que con frecuencia son transnacionales, como la navegación o el comercio desde los más remotos tiempos y recientemente la aviación, varios sistemas jurídicos que coexisten son llamados a regular tales acciones. Como consecuencia de ello, las actividades que se realizan a través de varias jurisdicciones quedan sujetas a la aplicación de normas diferentes, sustantivas y de procedimiento, que pueden afectar de diversa manera una misma acción en sus distintas etapas. Esta variación, unida a incertidumbres inevitables, podrían dificultar, si no impedir, una previsible coordinación de las acciones que se realicen dentro de la jurisdicción de diversos sistemas jurídicos.

No es sorprendente encontrarse con que el Derecho aéreo, como el de la navegación y el mercantil, ha mostrado desde sus inicios una tendencia hacia la unificación internacional. Los primeros intentos de reglamentar el Derecho público de la aviación, por ejemplo la Convención de París (1919), o su posterior contrapartida en este hemisferio, la Convención de la Habana sobre aviación comercial (1928),² lo demuestran. Sin embargo, había necesidad de una unificación internacional más amplia tanto en la esfera de los conflictos como en la del derecho sustantivo.³ Esta necesidad se refleja en el Código Bustamante (1928, artículo 282),⁴ en el Convenio sobre aviación comercial (La

² 47 *Stat.* 1901; también en: 1 SCOTT, *The International Conferences of American States (1889-1928)*, 385 (1931); COOPER, *Pan-American Convention on Commercial Aviation and the Treaty-Making Power*, 19 *A.B.A.J.* 22 (1933); HOTCHKISS, *Havana Convention on Commercial Aviation Ratified by the United States*, 2 *Air L. Rev.* 254 (1931); HYZER, *Pan-American Air Regulations: a Comparative Study*, 4 *J. Air L.* 532 (1933); LATCHFORD, *Havana Convention on Commercial Aviation*, 2 *J. Air L.* 207 (1931); BROWN, *Pan-American Cooperation in Aeronautics*, 9 *J. Air L.* 468 (1938); WARNER, *The International Convention for Air Navigation and the Pan-American Convention for Air Navigation: a Comparative and Critical Analysis*, 3 *Air L. Rev.* 221 (1932). Como se sabe, este Convenio quedó derogado por el de Chicago (1944, artículo 80).

³ LATCHFORD, *Developments in the Codification of Private International Air Law*, 7 *J. Air L.* 202 (1936); y *The Growth of Private International Air Law*, 13 *Geo. Wash. L. Rev.* 307 (1945).

⁴ Ver el texto en: 1 SCOTT, *The International Conferences of American States (1889-1928)*, 325; también en: 4 HUDSON, *International Legislation*, 2283 (1931). El Código ha sido ratificado por Bolivia, Brasil, Chile, Costa Rica, la República Domi-

Habana, 1928, artículos 26-28) y en los Convenios de Montevideo (1940).⁵

Lo anterior demuestra que la idea de unificar el Derecho de la aviación en este hemisferio no es nueva.⁶ En vista de ello, este estudio tratará de presentar un análisis serio de los problemas fundamentales y no considerará soluciones prematuras, así como tampoco cuestiones de detalle. Resulta difícil, si no es que imposible, discutir la estructuración detallada de un futuro Código interamericano de la aviación⁷ antes de que algunas de las cuestiones fundamentales sean debidamente identificadas, suficientemente discutidas y realísticamente resueltas, en forma que parezcan aceptables a varias Repúblicas de este hemisferio que desean cooperar.⁸

I. EL POR QUÉ DE LA UNIFICACIÓN

Como proposición abstracta, la idea de la unificación jurídica es atractiva de por sí. Expresa el ideal de la igualdad bajo normas jurídicas iguales, satisfaciendo así el deseo de una igualdad en la justicia para todos por medio de la uniformidad jurídica. Este ideal, desde luego, está expuesto a los hechos de la vida. Factores socio-económicos diversos así como prácticas diferentes pueden traducirse, como ya se

nicana, Ecuador, El Salvador, Haití, Nicaragua y Venezuela, en muchos casos con reservas de largo alcance.

⁵ Ver el texto en: 37 *Am. J. Int'l L.* 95 (supp. 1943). Los convenios han sido ratificados por Argentina, Uruguay, Perú, Paraguay, Bolivia y Colombia; para los detalles, véase: ALFONSO, *Teoría del Derecho Privado Internacional*, 78 (1955). RABEL, *The Revision of the Treaties of Montevideo on the Law of Conflicts*, 39 *Mich. L. Rev.* 517 (1941).

⁶ La Quinta Conferencia de Estados Americanos (Santiago, 1923) urgió "proyectar leyes y reglamentos (sobre aviación comercial), cuya adopción ha de recomendarse a todos los Estados americanos". I SCOTT, *The International Conferences of American States (1889-1928)*, 277 (1931). Sobre la Conferencia de Aviación celebrada extraoficialmente en Santiago (1916), véase: Comisión Internacional de Aviación Comercial, *El Desarrollo del Derecho Aéreo* (P.A.U., 1927); también: YORK, *International Air Law in the American Republics*, 3 *J. Air L.* 411 (1932). La Conferencia Técnica Interamericana de Aviación, reunida en Lima (1937), recomendó el estudio de la unificación de normas legislativas, así como la redacción de un Código de la aviación, 5 *For. Rel.* 1937, 198 (1954); también: *Actas y Reglamentos de la Primera Conferencia Técnica Interamericana de Aviación* (Lima, 1937), y 11 *J. Air L.* 422 (1938). Para una visión panorámica: BAUZA ARAUJO, *Unificación Legislativa, Doctrinal y Jurisprudencial Ibero-Americana en Derecho Aéreo* (Salamanca, 1964), que en lo sucesivo se citará en este trabajo bajo el nombre del autor.

⁷ Cfr. COSENTINI, *International Code of Aviation* (México, 1933).

