

La Enseñanza del Derecho Aéreo en el Mundo (*)

por el Dr. Eugéne Pépin (*)

Sumario. — Introducción; resolución de la Asamblea de la OACI.

I. Desarrollo histórico de esta enseñanza a) antes del Convenio de París de 1919; b) entre el Convenio de París y el Convenio de Chicago de 1944; c) desde el Convenio de Chicago.

II. La enseñanza del derecho aéreo en la actualidad, a) cuadro de la enseñanza del derecho aéreo en los distintos países; b) análisis de la información que se suministra en el cuadro anterior.

III. Porvenir de la enseñanza del derecho aéreo.

I N T R O D U C C I O N

Resolución de la Asamblea de la OACI
(16 de julio de 1956)

En el curso de su X período de sesiones celebrado en Caracas (Venezuela) en junio y julio de 1956, la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional examinó una propuesta presentada por las delegaciones de Colombia y Venezuela y encaminada a fomentar la enseñanza del derecho aéreo en los distintos países del mundo. Dicha propuesta fué acogida con especial favor por la Comisión Jurídica durante su VI sesión, presidida por la señorita Alberta Colclaser (Estados Unidos de América). (1) El texto final de la Resolución A10/40 (2) adoptada por la Asamblea reza así:

(*) Nota preliminar.—Las partes de este estudio dedicadas al proceso histórico seguido por la enseñanza del derecho aéreo y a su estado actual en el mundo, tienen necesariamente algunas lagunas y ciertos errores. El autor agradecería toda información complementaria que le permitiese preparar una nueva edición E.P.

(**) Director del Instituto de Derecho Aéreo Internacional, Universidad McGill, Montréal, Canadá.

1. Véase OACI, Doc. 7712, A10—LE/5, pág. 28.
2. Véase OACI, Doc. 7707, A10—P/16.

"La Asamblea,

"CONSIDERANDO la indudable importancia que tiene, para la Organización y los Estados, la enseñanza especializada en derecho aéreo, de tal manera que estimule el conocimiento de una materia tan importante.

"INVITA al Consejo a que adopte todas las medidas posibles a fin de fomentar la enseñanza del derecho aéreo, en aquellos Estados donde aún no se disponga de dicha enseñanza, e

"INSTA a los Estados a que adopten las medidas apropiadas para alcanzar el fin anteriormente expuesto".

A tenor de esta resolución, la Dirección de Asuntos Jurídicos de la OACI presentó al Consejo, en una nota de fecha 27 de agosto de 1956 (3) una lista de los centros en que, según sus noticias, se enseña derecho aéreo, formulando además varias propuestas encaminadas a la realización de los deseos de la Asamblea. El Consejo examinó dichas propuestas el 3 de diciembre de 1956 y el 9 de abril de 1957 (4) decidiendo que se dirigiría una carta a los Estados miembros de la OACI con el objeto de recordarles la resolución susodicha, sin perjuicio de reconocer que puede resultar difícil para algunos de ellos "organizar cursos de derecho aéreo a causa de la falta de profesores competentes en la materia"; en tal caso, el estudio del derecho aéreo podría llevarse a cabo en centros situados en el extranjero y, para tal efecto, se podrían, sin duda, obtener becas a cargo del programa ampliado de Asistencia Técnica de las Naciones Unidas. (5).

La Resolución de la Asamblea de la OACI llamó la atención de los gobiernos y de las instituciones científicas sobre las condiciones en que se desarrolla la enseñanza del derecho aéreo en la actualidad, así como sobre las dificultades con que tropieza.

Por este motivo, después de haberse esbozado rápidamente en el presente estudio el proceso histórico de la enseñanza del derecho aéreo en el mundo, nos parece conveniente presentar una lista de los centros en que se explica aquél, así como examinar los programas, la duración e importancia de los cursos y en su caso la calificación que reciben. Por fin, la experiencia adquirida en el Instituto de Derecho Aéreo Internacional de la Universidad McGill permite formular algunas observaciones acerca de las condiciones que debería reunir esta enseñanza para responder a los criterios de la Asamblea de la OACI.

3. Véase OACI C—WP/2235 y addendum.

4. Véase OACI, Doc. 7739 pág. 155 y Doc. 7766, pág. 108.

5. Se dirigió una carta a los Estados en este sentido el 26 de abril de 1957 (LE/21—589)

I

DESARROLLO HISTORICO DE LA ENSEÑANZA DEL DERECHO AEREO

a) Antes del Convenio de París de 1919.

En la época en que el Instituto de Derecho Internacional (6) se ocupa del régimen jurídico de los aerostatos, entre 1900 y 1910, no existe enseñanza alguna de derecho aéreo ni en las facultades de derecho ni en ninguna otra parte. Bien es verdad que algunos profesores miembros de aquel Instituto, por ejemplo Louis Renault en Francia, Ernest Nys en Bélgica, John Westlake en Inglaterra, presentan desde sus cátedras una ojeada de los problemas de Derecho Internacional Público planteados por la aviación. En los manuales para estudiantes se les dedica ya algunas páginas (7), al paso que empiezan a publicarse las primeras tesis doctorales sobre derecho aéreo. (8)

En Francia (París) fué donde se inauguró, en la primavera de 1910 y casi en vísperas de la I Conferencia Internacional de Navegación Aérea, el primer curso regular de derecho aéreo. Se explicó en la "Escuela Superior de Aeronáutica y de Construcción Mecánica" que acababa de ser creada por un ingeniero de minas, el señor André Henry-Couannier, miembro del Comité Jurídico Internacional de la aviación constituido a comienzos del mismo año (9) y editor de la primera publicación periódica dedicada al derecho aéreo, es decir la "Revue Juridique Internationale de Locomotion Aérienne". (10) Los comienzos son modestos, ya que el curso no comprende más que

6. Véanse los Anuarios del Instituto: período de sesiones de Neufchatel, 1900; período de sesiones de Bruselas 1902; período de sesiones de Edimburgo, 1904; período de sesiones de Gante, 1906; período de sesiones de París, 1910, período de sesiones de Madrid, 1911.

7. Véase Nys, Derecho Internacional, vol. I, 1904; Bonfils, Manual de Derecho Internacional, revisado por Fauchille, 1908.

8. Primeras tesis doctorales publicadas en Francia acerca del derecho aéreo; Grovalet, Rennes, 1909; Balglud; Toulouse, 1911; Blanchère, París 1911; Philit, Montpellier, 1911; H. Saint-Jean, /Toulouse, 1911; Thibout, Nancy, 1911.— Primeras disertaciones en Alemania; V. Grote, Leipzig, 1907; V. Lyncker, Leipzig, 1909; Eswein, Wurtzburg 1910, Peucker, Leipzig, 1910; Bielenberg, Berlín, 1911.

9. Véase sobre el Comité la "Revue Juridique Internationale de Locomotion Aérienne". Vol. I, página 79.

10. Esta revista se publicó bajo dicho título, hasta 1928 interrumpiéndose de 1915 a 1921. Siguió publicándose bajo el título "Droit Aérien" hasta 1931 y luego hasta la guerra con el título "Revue Générale de Droit Aérien". Se reanudó su publicación en 1948 bajo el título "Revue Générale de l'Air".

dos lecciones durante el año (11) pero seguirá adelante, cobrando cada vez mayor amplitud y bajo la dirección del mismo profesor, hasta 1936. Se suprime en 1945, a causa del desarrollo de los programas técnicos así como del hecho de que en ciertas facultades de derecho francesas se explica ya un curso de derecho aéreo.

En Inglaterra, a fines del mismo año, el Profesor Harold D. Hazeltine, lector de derecho inglés en la Universidad de Cambridge y miembro del Comité Jurídico Internacional de la aviación, dió, en King's College, a invitación de la Universidad de Londres, tres conferencias celebradas los días 7, 12 y 13 de diciembre, acerca de los derechos de los Estados sobre el espacio aéreo y los problemas del derecho aéreo nacional y de derecho aéreo internacional. (12) En 1912 Sir Erle Richards habló, el 26 de octubre en Oxford, de la "soberanía sobre la atmósfera".