⁸ Sobre unificación jurídica en general, en Latinoamérica: CORDEIRO ALVAREZ, *Unificación Legislativa en Latinoamérica* (13) *Boletín del Instituto de Derecho Comparado*, 57 (Quito, 1964); ELOLA, *En Torno a la Unificación Jurídica en América Latina*, 12 (39) *Boletín del Instituto de Derecho Comparado de México*, 11 (1960).

ha indicado, en diferentes normas aplicables a las mismas situaciones típicas. Además, estas diversidades aparecen no solamente dentro de una misma soberanía, sino que varían aún más de un país a otro. Así, los sueños idealistas deben ceder el paso a factores realistas, entre ellos el pragmático de la mera utilidad. La unificación, consecuentemente, debe buscar un balance práctico entre el ideal de normas uniformes para todos y las fuerzas divisivas en la vida. Este análisis introduce tanto factores positivos como negativos. De acuerdo con los lineamientos de una de las instituciones más experimentadas en materia de unificación, la Conferencia Nacional de Comisionados sobre Normas Uniformes de los Estados, los criterios positivos reclaman: *a)* que haya una "razón y demanda obvias" para la unificación, de tal manera que su preparación sea "un paso práctico hacia la uniformidad... o, al menos, hacia la minimización de su diversidad"; *b)* que exista una probabilidad razonable de que, "cuando la unificación se apruebe, sea aceptada y promulgada como ley por un número substancial de jurisdicciones"; *c)* que los propósitos de la unificación planeada sean la sustitución de leyes que "tienden a confundir, prejuzgar, molestar, o afectar adversamente en cualquier otra forma a los ciudadanos de unos Estados en sus actividades o tratos en otros Estados, o con ciudadanos de otros Estados o que se desplazan de un Estado a otro". Los factores negativos que actúan en contra de la unificación son: *a)* "materias enteramente nuevas, respecto de las cuales no haya experiencia legislativa o administrativa disponible"; *b)* asuntos "sujetos a controversia, a causa de disparidades en las prácticas sociales, económicas o políticas o en las filosofías de los Estados", y *c)* cuestiones de "interés puramente local o estatal y sin implicaciones sustanciales de carácter interestatal, a menos de que sean concebidas y proyectadas para satisfacer nuevas necesidades o para modernizar conceptos anticuados".⁹

Experiencias anteriores obtenidas de los esfuerzos interamericanos hacia la unificación jurídica, no deben desanimar la exploración seria de una unificación interamericana del Derecho aéreo. Lo cierto es que se han realizado muchos intentos y se han obtenido pocos resultados desde el punto de vista de un Derecho realmente operante. Inspiradas conferencias han tomado posiciones favorables y múltiples convenios se han redactado y firmado. Sin embargo, no puede haber duda de que existe un interés latente en la unificación, así como una voluntad de hacer algo al respecto.¹⁰

⁹ *Handbook of the National Conference of Commissioners on Uniform State Laws and Proceedings...*, 324 (1962).

¹⁰ *Primeras Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico, Buenos Aires, 1960* (Buenos Aires, 1962), que en lo sucesivo citaremos como *Primeras Jornadas*.

II. LOS GRADOS DE LA UNIFICACIÓN

Una vez aceptada la premisa de que la unificación del Derecho aéreo es una meta deseable y de posible realización, debe considerarse el grado de tal unificación. Esta cuestión incluye dos aspectos: uno de ellos se refiere a qué materias específicas del Derecho aéreo deben ser incluidas en la unificación planeada; y el otro, al grado en que esta última debe de ser intentada. Mientras el primer aspecto será discutido más tarde, el segundo lo trataremos ahora. Presenta tres alternativas simples: intentar un código de lo más completo y detallado; o solamente una unificación de las áreas que se consideren más necesitadas de ella y más prometedoras; o bien, tratar de encontrar un acuerdo sobre las reglas generales fundamentales, dejando a los países participantes en libertad para adaptarlas a las circunstancias locales. La determinación de la alternativa a escoger plantea un problema complejo. En la esfera del Derecho aéreo, como en otras áreas consideradas para la unificación internacional, los resultados dependerán del juego de dos factores: la intensidad del deseo, generado por la necesidad o por otros intereses, para tener un Derecho unificado, frente a la inercia inmanente que favorece el *status quo* y, en muchos casos, el parroquialismo coloreado con tonos doctrinales.

En cualquier caso, el intento de alcanzar muchos logros con demasiada rapidez, puede a menudo acarrear un daño irreparable, mientras que las empresas modestas pueden convertirse en los primeros pasos de un largo y difícil camino. Si se tienen en cuenta las experiencias en el hemisferio, parece que los intentos de unificaciones interamericanas o internacionales completas han tenido muy poco éxito en la práctica. El Código Bustamante, magníficamente redactado, consiguió un número de ratificaciones poco impresionante, muchas de ellas mutiladas con reservas absolutas en favor del Derecho interno; y los Convenios de Montevideo de 1941 sólo recibieron, a pesar de sus magníficas cualidades, una desalentadora respuesta. La ratificación de proyectos internacionales de unificación¹¹ limitados a materias específicas es igualmente muy poco prometedor, como lo demuestra la falta de ratificaciones, por parte de las Repúblicas latinoamericanas, de los Convenios de Varsovia (1929)¹² y Ginebra (1948).¹³ La aceptación internacional

¹¹ BAUZA ARAUJO, 12.

¹² 49 *Stat.* 3000. Ratificado por Argentina, Brasil, Cuba (con reservas), México y Venezuela; continúa en vigor en Jamaica y en Trinidad-Tobago. Aplicable a las áreas bajo control británico, holandés y francés del Caribe. La adhesión al Convenio de Varsovia por la mera ratificación del Protocolo de La Haya (1955), en los términos del artículo xxii (2), no es aceptada por los Estados Unidos; una carta

de los principios fundamentales del Derecho aéreo no ha sido aún intentada; sin embargo, el método está profundamente embebido de técnicas legislativas españolas y puede ser bastante atractivo.¹⁴

III. QUÉ MATERIAS SE HAN DE UNIFICAR

Después de haber discutido el grado de unificación, la atención deberá ser orientada hacia los tópicos a incluir.¹⁵ Cualquiera que sea el grado de unificación adoptado (una reglamentación completa del Derecho aéreo, o de alguna de sus partes, o solamente acuerdos sobre los principios básicos), queda todavía el problema relativo a las materias que han de incluirse.