No sabemos que se explicase o desarrollase curso o conferencia alguna sobre esta materia en ninguna universidad antes de 1919, aunque se publican numerosos artículos dedicados a la nueva disciplina, sobre todo por parte de los miembros del Comité Jurídico Internacional de la aviación. (13).

b) Del Convenio de París al Convenio de Chicago.

Al terminar la primera guerra mundial, Italia, país donde se publicó en 1911 el primer tratado de derecho aéreo (14) pasa a ocupar un lugar importante en la enseñanza de aquella materia. En efecto, en 1919-1920 se inaugura dicha enseñanza en la Universidad de Palermo, a cargo de un joven profesor, el señor Antonio Ambrosini (15) quien, unos años más tarde, introdujo el derecho aéreo (*Diritto aéreo*) en la Escuela superior de Ingenieros aéreos de la Universidad de Roma donde lo sigue enseñando hoy día. Este ejemplo es seguido por otras Universidades, singularmente Génova en 1925 (profesor: P. Cogliolo, miembro de la subcomisión jurídica de la Comisión

11. Recordaremos que el año anterior, en 1909, el autor del presente artículo había dado una conferencia sobre ciertos problemas jurídicos aeronáuticos en la Sociedad de los antiguos aeronautas militares.

12. Estas conferencias se publicaron en 1911 por la *London University Press*.

13. Dicho Comité estaba integrado no sólo por juristas europeos (Alemania, Inglaterra, Austria, Bélgica, Dinamarca, Francia, Italia, Suiza); sino también de Africa (Egipto) y de América (Brasil, Canadá y Estados Unidos). El señor Gibson, abogado de Quebec era miembro del Comité así como el señor James Brown Scott, jurisconsulto del Departamento de Estado, el señor Arthur Kuhn, el profesor Simeón Baldwin, de los Estados Unidos, que firmaron artículos sobre derecho aéreo en los primeros números del *American Journal of International Law* — véase en *Rev. Jur. inter. de Loc. Aér.* Vol. 2, pág. 17 a 39, la lista de los que eran miembros del Comité del 1º de enero de 1911. También es digna de mención una anticipación jurídica publicada en *The Green Bag*, Vol. XIX, pág. 708, (1907), bajo el título siguiente: *A Closed Chapter in Aerial Law* (being a paper read before the Bar Assoc. on Mar. 16, 1905 por E.H.A.)

14. Enrico Castellani, *Il Diritto Aéreo*, Turín, 1911, traducido en francés.

15. El señor Ambrosini explicó las circunstancias que rodearon aquel primer curso universitario en sus "*Instituciones de Derecho de la Aviación*", Buenos Aires 1949, página 182 (Nota).

Internacional de Navegación Aérea, substituído en 1929 por el abogado C. Savoia), Milán en 1930 (profesor: M. Fragali) y la Facultad de Derecho de Roma) profesor Giannini, substituído en 1934 por el profesor Salvatore Caccopardo). A estos profesores se deben numerosos tratados y publicaciones. (16) Esta enseñanza autónoma desaparece como consecuencia de la adopción del Código de Navegación. (17)

En Francia, el Derecho aéreo comienza a explicarse en la Facultad de Derecho de París en 1923: hasta 1927, el señor Henry-Couannier explica seis lecciones por año en el Instituto de altos estudios internacionales. (18) Habrá que aguardar hasta 1928 para que el derecho aéreo sea dictado como curso regular en la Universidad de Aix-en-Provence por el profesor Paul de Lapradelle. Los problemas planteados por la aviación son tenidos en cuenta en las otras universidades, pero se ocupan de ellos, por lo general, los profesores de derecho internacional público.

En Alemania, el derecho aéreo interesó a los juristas, desde época muy temprana tomando parte activa en los trabajos del Comité jurídico internacional de la aviación y en los congresos internacionales. En 1925, se crean en la Universidad de Koenigsberg un *Institut für Luftrecht* bajo la dirección del profesor Otto Schreiber (19), y después de su muerte, acaecida en 1929, bajo la del profesor suizo Hans Oppikofer. En 1935 el Instituto queda integrado en la Universidad de Leipzig; en 1939 al estallar la segunda guerra mundial, el profesor Oppikofer abandona la dirección del Instituto (20) regresando a Suiza donde funda en Zurich un curso de derecho aéreo. Desde 1938, Suiza contaba con un curso magistral explicado por el profesor alemán Otto Riese desde una cátedra de la Universidad de Lausanne.

En España, el derecho aéreo había sido tratado en la Academia de Jurisprudencia y de Legislación (21) de la Universidad de Barcelona a partir de 1911. Antes de 1930, el profesor Gay de Montella, catedrático de derecho mercantil, dió en aquella ciudad conferencias sobre la materia. (22) A partir de 1942 funciona un seminario en la Universidad de Salamanca, bajo la dirección del doctor Manuel Gordillo.

16. Ambrosini, *Lezioni di diritto aeronautico*, 1927; Fragali, *Principii di diritto aeronautico*, 1930; Caccopardo y Cogliolo, *Manuale di diritto aeronautico*, 1937; a partir de 1924 se publica una revista especial, *Il diritto aeronautico* continuada en 1932 bajo el título de: *Rivista di diritto aeronautico*, órgano del Instituto Internacional Aeronáutico de Roma, que se interrumpió en 1943.

17. Por decreto de 5 de septiembre de 1942 se crea la enseñanza del derecho de la navegación.

18. El señor Henry-Couannier, publica en París en 1929 un resumen de sus lecciones con el título "*Eléments créateurs du droit aérien*" que contiene una valiosa bibliografía.

19. El Instituto publica, a partir de 1926, una revista *Zeitschrift für Luftrecht*, que sigue en 1931 con el título de *Archiv für Luftrecht*, véase *Air Law Review*, volumen I, pág. 122.

20. El Instituto es trasladado a Berlín en 1940; sigue funcionando hasta 1944.

21. Véase el discurso inaugural del Presidente de la Academia, Barcelona, 1911.

22. El señor de Montella publica, en 1929, en Barcelona, un libro "*Las leyes de aeronáutica*" que lleva como subepígrafe "*Notas para un curso de derecho aeronáutico español*".

En la U.R.S.S. encontramos que hacia 1922 el profesor J. Pereterski (23) explica un curso de derecho aéreo en Leningrado y en 1933 hay otro curso explicado por el señor S. B. Krylof, a la sazón profesor del Instituto de Ingenieros de la flota aérea civil de Leningrado. (24) A partir de 1925, las investigaciones y estudios en materia de derecho aéreo quedan centralizados en una sección de la "Aviachimé", (Asociación de los Amigos de la Aviación y de la Química); en esta sección se dan conferencias y se publican los trabajos de sus miembros. (25)

En Polonia, existen hacia 1930 cátedras de derecho aéreo en la Universidad Jagelonica de Cracovia y en la Universidad de Lvov; en 1938, se inaugura en Varsovia un Instituto de derecho aéreo dirigido por el profesor Rybarski.

En América, el interés por las cuestiones aeronáuticas fué creciendo sin interrupción, al terminar la primera guerra mundial. Se afirmó aun más al ser votada la *Air Commerce Act* de 1925 y celebrarse en La Habana, en 1928, el Convenio panamericano sobre aviación comercial. Casi al propio tiempo, entre 1928 y 1930, vemos surgir tres centros de investigación y estudio, uno en el oeste (Southern California University), otro en el este (Universidad de Nueva York) y el tercero en el centro (Northwestern University).

La Southern California University acude al director del Instituto de Koenigsberg, profesor Otto Schreiber, para que explique, durante el verano de 1928, un curso sobre "Historia de la reglamentación jurídica de la aeronáutica; control de aeropuertos y de rutas aéreas; responsabilidad pública y privada (teoría y práctica en los distintos países, tendencias de la jurisprudencia)". En 1929, otro profesor de Koenigsberg, el doctor Rudolf Hirschberg, explicó también un curso de derecho aéreo. (26) Desde entonces se dá regularmente un curso en aquella Universidad, en forma de seminario.