En sus códigos de aviación, las Repúblicas latinoamericanas cubren todos los problemas relativos a la aviación o conectados con ella. Sin hacer una lista de las áreas tradicionalmente cubiertas en estos códigos aéreos,¹⁶ puede suponerse que una unificación del Derecho aéreo, si se limita a los países latinoamericanos, e incluso España, tenderá a adoptar el mismo orden sistemático y a cubrir las mismas materias que están

dirigida por el Consejero Jurídico del Departamento de Estado a este autor, con fecha 6 de mayo de 1964, consigna que el Convenio de Varsovia "no está en vigor entre un país que sólo es parte del Protocolo y otro país que únicamente lo sea del Convenio". Esto sería aplicable a Ecuador (*cf.* CARRERA DEL RÍO, *Legislación Aeronáutica Civil del Ecuador*, 305, Guayaquil, 1963) y El Salvador, que solamente ratificaron el Protocolo de La Haya.

¹³ U.S.T. & O.I.A. 1930. BAYITCH, *Aircraft Mortgage in the Americas: a Study in Comparative Aviation Law, with Documents*, 69, 147 (1960). Ratificado en Latinoamérica por Argentina, Brasil, Chile, Cuba, Ecuador, El Salvador, Haití y México (con reservas, no vigente en relación con los Estados Unidos). El Convenio no está en vigor en las áreas bajo control británico del Caribe, ni en Jamaica y Trinidad-Tobago; lo mismo puede decirse de las zonas bajo control holandés, puesto que los Países Bajos han ratificado el Convenio sólo en relación con el Reino en Europa. En cambio, el Convenio está vigente en Guadalupe, Martinica y la Guayana Francesa, al haber sido ratificado por Francia en 1964 (Lev núm. 63-1350, de 30 de diciembre de 1963, publicada en J. O. de enero 3 de 1964), en relación con la nueva ley de hipoteca aérea (Ley núm. 63-1352, de 31 de diciembre de 1963, publicada en J. O. de enero 2 de 1964), que reformó el Código Aéreo (1955), adicionando el artículo 12 a través del 12 (17) y el artículo 13.

¹⁴ Por ejemplo, la *Ley de bases de la navegación aérea española* (1949); HERRERA y ESTEBAN, *Legislación Aeronáutica Española* (1951).

¹⁵ LIMPENS, *Relations entre l'Unification au Niveau Régional et l'Unification au Niveau Universel*, 16 *Revue Internationale de Droit Comparé*, 13 (1964).

¹⁶ Sobre codificación en general, ver: BAYITCH, *Codification in Modern Times* (en *Civil Law in the Modern World*, 161, Ed. Yiannopoulos, 1965). Para una apreciación crítica de un código aéreo latinoamericano reciente: BAYITCH, *El Código Aeronáutico de Paraguay: Estudio Comparativo*, 3 *Int.-Am. L. Rev.* 259 (1961).

actualmente contenidas en sus códigos.¹⁷ Sin embargo, en caso de que los Estados Unidos (con o sin Canadá) fueran considerados para ser incluidos en una unificación interamericana, entonces debería tenerse presente que en ambos países solamente una parte del Derecho aéreo está codificado en ordenamientos federales y, por tanto, unificado en el plano interno; mientras que las demás materias, prácticamente la mayor parte del Derecho aéreo privado, continúan reguladas dentro de la jurisdicción de los respectivos Estados o Provincias, por normas locales tanto legislativas como jurisprudenciales. Dejando el Derecho aéreo canadiense fuera de esta discusión, debe señalarse además que la *Federal Aviation Act* de 1928 se ocupa principalmente con asuntos administrativos: la Junta de Aeronáutica Civil, su organización y facultades; la reglamentación económica sobre transportes aéreos (certificados, incluyendo permisos a transportadores extranjeros); tarifas y precios; transporte de correo; consolidación y fusiones; empréstitos; métodos de competencia y restricciones jurídicas; nacionalidad y registro de aeronaves; normas sobre seguro; accidentes de aeronaves; derecho penal aéreo; procedimientos administrativos y algunos aspectos de los seguros, para mencionar únicamente los más importantes. Comparando esta lista con los tópicos incluidos en los modernos códigos aéreos latinoamericanos, está claro que los últimos son mucho más amplios, particularmente en el campo del Derecho privado (por ejemplo, *charter*, derecho laboral, responsabilidades), mientras que les falta, entre otras cuestiones, disposiciones relativas a tarifas, monopolios y competencia leal. Teniendo en cuenta diferencias tan amplias en las materias reguladas, no es fácil indicar cuáles de éstas deberían ser objeto de recomendación para incluirse en proyectos interamericanos de unificación o aproximación. Los idealistas pugnarían por la inclusión más completa de problemas, mientras que los pragmáticos quedarían satisfechos con una selección de asuntos cuya importancia práctica alentara los esfuerzos hacia la unificación, por ejemplo, títulos, contratos (pasajeros, *charter*) y responsabilidades. Al final de la lista estarían las cuestiones de jurisdicción y procedimiento, de derecho penal, y, por último, de derecho y procedimiento administrativos.

En tanto el derecho sustantivo, jurisdiccional y procesal de la avia-

¹⁷ Así lo señala el *Código Aeronáutico Americano: Anteproyecto Argentino* (Córdoba, 1962). VILLARÁN, *Posibilidad y Conveniencia de un Código de Aeronáutica Latinoamericana* (en *Primeras Jornadas* 395); TOLLE, *Possibilidade e Conveniencia de un Codigo Aeronautico Latinoamericano*, ibid. 400; RODRÍGUEZ JURADO, *Posibilidad y Conveniencia de Unificar la Legislación Aeronáutica Latinoamericana*, ibid. 423; ANDINO, *Aporte para la Uniformidad de la Legislación Aeronáutica Latinoamericana*, ibid. 466. También: Universidad Nacional de Córdoba, *Esquema Metodológico por el Instituto de Derecho Aeronáutico de Córdoba, a la Conferencia de Derecho Aeronáutico*, marzo, 1962, Lima, Perú (Córdoba, 1962).

ción varíe de un país a otro y no se haya alcanzado un grado razonable de uniformidad en las tareas más importantes, el remedio más próximo parece ser la unificación de las normas de conflicto, es decir, el derecho internacional privado aéreo.¹⁸ Al unificar estas normas, el derecho regulador, tanto sustantivo como jurisdiccional y procesal, puede garantizar un notable grado de uniformidad. A juzgar por el número de normas de conflicto interamericanas aplicables a la aviación, los resultados logrados en el pasado son bastante alentadores. Tanto el Código Bustamante (1928) como los Convenios de Montevideo (1940), relativos al derecho mercantil terrestre internacional y a la navegación comercial revelan, por lo menos, un vivo interés en esta área de la unificación. Sin embargo, en contraste con ese interés por el derecho internacional privado aéreo, los códigos aéreos nacionales vigentes en Latinoamérica tienen tan sólo, si acaso, unas cuantas disposiciones. Generalmente no hay normas sobre conflictos en materia de contratos o de responsabilidades que surjan del transporte aéreo. Las únicas excepciones parecen ser el código aéreo de Panamá (1963, artículo 198)¹⁹ y el proyecto oficial para el código aéreo de Costa Rica (1962).²⁰ El código panameño se refiere, por lo que hace a la responsabilidad de los transportadores nacionales y extranjeros que se dedican al transporte internacional, a los convenios internacionales ratificados por la República; en caso de que tales convenios no sean aplicables, el código se refiere simplemente a "ésta y otras leyes aplicables de la República".

Una solución mucho más complicada ha sido adoptada por el proyecto oficial de Costa Rica para Código aéreo (1962), el cual dispone que "la responsabilidad civil de los transportadores aéreos nacionales y extranjeros que se dedican al transporte aéreo internacional, se regirá por las disposiciones contenidas en este capítulo y, en su defecto, por los convenios internacionales... y en caso de que no hubiera ninguno, por otras leyes (nacionales), siempre que el accidente o el daño ocurran dentro del territorio nacional".

Esta disposición es completada por el artículo 246, que establece: "En caso de que un transportador aéreo internacional extranjero, cause daños a pasajeros que han comprado sus boletos en Costa Rica, será aplicable esta Ley, independientemente de que el lugar de partida o de destino esté en Costa Rica o en el extranjero y sin tener en cuenta el lu-

¹⁸ SAPORTA, *Conflictos de Leyes en Materia de Derecho Aeronáutico*, 1 Revista del Instituto de Derecho Aeronáutico, 305 (Córdoba, 1952); VALLADAO, *Private International Law and Conflicts Law* (en *Legal Essays in Honor of Hessel E. Yntema*, 89, 1961).

¹⁹ *Gaceta Oficial* núm. 14, 987, octubre 21, 1963.

²⁰ Junta de Aviación Civil, *Proyecto: Ley General de Aviación Civil* (San José, 1962).

gar en que los daños ocurrieron, salvo que la aplicación de la ley extranjera correspondiente resultara más favorable a las partes perjudicadas".

A este respecto, puede agregarse que recientemente (1964) la *Federal Aviation Act* fue enmendada por una norma de conflictos interestatal, que somete la validez de las traslaciones de dominio, registradas conforme a la propia *Act*, a la ley de la jurisdicción "en que el instrumento fue otorgado, independientemente de la ubicación o lugar de la transmisión de propiedad que sea objeto de tal instrumento".²¹ Debe notarse también que están en proceso de realización cambios importantes a las normas de conflicto interestatales que rigen las reclamaciones que surgen de accidentes aéreos.²²

En comparación con las normas nacionales e internacionales relativas a las reglas de conflicto en materia de derecho de propiedad, de contratos o de responsabilidad extracontractual (*torts*), tanto en el campo del *Common Law* como del derecho civil las disposiciones legislativas referentes al derecho penal aéreo están mucho más elaboradas, aparentemente no sólo a causa de la necesidad de tales normas sino, también, en virtud del estímulo que confrontan los teóricos, para quienes los problemas de conflicto implicados en los contratos o responsabilidades extracontractuales de todos los días parecen menos provocativos que los apasionantes casos criminales. Estas últimas cuestiones han recibido una atención sumamente amplia. Como consecuencia de ello, ya se dispone de copiosos materiales preliminares. A este respecto, no debe olvidarse que la Convención de Tokio relativa a delitos y otros actos cometidos a bordo de aeronaves (1963)²³ se ha ocupado, en una me-

²¹ 78 Stat. 236.

²² *Kilberg vs. Northeast Airlines, Inc.* 9 N. Y. 2d 3Y, 172 N. E. 2d 526 (1961); *Pearson vs. Northeast Airlines, Inc.* 307 F. 2d 131 (2d Ciy. 1962), y 309 F. 2d 553 (2d Ciy. 1962), cert. den. 372 U. S. 912 (1963); Comentario, 17 U. Miami L. Rev. 391 (1963); *Griffith vs. United Airlines, Inc.*, 203 A. 2d 796 (1964).

²³ Texto publicado en: 29 J. Air L. & Comm. 360 (1963). FITZGERALD, *The Development of International Rules Concerning Offences and Certain Other Acts en Board Aircraft*, 1 Canadian Yb. Int'l L. 230 (1963); PULSFER & BOYLE, *The Tokyo Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*, 30 J. Air L. & Comm. 305 (1964); LÓPEZ GUTIÉRREZ, *Should the Tokyo Convention of 1963 Be Ratified* 31 J. Air L. & Comm. 1 (1965); MERCADO, *Las Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico y la Legislación Represiva Penal* (en *Primeras Jornadas* 367); TAPIA SALINAS, *Legislación Aplicable a los Actos Realizados y Hechos Ocurridos a Bordo de una Aeronave en Vuelo Internacional*, (10) Revista del Instituto de Derecho Aeronáutico 13 (1958); también, en *Actas del III. Congreso Hispano-Luso-Americano de Derecho Internacional* (Quito, 1957) 175 (1959). Los problemas fueron discutidos en varias conferencias, por ejemplo, en las "Primeras Jornadas Hispanoamericanas de Derecho Aeronáutico, Salamanca, 1960", 9 (14) Revista del Instituto de Derecho Aeronáutico, 179 (1960), y en el "Cuarto Congreso de Bogotá, 1962", 2 Anuario Hispano-Luso-Americano de Derecho Internacional, 412 (1963); también: 16 Revista Española de Derecho Internacional, 195 (1963).

didada muy limitada, de problemas jurisdiccionales conectados con casos penales.