Durante el mismo año 1929, la Northwestern University de Chicago fundó un *Institute of Air Law*, invitando a juristas europeos y americanos a desarrollar en el verano de 1930, cierto número de conferencias. (27) Sólo pudieron aceptar la invitación por parte de los juristas europeos el Dr. Alberto Roper, Secretario General de la Comisión Internacional de Navegación Aérea (París) y el profesor Arnold D. McNair de la Universidad de Cambridge (28) dando cada uno de ellos conferencias. (29) El Sr. George

23. El curso del señor Pereterski conoció por lo menos tres ediciones entre 1922 y 1932. Véase "Derecho Aéreo", 1931, página 346.

24. Este curso intitulado "El derecho aéreo de la U.R.S.S.", se publicó en Moscú en 1933, en ruso.

25. Véase Rev. Juridique Inter. de Loc. Aérienne", 1927, págs. 342—350.

26. El profesor Hirschberg publicó en aquella época una excelente bibliografía. Véase la Southern California Law Review, Vol. II, página 455.

27. Véase Journal of Air Law, Vol. I, páginas 206, 334, 581 — y Air Law Review, Vol. I, página 122.

28. El profesor McNair es invitado el año siguiente (1931) a dar en la Universidad de Calcuta, India, conferencias sobre la materia (*Tagore Law Lectures*); publica luego en Londres su libro, "The Law of the Air", (1932).

29. Los profesores Oppikofer y Ambrosini no pudieron acudir a Chicago.

B. Logan, de St. Louis, y el profesor Carl Zollman, catedrático de la Universidad Marquette, representaron a los juristas americanos. El segundo, que acababa de publicar un tratado de derecho aéreo se dirigió de modo especial a los catedráticos de derecho deseosos de abrir cursos de derecho aéreo en otras universidades. Su iniciativa tuvo gran éxito y más de 100 oyentes asistieron a aquellas conferencias celebradas del 6 al 19 de agosto.

Unos meses antes, la Universidad de Nueva York, la cual había encargado el año anterior al jurista Sr. Harry J. Freeman investigaciones en materia de derecho aéreo, organizó, del 11 de febrero al 29 de abril de 1930, seis conferencias públicas sobre varios temas de derecho aeronáutico, encomendándolas al profesor Manley O. Hudson de Harvard, al Sr. Arnold W. Knauth y al Sr. Henry G. Hotchkiss de Nueva York. (31) El éxito de estas conferencias fué tan completo que a fines de 1930 se crea, con la ayuda de la fundación Daniel Guggenheim, una Academia americana de derecho aéreo (32), la cual cuenta rápidamente con gran número de miembros americanos y extranjeros. (33)

En la Universidad de Nueva York y en la *Northwestern University* se instituyen entonces seminarios regulares de derecho aéreo. En Nueva York estos seminarios se inician en septiembre de 1932, bajo la dirección de los Srs. Hotchkiss y Knauth; el segundo sigue enseñando hoy día. En Chicago, el Prof. Frederick D. Fagg, que venía proponiendo, desde 1930 y 1931, temas de derecho aéreo como materia de investigación a sus mejores alumnos, queda encargado en 1931-32, de un curso de derecho aeronáutico que explicará hasta 1938. Después de un año de interrupción, el decano Wigmore y el Sr. Quindry reanudaron dicho curso hasta la segunda guerra mundial.

Durante el propio período, de intensa actividad, aparecen en América tres publicaciones importantes: en 1928, los *United States Aviation Reports*, compilación jurisprudencial valiosísima editada por los señores Knauth y Hotchkiss, (34) y simultáneamente, a principios de 1930, la *Air Law Review* publicada por las Escuelas de derecho de la Universidad de Nueva York, de la Universidad Católica de América y de la Universidad del Estado de Washington, (35) y el *Journal of Air Law* editado conjuntamente por el *Institute of Air Law* y las Escuelas de derecho de la *Northwestern University*, de la *Southern California University* y de la *Washington University of St. Louis*. (36)

30. Zollman, *Law of the Air* (1927).

31. Véase *Air Law Review*, Vol. I, página 259.

32. Véanse los informes anuales sobre los trabajos de la Academia en *Air Law Review*, Vol. III, páginas 375 a 406 y Vol. IV, páginas 281 a 288.

33. Véase en *Air Law Review*, Vol. III, página 398, la lista de miembros en 1932, entre los que figura el Sr. John C. Cooper abogado a la sazón en Jacksonville (Florida).

34. Sigue publicándose con el título: *U.S. and Canada Aviation Reports*.

35. Dejó de publicarse en 1941.

36. Sigue publicándose con el título: *Journal of Air Law and Commerce* por el *Transportation Center* de la *Northwestern University* con destino a las Escuelas de Derecho y de práctica mercantil de dicha Universidad.

Fuera de estos centros de divulgación científica, un abogado del Colegio de Miami, el señor Leland Hyzer, desarrolló en 1933 una serie de conferencias sobre derecho aéreo en la Universidad de Miami. En 1935 se creó en la *Norwich University* (Vermont), en memoria de un aviador muerto durante la guerra, una cátedra "James Jackson Cabot" desde la que desarrollaron conferencias, especialistas como el Doctor Edward Warner y el señor Parker Van Zandt, las cuales fueron luego publicadas.

En ciertas escuelas de comercio y *Business Schools*, integradas en universidades, se enseñan también algunos elementos de derecho aéreo dentro del marco de los cursos de economía o de organización del transporte aéreo. Estos cursos van apareciendo desde 1928 hasta 1944 aumentando su número después de la guerra. (37)

En América Latina ha de citarse el curso explicado en México en 1930, en la Escuela militar de Aviación, por el licenciado Véjar Vásquez, (38); las conferencias dadas en Buenos Aires en 1932 en la Escuela Superior de Guerra por el señor Isidoro Ruiz Moreno, y un curso explicado a partir de 1937-38, en la Facultad de Ciencias sociales y Derecho público de La Habana por el Dr. Pablo Carrera Justiz. En 1938, la Conferencia Técnica Interamericana de Aviación, reunida en Lima, recomienda, como hiciera más tarde la Asamblea de la OACI en Caracas, la creación de cátedras especiales de derecho aeronáutico en las facultades e institutos de las universidades nacionales americanas. (39)

Y por fin, en la Academia de Derecho Internacional de La Haya, las cuestiones de derecho aéreo son estudiadas a menudo con motivo de los períodos de sesiones anuales, especialmente dentro del marco de los cursos relativos a vías de comunicación. (40). En 1934, el señor Fernand de Visscher explica un curso sobre los conflictos de leyes en materia de derecho aéreo. (41)

c) Desde el Convenio de Chicago.

La Conferencia de Chicago de 1944 que culminó en la firma del Convenio de Aviación Civil Internacional, llamado a sustituir los anteriores convenios de París y de La Habana, fué motivo de que cobraran nueva pujanza los estudios de derecho aéreo. Los debates de orden jurídico entablados en el seno de las primeras Asambleas del nuevo organismo internacional, las reuniones periódicas del Comité jurídico, de la OACI, iniciadas en

37. Universidad de Pensilvania, 1928; Universidad de Siracusa, 1931; Universidad de Louisiana 1933; Un. de Texas, 1937; Un. de Harvard, 1938; Un. de Alabama, 1939; Un. de Indiana, 1940; Un. de Wisconsin, 1941; Un. de Ohio, 1942; Un. de Denver, (Escuela de Aeronáutica) 1943; Un. de Standord, 1944. — Véase Donald F. Mulvhill, *University Courses in Air Transportations*, Un. of Alabama Press, 1948.

38. En 1929 existe en México una Asociación Mexicana de Aeronáutica y se llega a crear una cátedra de Navegación Aérea.

39. Véase texto francés de esta recomendación en la *Revue Générale de Droit Aérien*, 1938, página 133, y en la *Revue Aéronautique Internationale*, 1938, página 344.

40. *Recueil des Cours*; Vol. 2 (Dupuis), 4 (Bourduin), 30 (Schoenborn), 55 (de Leener) 66 (Francois), 68 (Sandiford).

41. *id.*, Vol. 48 (1934).

1947 y celebradas en distintos países y, por fin, la elaboración de nuevos convenios internacionales que acrecientan los contactos entre juristas especializados, destacan la necesidad de ampliar el conocimiento del derecho aéreo.

Al lado de la enseñanza que se conservó durante la guerra, vuelve a aparecer aquella que había cesado y se crean nuevas cátedras, singularmente a partir de 1955.

Por lo que respecta a Suiza, el profesor Riese, en Lausanne (42), y el profesor Oppikofer, en Zurich, al que sucede en 1950 el Prof. Guldiman, no han interrumpido su enseñanza. Lo mismo ha ocurrido en La Habana, donde el Profesor Sánchez de Bustamante y Sirven desarrolla además, en 1949, conferencias en la Academia Interamericana de Derecho Comparado e Internacional.

Entre los cursos que se reanudan, en forma diferente en ciertos casos, deben mencionarse:

— el seminario de la **Northwestern University**, intitulado **Transportation**, que se inicia en 1947 bajo la dirección del Sr. Edward C. Sweeney, el cual concede gran amplitud al derecho aéreo. Le sustituye en 1950 el señor Henry H. Hill quien dirige un seminario intitulado **Air Law**, convertido, tres años más tarde, en seminario de **Transportation** (Prof. I. Nathanson); el año pasado se convirtió dicho seminario en un **Transportation Center**. (43)

— el Instituto de Derecho Aéreo y de Problemas Económicos, de **Varsovia**, que reanuda sus actividades en 1948, bajo la dirección del profesor Cezary Berezowski;

— los cursos de la **Southern California University** y de la Universidad de Miami reanudados en 1949 y 1952, respectivamente;

— el Instituto Alemán que se reconstituyó, después de su destrucción completa durante la guerra, abriéndose en 1951 en la Universidad de Colonia bajo la dirección del profesor Alex Meyer y con el título de "**Forschungstelle für Luftrecht**";

— el curso del profesor Paul de la Pradelle, en Aix-en-Provence, explicado al principio alternativamente, con otro profesor, el señor Charlier;

— el curso en Roma del profesor Ambrosini, que se suspendió durante la estancia de éste en Buenos Aires, donde se hallaba destacado en un Instituto argentino que acababa de crearse.

En los países donde se enseñaba ya la materia se crean nuevas cátedras, por ejemplo:

— en Suiza, se encomienda al profesor Jean Lacour en 1946, un curso de derecho aéreo, convertido más tarde en curso de derecho de transporte; (44) al morir el señor Lacour, se encarga de aquella enseñanza el señor Henri Bourgeois;

— En Francia se crean numerosos cursos regulares de derecho aéreo,

42. El profesor Riese publica en 1949 en Stuttgart, un *Luftrecht*.

43. Véase *Journal of Air Law and Commerce*, Vol. 23, página 68.

44. La Asociación de Suiza de Derecho Aéreo, constituida bajo la presidencia del mencionado profesor Lacour, publica en 1952 un excelente boletín. El Sr. Lacour es autor con el profesor Riese de "*Précis de droit aérien*", publicado en 1951.

en Burdeos a cargo del profesor Michel de Juglart (1949) y en Toulouse de M. Saint Alary (1950) (45); en París se desarrollan conferencias en el Instituto de Altos Estudios Internacionales, ora por el decano del Colegio de Abogados, Sr. Le Goff, ora por el profesor Berlia, ora por el Sr. Maurice Lemoine, director de Air France; (46).

— en Alemania se crean en la Universidad de Francfort, un Instituto de Transportes (profesor Abraham) y en la de Hamburgo un seminario (Dr. Hans Wurdinger);

— en Polonia, se explican cursos en la Universidad Jagelonica de Cracovia y en la Universidad Nicolás Kopernik (antigua Universidad de Wilna, trasladada);

— en los Estados Unidos, sin hablar de las **Business Schools**, doce de entre las cuales ofrecen entre 1945 y 1948 nuevos cursos de economía y de administración aeronáutica, (47) varias Universidades intercalan en sus programas —por períodos de tiempo limitados en algunos casos— el derecho aéreo. El curso que explicaba el decano Manion en la Universidad de Notre Dame en 1945, desaparece al abandonar éste aquella Universidad. Lo propio ocurre en la **Virginia Law School** cuando el profesor Erwin Seago es llamado al **Department of Commerce** (Washington) en 1945. En la Universidad de Columbia, el profesor Oliver Lissitzyn dirige desde 1954 un seminario sobre ciertos aspectos jurídicos y políticos de la aviación internacional. Por fin, en 1956-57, la Universidad de Harvard, en la que el profesor Louis Sohn viene explicando, desde hace varios años, las atribuciones y el funcionamiento de la OACI en un curso sobre las organizaciones internacionales, instituye un seminario de derecho aéreo encomendado al profesor R.R. Baxter.

El hecho más importante que se haya producido en materia de enseñanza de derecho aéreo consiste en la aparición, a partir de 1950 principalmente, de nuevas cátedras e institutos en aquellos países donde no existían todavía.

El acuerdo de la Conferencia de Chicago que fijaba la sede de la Organización Internacional de Aviación en Montreal no podía dejar de despertar en Canadá un interés aún mayor por el derecho aéreo, tanto más cuanto que en el programa de las facultades de derecho, tal como se define por el Colegio de Abogados de Quebec, figura cierto número de lecciones de derecho aéreo. Ya en 1944, en la Universidad de Montreal, figura un curso a cargo del Sr. Jean Casgrain, en calidad de profesor, a quien sustituye más tarde el Sr. Nicolás Mateesco; al año siguiente, en 1945, el profesor Morin inició un curso en la Universidad Laval de Quebec; en 1955, las facultades de derecho de Ottawa y de Sherbrooke se unen al movimiento con los profesores Gérald Morissette y Léonce Côté.

45. El señor de Juglart publica en 1952 un "*Traité élémentaire de droit aérien*" y el Sr. St. Alary un "*Droit de l'air*" en 1955.

46. El Sr. Lemoine publicó en 1947 un "*Traité de droit aérien*", fundando con el Sr. Garnault en 1947 una "*Revue Française de droit aérien*", órgano de la Sociedad Francesa de Derecho Aéreo.

47. Véase Mulvihill, *op. cit.*

En 1947 surgen dos nuevas creaciones: una en los Países Bajos, donde el profesor Goedhuis inaugura en la Universidad de Leyden una cátedra, a la que se agrega otra en la Universidad de Utrecht encomendada a la Sra. de Rode-Vershoor; otra en la Argentina donde por decreto de 24 de julio de 1947 se crea en Buenos Aires un **Instituto de Derecho Aeronáutico de la Nación**, que depende del Ministerio de Justicia. Integran su personal docente juristas, funcionarios y economistas, asesorados durante varios años por el profesor italiano Ambrosini (48).

En 1949, el Instituto Francisco de Vitoria de derecho internacional que dirige en Madrid el profesor Antonio de Luna, crea una sección de derecho aeronáutico, cuyo centro de investigaciones es confiado al profesor Luis Tapia Salinas (49).

En 1950, el señor René Golstein, asesor jurídico de la SABENA, abre en la Universidad Libre de Bruselas una serie de conferencias, convertidas en 1953 en un curso regular (50). El mismo año, en México, el profesor, Lic. Antonio Francoz Rigalt (51) inicia en la Universidad Nacional Autónoma de México, un curso de licenciatura, completado el año siguiente por un curso de doctorado que explica el Dr. Octavio Véjar Vásquez.

El año 1951 reviste singular brillantez en América. En el Brasil, a pesar de los esfuerzos de los juristas brasileños, encaminados a la creación de cátedras universitarias, el derecho aéreo no se enseña más que en el Instituto Aeronáutico de Tecnología de Sao Paulo por el profesor Paulo Ernesto Tolle. En Chile, el profesor Eduardo Hamilton ocupa la primera cátedra especializada en la Universidad Católica de Santiago de Chile (52). Por fin en el Canadá, el Instituto de Derecho Aéreo Internacional abrió su primer curso en la Universidad McGill (53).