En vista del manifiesto interés en estos problemas de conflictos²⁴ puede sugerirse la unificación interamericana de este aspecto del Derecho aéreo como una etapa intermedia o preparatoria, que ha de apoyarse en una integración de las disposiciones revisadas del Código Bustamante (1928) y de los Convenios de Montevideo (1940), así como de las normas de conflicto contenidas en las Convenciones de Varsovia (1929) y de Ginebra (1948). Un ejemplo que muestra el descuido respecto de la última convención citada, lo suministra el proyecto argentino para un Código americano de la aviación (1962). Aun cuando el proyecto se refiere en las anotaciones a la Convención de Ginebra, sus disposiciones (por ejemplo, los artículos 50-56) violan patentemente los principios básicos de dicha convención y, con ello, olvidan el hecho de que esta última ha sido ratificada no sólo por Argentina sino también por una serie de diversas Repúblicas latinoamericanas, entre ellas, Brasil, Chile y México.

IV. ÁREA DE LA UNIFICACIÓN

Cualquier intento de unificar una rama del Derecho a través de la cooperación internacional debe de hacer frente a dos problemas: el primero, qué materias incluir en la proyectada unificación, cuestión ya discutida; y el segundo, qué área geográfica delimitar para la propia unificación, o en otras palabras, qué países deben considerarse como posibles partícipes del proyecto.²⁵ En este último aspecto, esfuerzos hacia la unificación realizados en el pasado han señalado ya las alternativas posibles. De modo general, éstas caen dentro de dos grupos: uno, limitar los países participantes a los del hemisferio occidental, y el otro, rebasar los límites de dicho hemisferio.

Empezando con la primera alternativa, puede decirse que algunos de los proyectos más ampliamente aceptados incluyen tan sólo a países latinoamericanos²⁶ de Centro y Sudamérica, y los tres países afines del Caribe (Cuba, República Dominicana y Haití), pero excluyen las áreas no autónomas dentro del y en torno al Caribe (británicas, holandesas y francesas), así como las naciones, recientemente independizadas, de Jamaica y de Trinidad-Tobago. Por ejemplo, se ha adoptado un

²⁴ NADELMANN, *Inter-American Cooperation in the Field of Conflict of Laws*, 1 Int.-Am. L. Rev. 135 (1959).

²⁵ GRAVESON, *L'Étendue du Domaine de l'Unification du Droit*, 16 Revue Internationale de Droit Comparé, 5 (1964).

²⁶ BAUZA ARAUJO, 19, 21.

proyecto que limita la unificación a los países latinoamericanos, en las reuniones de la Confederación Interamericana de Transporte Aéreo (CITA), en Buenos Aires (1960), y repetido en las Conferencias de Quito (1963) y México (1963).²⁷

Dentro del área latinoamericana se han emprendido o defendido proyectos menos ambiciosos. Las Repúblicas centroamericanas y Panamá muestran, con orgullo, un grado de unificación del Derecho aéreo sin precedente en el hemisferio. Otro proyecto recomienda urgentemente la unificación regional para los países del Plata.²⁸ Finalmente, los mercados comunes en desarrollo en América Latina pueden generar operaciones de unificación del Derecho de transporte, incluyendo el aéreo.²⁹

La otra posibilidad, que todavía limita la expectativa de participación a los países del hemisferio occidental, considera la unificación con inclusión de los Estados Unidos. Este proyecto fue apoyado, por ejemplo, por la Conferencia Regional de Derecho Aeronáutico,³⁰ particularmente en la reunión de Montevideo (1960), recomendando que "los gobiernos de los países del Continente Americano emprendan esfuerzos hacia la unificación de un Código aeronáutico americano, para unificar, tan pronto como sea posible, la legislación aérea del propio Continente".³¹ La siguiente Conferencia de Bogotá (1962) estableció un Comité de Juristas que habría de reunirse en Córdoba y preparar un proyecto de Código Aéreo Americano.³² El Comité se reunió en 1963 y discutió un proyecto sometido por los especialistas de Derecho aéreo de la Argentina, sin llegar a una conclusión final.

Puede añadirse, para completar el problema, que el Canadá es usualmente descartado en los proyectos de unificación a nivel del hemisferio. De hecho, su inclusión no plantea problemas distintos de los que surgen con respecto a los Estados Unidos. Naturalmente, una unificación hemisférica completa no debiera desentenderse de los países soberanos no-latinos del Caribe, esto es, tanto Jamaica como Trinidad-Tobago, ni

²⁷ BAUZA ARAUJO, 23; también: BAUZA ARAUJO, *Las Reuniones Regionales de Derecho Aeronáutico de Punta del Este y Rivera*, 16 (Montevideo, 1959), en donde se refiere que la reunión de Rivera (1959) urgió la necesidad de una Legislación latinoamericana uniforme sobre aviación.

²⁸ RODRÍGUEZ JURADO, *El Código Aeronáutico Rioplatense* (en *Estudios Jurídicos en Memoria de Eduardo J. Couture*, 623, Montevideo, 1957).

²⁹ VIEIRA, *La Asociación Latinoamericana de Libre Comercio y el Derecho Privado Internacional*, 2 Anuario Hispano-Luso-Americano de Derecho Internacional, 176 (1963); GARCÍA-AMADOR, *Latin American Integration: Its Legal and Institutional Aspects*, 17 (4) Américas, 50 (1965)

³⁰ BAUZA ARAUJO, 21, 26. Sobre la "Primera Conferencia Regional de Aviación Civil", celebrada en Río de Janeiro (1959), véase: 26 J. Air L. & Comm. 202 (1959).

³¹ BAUZA ARAUJO, 28.

³² Recomendación núm. 8 en (12) *Revista Brasileira de Direito Aeronautico*, 66 (1962).

debiera tampoco evadir las cuestiones implicadas en la regulación de los problemas de la aviación en relación con las áreas sometidas al control británico, holandés y francés dentro del y en torno al Caribe.