Los Congresos internacionales celebrados en 1953 y 1954 multiplican sus recomendaciones en el sentido de que se instituyan cátedras de derecho aéreo; así por ejemplo, el II Congreso Hispano-Luso-Americano de Sao Paulo, en octubre de 1953, y el Congreso Internacional de Derecho Aéreo de Nápoles, en junio de 1954.

48. Durante su estadía en Argentina el profesor Ambrosini publicó sus **Instituciones de derecho de la aviación**.

49. El profesor Tapia Salinas publica en 1944 un **Manual de Derecho Aeronáutico**.

50. El señor Golstein desarrolló anteriormente algunas conferencias en el Instituto de Aeronáutica que depende de la Facultad de Ciencias Aplicadas.

51. El Licenciado Francoz Rigalt publicó en 1939 sus **Principios de Derecho Aéreo**.

52. El profesor Hamilton publicó en 1950 un **Manual de Derecho Aéreo**.

53. Después de instalarse en Montreal en 1945 la OACI y la IATA se trató en varias ocasiones entre las Secretarías de los dos organismos la cuestión de la conveniencia de crear en aquella ciudad un centro de enseñanza superior de derecho aéreo, así como la de publicar una revista especializada. Pero fué en 1950 cuando la Facultad de Derecho de la Universidad McGill tomó la iniciativa de proyectar la creación de un Instituto después de haber apreciado, en consulta con las distintas personalidades competentes de los círculos aeronáuticos internacionales y canadienses, las posibilidades de éxito de tal medida. El Instituto se creó definitivamente por decisión del claustro de la Universidad, tomado a comienzos de marzo de 1951, siendo el profesor John C. Cooper su primer director.

En 1953-54, la **University College** de la Universidad de Londres introduce por primera vez el derecho aéreo en el **syllabus** de su Facultad de derecho, a cargo del profesor Bin Cheng; sin embargo, desde 1944 la Universidad de Londres, había incluido ya el derecho aéreo entre las materias facultativas para el título de Licenciado (LL. M.) y el profesor Cheng había enseñado, con ayuda de dos colaboradores, en seminarios semanales celebrados en el **Institute of Advanced Legal Studies**. En 1953, el London Institute of World Affairs creó un diploma de "Derecho Aéreo Internacional y Comparado" (54).

En 1955 la expansión del derecho aéreo abarca todos los continentes, Por lo que hace a Europa en primer lugar: en Inglaterra, a petición del Ministerio del Transporte y de la Aviación Civil y, merced al generoso apoyo financiero de los constructores aeronáuticos y de las empresas de transporte aéreo tanto regulares como independientes, se crea un puesto de conferenciante en derecho aéreo en la **London School of Economics**, encomendado al señor M. F. P. Neill (55); en Yugoslavia, en la Facultad de Derecho de Belgrado, el doctor Borko Nikolajevitch enseña derecho aéreo dentro del marco del derecho de comunicaciones, y en el Instituto de Derecho Comparado de Belgrado se llevan a cabo investigaciones en la sección de derecho aéreo bajo la dirección del señor M. Zacko Milanovic. En Asia, se constituye en la Universidad Metropolitana de Tokio, un Instituto de derecho aéreo dirigido por el profesor Sugiyama y se publica un diario de derecho aéreo (Kuhu) por el profesor Ikeda (56); en otras dos universidades se crean cátedras de derecho aéreo.

En Australasia se desarrollan conferencias en la Universidad de Melbourne y en la Universidad de Auckland. En América Latina (Salvador) el señor Rafael Paz Paredes, asesor de la Misión de Asistencia Técnica de la OACI en América Central, inicia la enseñanza de esta materia en aquella región del mundo con un **curso de derecho aéreo y reglamentación aeronáutica**.

En 1956-57, también es alcanzado el Cercano Oriente; se explican cursos en la Facultad de derecho de Beirut (Líbano) y en la Universidad de Tel Aviv (Israel). En Inglaterra la Royal Aeronautical Society organiza en Oxford en 1950 y en 1957 un curso de transporte aéreo, dictado en la primavera, dedicando parte del mismo al derecho aéreo.

Finalmente, la Academia de Derecho Internacional de La Haya incluye ahora en sus programas anuales cursos especializados dedicados al derecho aéreo (57).

54. Véase la exposición del Dr. Cheng en el informe de la conferencia de Edimburgo 1954 de la International Law Association.

55. Véase The Aeroplane 11 de febrero de 1955, página 168.

56. El profesor Ikeda publica un "Derecho Internacional Aéreo", del que aparece una reseña en un número reciente del McGill Law Journal.

57. Cf. Recueil des Cours; E. Pépin, le droit aérien, Vol. 71, pp. 477-568; R. Y. Jennings, Some Aspects of the International Air Law, Vol. 81, pp. 205, 307; P. de la Pradelle, "Les frontières de l'air, Vol. 86, pp. 118-202.

ESTADO ACTUAL DE LA ENSEÑANZA DEL DERECHO AEREO

Con el objeto de tener una visión de conjunto de la enseñanza del derecho aéreo en el mundo, conviene ante todo presentar un compendio, en forma de cuadro general, de los datos obtenidos de las fuentes más autorizadas y singularmente suministrados por los propios profesores. El cuadro que figura a continuación, se ajusta a un orden geográfico y alfabético y no puede, pues, reflejar la importancia relativa de la enseñanza de esta materia en los distintos países. Comprende, especialmente, los cursos o seminarios que se explican, de modo regular, en las universidades o centros a ellas asimilados. Los datos recogidos acerca de otros centros se indican por el interés que puedan presentar (58).

La información recogida en este cuadro será analizada a continuación.

A. CUADRO DE LA ENSEÑANZA DE DERECHO AEREO EN LOS DISTINTOS PAISES.

I. América del Norte

(a) Canadá

(i) Universidad McGill.—Instituto de derecho aéreo internacional.

Dos años de estudio:

—Primer año con residencia: 300 horas de curso, más seminarios e investigaciones para preparar los trabajos de los estudiantes que se discuten luego en clase.

—Segundo año: preparación *in absentia* de una tesis que, si es calificada como satisfactoria, lleva como recompensa el título de "Maestro en derecho" (LL. M.) con la mención de "derecho aéreo internacional".

Programa: (59)

I. Introducción:

Bibliografía.

Definiciones de derecho aéreo; fuentes.

Organizaciones internacionales y administraciones nacio-

58. Se han publicado varios artículos sobre el tema. — Véanse singularmente *Interavia*, número 8 (agosto 1949), páginas 494—497; *Air Affairs* (invierno 1948); número especial dedicado a la enseñanza aeronáutica; *Ciencia Aeronáutica* número 29, (abril 1957) páginas 11—14 (artículo del señor Luis Tapia Salinas).

59. El curso se completa con visitas a fábricas de construcciones aeronáuticas, aeropuertos y los diferentes servicios de las empresas de transporte aéreo.

- cionales - convenios, leyes y reglamentos.
 Distintas organizaciones interesadas en derecho aéreo.
- II. Problemas de navegación aérea:
 La aeronave.
 El personal de aviación, navegante y no navegante.
 Los aeropuertos.
 El tránsito aéreo, su reglamentación e incidentes.
 Búsqueda y salvamento.
 Investigación de accidentes.
- III. Empleo de las aeronaves:
 El transporte aéreo y sus problemas.
 El trabajo aéreo.
 El turismo.
- IV. Solución de controversias en materia de aviación.
- V. Los problemas de derecho del espacio.
- VI. Nociones sobre la aviación en tiempo de guerra.

Se dedican también lecciones a la historia del derecho comercial y del derecho de tránsito desde la antigüedad.

También se desarrollan conferencias a cargo de especialistas acerca de ciertos temas relativos a la economía del transporte aéreo, a la administración de las empresas de aviación en los distintos niveles y a la comparación de la aviación con otras formas de transporte.

(ii) **Universidad de Montreal.**—Facultad de Derecho.

Curso de segundo año; obligatorio; examen.
 20 horas por año.

Programa:

Derecho internacional público: Convenio de París y demás convenios.

Derecho internacional privado. Convenio de Varsovia (1929); Convenio de Roma (1933). — Proyectos.

Derecho interno canadiense, federal y provincial.

Derecho comparado.