La otra alternativa iría más allá del hemisferio occidental e incluiría también naciones extra-hemisféricas. Esto puede hacerse en dos formas: una más estrecha y otra más amplia. La primera, está representada por el proyecto de incluir a España, como una expresión de la comunidad iberoamericana,³³ y que sugiere, desde un punto de vista práctico, se tome el nuevo Código aéreo español como base para la discusión. La idea, que refleja motivos sentimentales más que consideraciones prácticas, prevaleció en la Conferencia de Salamanca de 1963 (Jornadas de Derecho Aeronáutico y del Espacio) y condujo a la creación de un Instituto Iberoamericano de Derecho Aéreo y del Espacio, fuera de América Latina, esto es, en Madrid. La solución más amplia es, desde luego, la siempre presente unificación del Derecho aéreo a escala mundial, simbolizada en los esfuerzos de la Organización de la Aviación Civil Internacional,³⁴ así como en cierto número de Convenciones aéreas internacionales, comenzando con las de Varsovia (1924), Roma (1933, 1952), y después Chicago (1944), y continuados en las Convenciones de Ginebra (1948) y de Tokio (1963). Esta alternativa para la unificación, siempre abierta a las Repúblicas latinoamericanas, sólo ha des-pertado, desgraciadamente, muy poco interés.

Una breve evaluación de estas alternativas nos indicaría que una unificación limitada a los países latinoamericanos promete ofrecer menos dificultades, en virtud de sus tradiciones comunes de Derecho civil y la estrecha afinidad de sus modernos Códigos aéreos. Por el contrario, los intentos de proyectar la unificación de modo que sea aceptable a uno o a ambos países de *Common Law* del hemisferio, concretamente los Estados Unidos y el Canadá, confrontan las dificultades inherentes a las diferencias entre sus sistemas jurídicos básicos,³⁵ pero ofrecería una respuesta mucho más adecuada a las necesidades de la aviación inter-americana. Teniendo en cuenta la actual situación de la industria aérea de los Estados Unidos, tanto en lo que se refiere a manufacturas como a transportes, un progreso real únicamente podría alcanzarse sobre una base de alcance continental. Puede añadirse que el mito de las diferencias insuperables se convirtió en una creencia aceptada por muchos

³³ CASTEJÓN, *Unificación Legislativa Iberoamericana: Iniciación a los Estudios de Derecho Comparado...* (Madrid, 1950).

³⁴ GULDIMAN, *La Méthode de Travail du Comité Juridique de la P.O.A.C.I.*, 14 *Revue Française de Droit Aérien*, 1 (1960); TAPIA SALINAS, *El Carácter Internacional de las Normas Aéreas y la Organización Internacional de la Aviación Civil*, 1 *Revista Española de Derecho Internacional*, 437 (1948).

³⁵ WILBERFORCE, *The Law of the Air and Common Law* (en *Studi in Onore di Antonio Ambrosini*, 309, Milano, 1957).

juristas latinoamericanos, sin apoyarse en un estudio que, al comparar los principios básicos de la aviación que prevalecen en ambos sistemas jurídicos, sustentara esta posición. Por otra parte, una unificación limitada a los países latinoamericanos sería de un valor considerablemente menor, en vista de la uniformidad que prevalece en sus conflictos jurídicos fundamentales, así como de las estrechas similitudes reveladas en sus modernos Códigos de la aviación, sin menospreciar, desde luego, el obstáculo de la negativa doctrinaria a aceptar soluciones pragmáticas. Un ejemplo que puede servir de advertencia sobre tales dificultades, se puso en evidencia en las sesiones, por demás impresionantes, de las Primeras Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico (B. A., 1960),³⁶ en donde la discusión de la unificación se convirtió en una disputa doctrinaria acerca sobre la oposición entre derecho privado y derecho público de la aviación³⁷ y su naturaleza autónoma.³⁸

Respecto a los Estados Unidos, debe señalarse que actualmente no hay ningún movimiento en favor de algún tipo de unificación interamericana del Derecho aéreo. Por el contrario, la adhesión misma a una unificación parcial universal en la Convención de Varsovia está siendo puesta en duda. Para juzgar adecuadamente esta actitud debe tomarse en consideración que derecho privado relativo a la aviación, incluido el conflicto de leyes, significa aquí primariamente derecho estatal y, por tanto, no unificado nacionalmente en áreas muy importantes, v.g. en materia de contratos, de responsabilidad extracontractual (*torts*). Las insistentes tentativas en el campo del Derecho aéreo por parte de la Conferencia Nacional de Comisionados, sobre Derecho estatal uniforme, han tenido muy poco éxito. Sin embargo, esta falta de uniformidad nacional queda en cierta medida compensada por el hecho de que el Derecho aéreo, considerado esencialmente una actividad interestatal, si no internacional, cae dentro de las facultades legislativas del Congreso. Apoyándose en estas facultades, el Congreso ha expedido la *Civil Aeronautics Act* de 1938, posteriormente revisada para convertirse en la actual *Federal Aviation Act* de 1958. Este instrumento ha unificado,³⁹ entre otras materias, el derecho de registro de títulos y de otros intereses sobre aeronaves, recientemente (1964) complementada por un régimen de conflictos uniforme, aunque sólo interestatal, que fija la norma aplicable a las traslaciones de dominio (Sec. 506). Con anterioridad a esto, dicha *Act* fue enmendada por disposiciones muy

³⁶ Ver nota 17, *supra*. Sobre las "Primeras Jornadas Hispanoamericanas de Derecho Aeronáutico (Salamanca, 1960)", véase: 9 (14) *Revista del Instituto de Derecho Aéreo*, 179 (1960).

³⁷ *Primeras Jornadas*, 94, 102.

³⁸ *Primeras Jornadas*, 43.

³⁹ 72 *Stat.* 731, reformada.

amplias relativas al Derecho aéreo sustantivo, de conflictos y procesal penal (1961).⁴⁰

A pesar de cierto grado de resistencia, impuesto por su estructura interna de carácter federal, los Estados Unidos han mostrado constantemente una actitud de cooperación hacia la unificación internacional del Derecho aéreo, mediante la ratificación de una serie de convenios aéreos internacionales, entre ellos, los de Varsovia, Chicago y Ginebra, además de un gran número de acuerdos bilaterales. Sin embargo, hay una actitud más bien cautelosa, con respecto a la ratificación de convenios que vayan más allá de las materias básicas o necesarias. En vista de esto, puede suponerse que los Estados Unidos cooperarían mejor en una unificación interamericana que versara sobre cuestiones jurídicas básicas y precisas, que en un proyecto de unificación omnicomprendensiva dirigida a la consecución de un ideal abstracto. En este sentido, es de pensarse que los Estados Unidos se interesarían más bien en materias relativas a títulos y otros derechos sobre aeronaves,⁴¹ que en cuestiones de responsabilidad emanada del transporte aéreo, fuera de unos cuantos principios incluidos en la Convención de Varsovia, o incluso en cuestiones referentes a la jurisdicción de los tribunales; una actitud puesta en evidencia por su oposición a la Convención de Roma y su reciente impugnación al valor de la Convención de Chicago, incluyendo las dificultades con que tropieza la aplicación de su artículo 28.⁴²

Por último, parece pertinente prevenir aquí contra una ilusión muy común que frecuentemente se encuentra en los intentos de unificación; concretamente, la inclusión en el instrumento de unificación de las reglas que ya son uniformes, con meros comentarios acerca de los aspectos controvertidos. El propósito real de la unificación no es hacer un inventario de las normas ya uniformes, sino llegar a un acuerdo en aquello en que éstas difieren. Un ejemplo que sirve de advertencia sobre tales técnicas, lo suministra el Código aeronáutico americano: Anteproyecto argentino (1962).