(iii) **Universidad de Ottawa.**—Facultad de Derecho.

Curso de segundo año; obligatorio; examen.
 15 horas por año.

Programa:

Historia del transporte aéreo y del derecho aéreo.

Derecho aéreo internacional, privado y público.

Derecho interno canadiense.

Derecho comparado.

- (iv) **Universidad Laval de Quebec.**—Facultad de Derecho.
Curso de segundo año; obligatorio; examen.
30 horas por año.

Programa:

Introducción general: los transportes, la conquista del aire, nociones técnicas; el porvenir.

Cuestiones de soberanía.

Estudio de los grandes convenios internacionales y de los distintos organismos.

Derecho aéreo canadiense.

- (v) **Universidad de Sherbrooke.**—Facultad de Derecho.
Curso de segundo año; obligatorio; examen.
10 horas por año.

- (vi) En enero de 1952 se desarrollaron, también, tres conferencias en la Facultad de Derecho de la Universidad de Nueva Brunswick.

(b) **Estados Unidos**

1. En las Facultades de Derecho

- (i) **Columbia University** (Nueva York)
Seminarios bajo la denominación general de: "problemas jurídicos internacionales".
14 semanas (dos horas por semana).

Programa:

Los temas cambian cada año; para 1957-58, el tema elegido es: "utilización del espacio aéreo y del espacio superior". (*Use of air space and outer space*).

- (ii) **Harvard University**
Seminario; facultativo. — Trabajo sobre un tema escogido.
15 semanas (dos horas por semana).

Programa:

Proceso histórico, bibliografía.

Convenio de Chicago y demás acuerdos vigentes.

Política de los Estados Unidos; órganos, acuerdos de transporte aéreo.

Tarifas; función de la IATA.

Aeronaves: nacionalidad, propiedad, arrendamiento, fletamento.

OACI, organización y funciones.

Control internacional de las normas de seguridad.
 Problemas de responsabilidad: Convenio de Varsovia y Convenio de Roma.
 Control nacional e internacional del espacio aéreo.
 Facilitación.

(iii) University of Kansas City

Curso de tercer año; facultativo.

Asequible tanto a los estudiantes graduate y undergraduate, 15 semanas (3 horas por semana), no se da este curso sino cada tres años.

Programa:

Cuestiones jurídicas que se refieren a la industria de la aviación tanto nacional como internacional.

Derechos sobre el espacio.

Responsabilidad contractual y extracontractual (tort) de las empresas de aviación.

Aeropuertos.

Convenios y organizaciones internacionales.

Procedimiento ante la C. A. B.

(iv) University of Miami

Seminario; facultativo.

15 semanas (dos horas por semana).

Programa:

Nociones generales.

Examen de problemas, que varían cada año, de interés nacional e internacional: por ejemplo, problemas de responsabilidad, problemas de reglamentación de la navegación aérea, etc.

(v) University of New York

Seminario; facultativo con examen obligatorio.

Asequible a los estudiantes y demás personas interesadas.

15 semanas (dos horas por semana durante la tarde).

Programa:

Nociones generales: definición, fuentes.

Espacio aéreo: soberanía y propiedad privada.

Control federal del espacio aéreo y de la economía del transporte aéreo.

Reglamentación del trabajo en la aviación.

Organizaciones internacionales.

Seguros aéreos.

Responsabilidad del constructor.

Convenios de Varsovia, de Roma, de Ginebra, de Bruselas.

Crímenes a bordo de una aeronave.

Impuestos.

Aeropuertos.

Este curso se refiere, con frecuencia, al derecho comparado así como al derecho marítimo y al derecho de transporte terrestre.

(vi) **University of Virginia**

Curso de tercer año (anteriormente seminario); facultativo con examen obligatorio.

15 semanas (dos horas por semana).

Programa:

Derecho aéreo público y privado (nacional e internacional).

Nociones de derecho comparado.

2. En las "Schools of Business" integradas en las universidades, se explican, bajo distintas denominaciones, cursos sobre la economía del transporte aéreo, la administración de las líneas aéreas y los aeropuertos. La mayor parte de estos cursos, comprenden nociones de derecho aéreo (60). Se lleva a cabo un estudio más cabal de esta disciplina en las dos escuelas siguientes:

(i) **Southern California University. School of Commerce Department of Trade and Transportation: Commercial Aviation.**

Curso de derecho aéreo y de reglamentación; obligatorio.

15 semanas (dos horas por semana).

Programa:

Historia del derecho aéreo internacional, dedicándose especial atención a la Conferencia de Chicago y a la OACI (tres semanas).

Cuestiones americanas: administración, legislación, casos y fallos sobre toda cuestión que afecte a la aviación (12 semanas).

(ii) **St. Louis University. Parks College of Aeronautical Technology.**
Cursos de derecho aéreo internacional.

60. En 1948 se hizo una encuesta por la Universidad de Alabama, en 58 *Schools of Business*. (Véase nota 37).—En la Universidad de Washington (Seattle) se suprimió un curso de Derecho Aéreo.

Programa:

Nociones de derecho internacional general.
 Historia del derecho aéreo internacional.
 Estudio detallado de los convenios vigentes.
 La OACI; su organización y funcionamiento.

II. América Latina (Central y Meridional)**(a) Argentina**

- (i) **Instituto de derecho aeronáutico de la nación.** (Buenos Aires).
 No se trata de un instituto universitario; depende del Departamento de Justicia.
 Se explicaba un curso muy completo durante los primeros años de existencia del instituto (61). Hoy día está en vías de reorganización.
- (ii) **Universidad Nacional de Córdoba.**—Instituto de derecho aeronáutico.
 Este instituto depende de la Facultad de derecho y de ciencias sociales.

(b) Brasil

No existe aún una rama autónoma de derecho aéreo en las universidades brasileñas: esta disciplina se enseña, por lo general, al propio tiempo que el derecho internacional y el derecho comercial y, en la mayoría de los casos, después del curso de derecho marítimo (62). Sin embargo, existe un curso especial en el **Instituto aeronáutico de tecnología de Sao Paulo**.
 Curso obligatorio con examen escrito.
 16 semanas (tres horas por semana).

Programa: (63)

Nociones generales sobre el derecho aéreo (historia, definiciones, fuentes).
 Elementos que constituyen el derecho aéreo.
 La aeronave.
 El transporte aéreo (economía, responsabilidad, seguros, organización internacional).

61. Véase el Plan de Actividades (año 1949) publicado por el Instituto.

62. Ultimamente la Universidad de Sao Paulo (Facultad de Derecho) ha incluido el derecho aéreo internacional entre los temas de investigación y de tesis doctoral. También se han desarrollado algunas conferencias en la Escuela Superior de Guerra y en la Escuela de Estado Mayor de Aeronáutica del Brasil.

63. Como este curso es para ingenieros figura también en el programa un curso de introducción general al estudio del derecho.

(c) Chile

Universidad Católica de Santiago de Chile.
 Curso regular de quinto año; obligatorio.
 Dos horas por semana de marzo a setiembre.

Programa:

Derecho internacional aéreo.
 Legislación nacional.

Existen asimismo seminarios de investigación sobre derecho aéreo.

(d) Cuba

Universidad de La Habana.—Facultad de Ciencias Sociales y de Derecho Público. (Cátedra de comunicaciones y de transporte).
 25 conferencias sobre derecho aeronáutico.

Programa:

Proceso histórico.
 Derecho internacional aeronáutico (organización internacional y órganos nacionales de distintos países).
 Estudio de los distintos convenios internacionales.
 Enseñanza aeronáutica en distintos países.
 Derecho de guerra aérea.

(e) México

Universidad Nacional Autónoma de México.—Escuela de Derecho.

Dos cursos a cargo de dos profesores distintos:
 —un curso de licenciatura (sesenta y ocho lecciones);
 —un curso de doctorado (treinta lecciones).

Programa del curso de doctorado:

1. Derecho aéreo en tiempo de paz:
 Generalidades: autonomía, división, proceso histórico.
 Espacio aéreo: soberanía, propiedad
 Aeródromos.
 Aeronaves: derecho público y derecho privado.
 Actos cometidos a bordo de una aeronave.
 Personal.
 Tránsito aéreo, su reglamentación.
 Transporte aéreo.

Responsabilidad del transportista, del Estado, etc.
Seguros.
Aviación militar.

2. Derecho aéreo en tiempo de guerra:
Generalidades.
El espacio aéreo en tiempo de guerra.
La aviación civil y la guerra.
Principios que rigen la guerra aérea.
Relaciones entre beligerantes y neutrales.
Aeronáutica sanitaria.
Relaciones entre la guerra aérea y la guerra marítima.

III. Asia

(a) Israel

Universidad de Tel Aviv.—Facultad de Derecho (64).
16 lecciones.

Programa:

Introducción: naturaleza, fuentes, organización internacional,
leyes nacionales.
Reglamentación del derecho de vuelo (convenios internacionales).
Jurisdicción y conflictos de leyes.
Transporte aéreo. (Convenio de Varsovia, leyes de Israel).

(b) Japón

(i) Universidad Senshu (Tokio).—Facultad de Derecho.
Curso de derecho aéreo internacional.
Treinta semanas (una hora por semana).

(ii) Universidad de Meiji.—Facultad de Derecho.
Derecho aéreo.

(iii) Universidad metropolitana de Tokio.—Facultad de Derecho.
Además de los cursos de derecho aéreo, el Instituto de derecho
aéreo está establecido en dicha Universidad.

(c) Líbano

Facultad de Derecho de Beirut

Por primera vez figuran cursos de derecho aéreo en el programa del año 1957-1958.

64. También parece que se explican algunas lecciones en la Universidad hebrea de Jerusalén.

IV. Europa**(a) Alemania**

- (i)
- Universidad de Colonia.**
- Forschungstelle für Luftrecht.

Curso facultativo

Dos semestres (dos horas por semana).

Programa:

Semestre de invierno: derecho público aéreo, con especial estudio del Convenio de Chicago.

Semestre de verano: derecho privado aéreo.

- (ii)
- Universidad de Francfort. Institut für Verkehrswissenschaft.**

Curso de derecho marítimo y aéreo.

Seminario dedicado a los problemas jurídicos del transporte.

- (iii)
- Universidad de Hamburgo.**

Seminario de derecho comercial, marítimo y aéreo.

(b) Bélgica

- (i)
- Universidad Libre de Bruselas.**
- Facultad de Derecho.

Curso facultativo.

15 lecciones.

Programa:

Naturaleza del derecho aéreo, fuentes.

Los convenios internacionales, especialmente el de Varsovia, Reglamentación nacional.

- (ii)
- Facultad de Ciencias Aplicadas.**

Conferencias para los estudiantes de construcción aeronáutica y de navegación aérea.

Ocho conferencias.

Programa:

Principios de derecho aéreo (cinco conferencias).

Reglamentación de la navegación aérea (tres conferencias).

- (iii)
- Escuela Superior de Criminología y de Policía.**

Curso.

Quince horas.

Especialmente derecho aéreo belga.

(c) España

- (i) **Universidad de Salamanca.**—Facultad de Derecho.
Curso de derecho aéreo para los candidatos al doctorado.
Seminarios complementarios.
- (ii) **Instituto "Francisco de Vitoria" de Madrid.** Sección de derecho aeronáutico.
El jefe de la sección desarrolla series de conferencias (65).
- (iii) **Escuela de Ingenieros Aeronáuticos.**
Curso obligatorio durante el tercer año.

Programa:
Legislación, economía, y tráfico aéreo.

(d) Francia

- (i) **Université d'Aix-en-Provence.**—Facultad de Derecho.
Curso facultativo. Licenciatura, tercer año. Examen.
40 horas por año.

Programa:
Origen y desenvolvimiento del derecho aéreo.
Espacio aéreo e infraestructura.
La aeronave y el personal del aire.
Explotación aérea.
Accidentes aéreos.
Derecho aéreo militar.
- (ii) **Universidad de Burdeos.**—Facultad de Derecho.
Curso facultativo. Licenciatura. tercer año. Examen.
40 horas por año.

Programa:

1. Introducción: Definición, Convenios, Organos de elaboración del derecho, las grandes líneas aéreas.
2. Navegación aérea:
El instrumento.
La esfera de la navegación aérea.

65. En 1955, veinticinco cursos y conferencias ante más de 250 oyentes. Esta sección cuenta ya con una biblioteca importante, buenos ficheros y ha publicado tres series de excelentes monografías. Además, hay seminarios en la Facultad de Ciencias Políticas y Económicas de Madrid.

Los incidentes de la navegación aérea.

3. Transporte en el derecho nacional.

Transporte aéreo.

Transporte internacional.

El seguro aéreo en derecho francés y en la esfera internacional.

(iii) **Universidad de Lille.**—Facultad de Derecho.

Unos cuantos cursos cada año.

(iv) **Universidad de París.**

No existe enseñanza especializada en la Facultad de Derecho. El catedrático de derecho marítimo dedica unas seis lecciones al derecho aéreo (licenciatura, tercer año). En el Instituto de Altos Estudios Internacionales, vinculado a la Facultad de Derecho, se dá de modo intermitente una serie de 6 a 9 conferencias sobre derecho aéreo.

(v) **Universidad de Rennes.**—Facultad de Derecho.

Lecciones de derecho aéreo para los estudiantes de licenciatura, a cargo del catedrático de derecho marítimo.

Lecciones de derecho aéreo público, para los alumnos de una Escuela regional de ciencia administrativa.

Lecciones sobre el derecho de guerra aérea a cargo del catedrático de derecho internacional público para los candidatos a Comisarios de Marina.

(vi) **Universidad de Toulouse.**—Facultad de Derecho.

Curso facultativo. Licenciatura, tercer año. Examen.

40 horas por año.

Programa:

Elementos de navegación aérea y régimen jurídico: el lugar, el instrumento.

Funcionamiento de la navegación aérea y derecho de transporte aéreo.

Organización de los transportes aéreos públicos, contrato de transporte, responsabilidad del transporteador, seguro, abordaje y salvamento.

(vii) **Enseñanza extrauniversitaria.**

Centro de enseñanza superior aérea (Escuela de Estado Mayor): 10 lecciones.

Escuela Nacional de Aeronáutica: 10 lecciones.

Escuela Superior de Transportes (privada) de la Nueva Escuela de Organización Económica y Social: navegación aérea, organización internacional, seguro aéreo.

(e) **Italia**

- (i) **Escuela Superior de Ingenieros Aeronáuticos de Roma.**
Unico centro en que se explica un curso completo autónomo de derecho aéreo.
Curso obligatorio.
40 lecciones de una hora.
- (ii) **Instituto Superiore Navale de Napoli.**
Curso de derecho aéreo.
- (iii) En cuanto a las Facultades de Derecho, la enseñanza del derecho aéreo se incluye en los cursos sobre derecho de la navegación que se explican en Génova, Turín, Milán, Modena, Padua, Trieste, Macerata, Roma, Nápoles, Bari, Messina.

(f) **Países Bajos**

- (i) **Universidad de Leyden.**—Facultad de Derecho.
Curso de derecho aéreo.
10 a 15 lecciones por año.

Programa:

Introducción.
Convenios de Chicago y otros.
Transportes regulares y no regulares.
Acuerdos bilaterales — Acuerdo multilateral.
Transportes aéreos, fletamento, cabotaje.
Derecho aéreo privado, Convenios de Varsovia y Roma.

- (ii) **Universidad de Utrecht.**—Facultad de Derecho.
Curso de derecho aéreo.
25 lecciones.

Programa:

Derecho público y privado, interno e internacional.

(g) **Polonia**

- (i) **Universidad de Varsovia.**—Facultad de Derecho.
—Instituto de derecho aéreo y de problemas económicos de la aviación.
—Cursos para estudiantes de tercero y cuarto años, candidatos al doctorado y demás personas interesadas. Certificado especial después del examen.