⁴⁰ BAYTCH, *International Law*, 16 U. Miami L. Rev. 240, 260 (1961); y *Florida and International Legal Developments* (1962-1963) 18 U. Miami L. Rev. 321, 342 (1963); Billyou, 172.

⁴¹ El "Segundo Congreso Hispano-Luso-Americano (Sao Paulo, 1953)", recomendó la adopción de tratados en materia de derechos sobre aeronaves; 1 Anuario Hispano-Luso-Americano de Derecho Internacional, 127 (1959). VIDELA ESCALADA, *La Unificación Legislativa en América Latina en Materia de Derechos de Garantía sobre Aeronaves*. (en *Primeras Jornadas* 561), se apoya en el estudio citado en la nota 13, *supra*.

⁴² MCKENRY, *Judicial Jurisdiction under the Warsaw Convention*, 29 J. Air L. & Comm. 205 (1963).

V. CÓMO UNIFICAR

Los movimientos hacia la unificación de una área determinada del Derecho han puesto en práctica dos métodos principales.⁴³ Uno consiste en elaborar un modelo de ley uniforme para someterlo a la adopción de todos los países que participen, como legislación nacional; un método usado al nivel interestatal en los Estados Unidos. En las relaciones interamericanas, este método ha probado su eficacia en América Central, donde las Conferencias periódicas de Directores de Aviación Civil han conseguido una uniformidad muy importante en los Códigos aéreos, siendo la más reciente la de Panamá (1963). Otro método, es el de proyectar disposiciones uniformes como convenios internacionales, para ser ratificadas por los países participantes en forma de tratados y convertidas en derecho interno con arreglo a sus constituciones nacionales. Tales convenciones internacionales pueden reglamentar un problema particular, por ejemplo, la responsabilidad proveniente de vuelos internacionales (Varsovia), o el reconocimiento de derechos sobre aeronaves (Ginebra). O bien puede contener un código de la aviación completo, como ocurre con el proyecto argentino para Código Aeronáutico Americano (1962),⁴⁴ que dispone en su artículo 1º: "Este código regula la aviación civil en los territorios de los países que lo ratifican."

Un método mixto consiste en promover, por lo menos *de facto*, una unificación limitada. Se utiliza frecuentemente en América Latina, donde las disposiciones contenidas en los convenios internacionales, o incluso en simples proyectos, son incorporadas directamente en los códigos nacionales aéreos, sin haber sido previamente ratificados. La razón de este método no es fácil de adivinar: puede ser que el proceso de ratificación resulte demasiado lento o complicado, o que estos países no deseen sentirse internacionalmente vinculados en virtud de la ratificación y, por tanto, impedidos de hacer cambios sustanciales o ajustes a las disposiciones de los tratados.

El mejor método parece ser el de la unificación mediante tratados.⁴⁵ Tal método convierte a las reglas allí contenidas no solamente en de-

⁴³ PILOTTI, *Les Méthodes de l'Unification* (en *Actes du Congrès International de Droit Privé* 335, 1951), GUTTERIDGE, *The Technique of the Unification of Private Law*, 20 *Brit Yb. Int'l. L.* 37 (1939).

⁴⁴ Véase nota 17, *supra*.

⁴⁵ CHAVEAU, *Conventions for Uniform Laws*, 63 *Journal de Droit International* (Clunet) 571 (1956); LE MOINE, *Des Principes et Méthodes dans le Droit Aérien International*, 4 *Revue Française de Droit Aérien*, 113 (1950); FRANÇOIS, *Le Droit Aérien: Instrument Ideal d'Unification en Matière de Responsabilité du Transporteur*, *ibid.*, 333.

recho interno vigente sino, al mismo tiempo, en obligaciones internacionales. En consecuencia, su violación constituye la violación de una norma internacional, agregando así a las sanciones del derecho interno otras sanciones establecidas por el Derecho internacional para las violaciones a los tratados. Además, las reglas de éstos derogan, de acuerdo con las normas constitucionales de la mayor parte de los países del hemisferio, a las normas legislativas internas, atribuyendo así a las disposiciones de los tratados una alta eficacia dentro de la jerarquía del Derecho nacional. En conexión con esto surgirá, sin duda, la cuestión de las reservas. A juzgar por las reservas ampliamente abiertas respecto del Código Bustamante,⁴⁶ el efecto del Derecho uniforme de los tratados se volverá nugatorio a menos que las reservas se limiten a las disposiciones expresamente señaladas y que éstas se refieran a materias que puedan ser dejadas sin riesgo a la reglamentación local.

Actualmente hay fuerzas unificadoras operantes, aun cuando no respondan a un plan específico de unificación. Una de ellas es el beneficio ampliamente extendido de la asistencia técnica, incluida la legal, de los organismos internacionales, en este caso de la OACI. El efecto de tal acción se hizo sentir particularmente en las codificaciones aéreas de las repúblicas centroamericanas. Otro factor de unificación surge de las influencias recíprocas entre los países, que incitan a las repúblicas latinoamericanas a consultar, y en muchos casos a adoptar, las disposiciones vigentes en las repúblicas hermanas. Esta última práctica ha desembocado, nuevamente sin obedecer a una acción planificada, en reglamentaciones similares, si no idénticas, de amplias zonas del Derecho de la aviación en toda la extensión de América Latina. Se podría considerar por lo tanto, al menos por el momento y dejando de lado los tratados o proyectos de tratados, que aquél es el factor de unificación más importante.

VI. EL PROCESO DE UNIFICACIÓN

El proceso de unificación constituye una operación compleja cuando afecta a entidades jurídicas diversas dentro de una misma soberanía. Se convierte en algo decididamente más complicado, cuando la unificación se refiere a varios países independientes.⁴⁷ Las barreras de la soberanía se elevan aún más cuando los países participantes pertenecen a diferentes sistemas jurídicos; en el presente caso, al *Common Law* y al derecho civil. En algunas ocasiones surgen dificultades adicionales de-

⁴⁶ MUCI ABRAHAM, *Los Conflictos de Leyes y Codificación Colectiva en América*, 34 (Caracas, 1955).

⁴⁷ MATEUCCI, *The Method of The Unification of Law*, 2 UNIDROIT, *Unification of Law Yb.* 3 (1957).

bido a la estructura federal de los países que participan, que reúnen a varias jurisdicciones ampliamente independientes (es decir, Estados), como ocurre en México y en los Estados Unidos. La unificación no es, pues, un campo apropiado para experimentos de aficionados. En vez de ello, deben en primer lugar identificarse las diversas etapas por las que ha de pasar un esfuerzo serio hacia la unificación, a fin de que se tenga una probabilidad razonable de éxito.

De modo general pueden distinguirse otras etapas: la primera, exploratoria; la segunda, preparatoria; la tercera, de adopción; y la cuarta, de aplicación. La primera etapa, o exploratoria, está destinada a arreglar las cuestiones preliminares, entre ellas la fundamental: la de si ha de unificarse o no el Derecho aéreo, una cuestión que por el momento ni siquiera se plantea. Esta y otras cuestiones preliminares deben de ser consideradas a la luz de factores de carácter real, definidos por la Conferencia Nacional de Comisionados sobre el Derecho uniforme de los Estados y de los cuales se ofrece un sumario arriba (I). La etapa preparatoria suministrará un panorama amplio y fidedigno sobre el Derecho de la aviación vigente en los países participantes, poniendo de relieve las materias que han de ser incluidas en la ley uniforme. A partir de estos estudios comparativos⁴⁸ se identificarán las zonas de acuerdo y desacuerdo; y las soluciones, ya sea adhiriendo a los puntos de vista tradicionales o sugiriendo otros nuevos, surgirán con carácter preparatorio de un proyecto preliminar.

Después de que las instituciones académicas y la industria de la aviación, así como los gobiernos y organizaciones internacionales (si las hubiera) que cooperan en estos trabajos, hayan tenido la oportunidad de hacer oír sus opiniones y proponer sugerencias, una Conferencia de expertos gubernamentales, científicos (en derecho e ingeniería) e industriales, convocaría, si fuera posible bajo los auspicios de una organización internacional, por ejemplo la OACI o la OEA, para la elaboración de un proyecto final. Una vez concluido el proyecto, se iniciaría la fase diplomática; negociaciones preliminares que estarían seguidas de una conferencia internacional, bajo el patrocinio de alguna de las organizaciones internacionales interesadas, para tomar las medidas finales.

Esto no constituye el término del proceso: también habrán de suministrarse las garantías necesarias de la adecuada observancia de la ley uniforme. Estas incluirán su ratificación y aplicación.⁴⁹ En cuanto

⁴⁸ SARFATTI, *Comparative Law and the Unification of Law*, 26 Tulane L. Rev. 317 (1952); YNTEMA, *Comparative Research and Unification of Law*, 41 Mich. L. Rev. 261 (1942); ZWEIGERT, *El Derecho Comparado al Servicio de la Unificación Jurídica*, 9 (25) Boletín del Instituto de Derecho Comparado de México, 53 (1956).

⁴⁹ VALLINDAS, *Autonomy of International Uniform Law*, 8 Revue Hellénique de Droit International, 8 (1955).

a la primera, deberá exigirse la ratificación por parte de un gran número de repúblicas del hemisferio antes de que la ley uniforme entre en vigor. Para asegurar su aplicación efectiva y uniforme en todos los países participantes, sería ciertamente ideal tener un tribunal interamericano encargado de esta tarea.⁵⁰ Por el momento, puede intentarse un simple intercambio de información (casos, discusiones, publicaciones), así como sugerirse la celebración de conferencias diplomáticas, con carácter periódico, para considerar el funcionamiento de la ley uniforme con vistas a mejorarla por vía de enmiendas.

VII. CONCLUSIONES

Es decepcionante ver la forma en que algunos ensayos de unificación del Derecho aéreo en el hemisferio han resultado desorganizados, y, en muchos casos, mal concebidos. Aun cuando bien intencionados, no obedecen a un plan establecido y se lanzan en forma apresurada a la elaboración de proyectos sin haber satisfecho ninguna de las exigencias preliminares necesarias para un trabajo firme y fructífero. Por lo tanto, parece inevitable que la unificación comience por el principio. Ciertamente será un largo camino a recorrer. La única esperanza de alcanzar la meta es salir en la dirección correcta y con el pie derecho.

S. A. BAYITCH

Profesor en la Escuela de
Derecho de la Universidad
de Miami.

Traducción de Modesto SEARA VÁZQUEZ

⁵⁰ El "Segundo Congreso Hispano-Luso-Americano (Sao Paulo, 1953)", propuso una discusión sobre el establecimiento de una "jurisdicción internacional para decidir los conflictos emanados de la aplicación de los tratados que regulan el transporte aéreo", 1 Anuario Hispano-Luso-Americano de Derecho Internacional 127 (1959); DRION, *Towards a Uniform Interpretation of Private Air Law Conventions*, 19 J. Air L. & Comm. 423 (1952); CAVALCANTI, *Lei Uniforme: Jurisprudencia Uniforme em Direito Aereo Internacional*, 1 Revista Brasileira de Direito Aeronautico, 17 (1951). Un proyecto para establecer un tribunal internacional que dirimiera las controversias entre particulares surgidas de los convenios aéreos internacionales, fue presentado a la "International Law Association" en su Cuadragésima Sexta Conferencia celebrada en Edimburgo (1954, véase *Report* 190). La Asociación discutió también entonces un proyecto de Convenio relativo a la ejecución de sentencias en materia de aviación (*Report* 302), y lo incluyó en su Conferencia siguiente reunida en Dubrovnik (1956, *Report* 176).