—En principio, dos horas diarias durante el año académico, a cargo de gran número de profesores que enseñan las siguientes disciplinas:

Derecho aéreo internacional.
 Problemas económicos de la aviación.
 Derecho aéreo civil.
 Derecho aéreo penal.
 Enciclopedia aérea.
 Derecho aéreo y derecho marítimo.
 Transportes aéreos internacionales.
 Colaboración de las empresas de transporte aéreo dentro del marco de la IATA.
 Problemas de explotación aérea.
 Actividad de la OACI y papel del Consejo en el tráfico aéreo.
 Geografía aérea.

(ii) **Universidad Jagelonica de Cracovia.**—Facultad de Derecho.

Curso de derecho aéreo público y privado.

(iii) **Demás Universidades.**

Se explican algunas lecciones de derecho aéreo en el marco de otros cursos ora sobre relaciones internacionales, ora sobre derecho administrativo:

- en la Universidad de Wroclaw (antigua Universidad de Lvov trasladada) y
- en la Universidad Nicolás Kopernik (antigua Universidad de Wilno trasladada).

(h) **Reino Unido**

(i) **London University College.**—Facultad de Derecho.

1. Curso de "Derecho Aéreo Internacional y Comparado". Facultativo. Sin examen. Sin embargo, los estudiantes que hayan seguido las dos series de cursos que más abajo se mencionan, sobre todo si lo han seguido durante dos años sucesivos, tendrán derecho a rendir examen en el **London Institute of World Affairs**. Los estudiantes que lo han rendido con éxito reciben un "Diploma de Derecho Aéreo Internacional Comparado".
 —Tres trimestres para cada serie (una hora y media por semana).

Programa:

Primera serie: Problemas generales.
 Fuentes, definición.

Derecho de vuelo.

Régimen jurídico de la aeronave, de la tripulación, de los pasajeros y de la carga.

Aeropuertos: Reglamento del aire y control del tránsito.

Transporte aéreo. — Responsabilidad. — Seguro.

Derecho aéreo en tiempo de guerra.

Organismos internacionales y nacionales.

Segunda serie: Problemas elegidos.

Acuerdos de transporte aéreo. Solución de controversias.

Responsabilidad de los que explotan aeronaves.

Conflictos de jurisdicciones y leyes.

2. Seminarios sobre derecho aéreo.

Cursos facultativos para los candidatos al título de "Maestro en derecho" (LL.M.)

Cursillos semanales durante los tres trimestres.

(ii) **London School of Economics.**

Conferencias para los candidatos al B. Sc. (Economics), que hayan escogido el curso "Historia y Economía del Transporte".

Otras conferencias para los demás estudiantes.

El catedrático dirige también seminarios para los candidatos al título de "Maestro en derecho" (LL.M.).

(iii) Además de los cursos académicos precitados (66) dependientes de la Universidad de Londres, hay otros que dependen de los County Councils, por ejemplo:

— en el City of London College (London County Council).

— en el Chiswick Polytechnic (Middlesex County Council).

(iv) Los cursos de "transporte aéreo" organizados por la **Royal Aeronautic Society**, que se dan durante 3 semanas cada primavera, comprenden 10 conferencias sobre derecho aéreo, así como sobre economía y organización del transporte aéreo.(i) **Suecia**(i) **Stockholm Hogskola.**

Todos los alumnos deben seguir el curso sobre transportes, que comprende el transporte aéreo.

Este curso se completa cada año con unas cuantas lecciones sobre derecho aéreo.

66. La Universidad de Southampton anunció en 1957 la apertura de un curso de derecho aéreo que no parece haber comenzado aún.

(ii) **Universidad de Estocolmo.**

Seminario especial de derecho aéreo. Centro de discusión entre juristas vinculados con las distintas ramas de la aviación, (aviación civil, aviación militar), aseguradores y además expertos.

(j) **Suiza.**(i) **Universidad de Ginebra.—Facultad de Derecho y de Ciencias Económicas y Sociales.**

Curso de transportes.—Obligatorio.

Un semestre (dos horas por semana, una de las cuales corresponde a la enseñanza de derecho aéreo).

Programa de derecho aéreo:

Introducción: bibliografía: espacio aéreo, soberanía.

Historia: Derecho suizo y derecho internacional.

Legislación suiza e internacional: la OACI.

Transporte aéreo: Reglamento suizo, Convenio de Varsovia.

Responsabilidad civil respecto a terceros.

El avión en derecho privado.

(ii) **Universidad de Lausana.—Facultad de Derecho.**

Curso explicado cada dos años. Facultativo.

Dos semestres (dos horas por semana).

Programa:

Introducción.

Aeronave (derecho público y privado).

Espacio aéreo: derecho del Estado y del propietario de fincas.

Infraestructura.

Personal aéreo.

Empresas de transporte aéreo: su relación, con los usuarios y los terceros.

Seguro aéreo.

Derecho penal aéreo.

(iii) **Universidad de Zurich.—Facultad de Derecho.**

Curso explicado cada dos años. Facultativo.

Un semestre (dos horas por semana); algunos seminarios durante el otro semestre.

Programa:

Generalidades.

Factores: espacio aéreo, infraestructura, aeronave, personal.

Avión comercial.

Peligros aéreos.

Derecho de aduanas.

Derecho penal.

(iv) **Demás Universidades.**

El derecho aéreo es enseñado en la Universidad de Berna, dentro del marco del derecho de transportes y en la Universidad de Friburgo, dentro del marco del derecho civil.

También se desarrollan algunas conferencias en Basilea.

(k) **Turquía.**

(i) **Universidad de Estambul.—Facultad de Derecho.**

Curso facultativo para estudiantes de cuarto año, explicado por el catedrático de derecho marítimo.

32 horas en cada semestre.

Programa:

Proceso histórico de la aviación.

Soberanía aérea.

Convenios Internacionales (París, La Habana, Chicago).

Convenios de Varsovia y de Roma.

Comparación entre las instituciones y las legislaciones nacionales.

(ii) **Universidad Técnica de Estambul.—Departamento de Aeronáutica.**

Curso facultativo para los estudiantes de quinto año, explicado por miembros del Instituto de Aviación Civil en la propia Universidad.

Un semestre.

Programa:

La OACI, su estructura.

Anexos técnicos de interés para los ingenieros.

Reglamentación nacional e internacional en materia de aviación civil.

(l) Yugoslavia.

(i) **Universidad de Belgrado.**—Facultad de Derecho.

Curso sobre el derecho de comunicaciones que comprende lecciones sobre el derecho aéreo (especialmente los Convenios de Chicago y de Varsovia).

Curso facultativo para los estudiantes de cuarto año.

(ii) **Universidad de Belgrado.**—Instituto de Derecho Comparado.

Grupo de investigación en materia de derecho aéreo, para candidatos al doctorado.

V. Pacífico.

(a) **Australia**

Aunque no haya cursos regulares de derecho aéreo en las Universidades australianas, se han desarrollado seis conferencias en 1955 en la Universidad de Melbourne, que seguramente continuarán.

Programa:

1. Objeto, definición,
2. Derecho australiano: los poderes federales; los "Acts" y la legislación complementaria; las licencias de servicios aéreos; las corporaciones; los impuestos y tasas.
3. Derecho internacional:
 - La OACI, su organización.
 - Soberanía sobre el espacio aéreo, las libertades.
 - Condición jurídica de la aeronave y de su comandante.
 - Propiedad privada sobre el espacio aéreo.
 - Los Convenios de Roma de 1932 y de 1952.
 - Convenio de Varsovia y "Act" de 1935.
 - Convenio de Ginebra; derechos sobre aeronaves.

(b) **Nueva Zelandia**

Si bien no existen aún cursos regulares de derecho aéreo en las Universidades de Nueva Zelandia, cabe mencionar que, en la **University College de Auckland**, se han desarrollado en 1955 y 1957 tres conferencias a cargo de un especialista de la Dirección de Aviación Civil, siendo las mismas obligatorias para

los estudiantes de derecho internacional, derecho criminal y de "torts".

Parece que se van a dar conferencias semejantes en el **Victory City College** (Wellington).

VI. Enseñanzas proyectadas.

Existen proyectos en varios países, singularmente:

- (a) En Chile. La Universidad Nacional de Chile proyecta la institución de un curso.
- (b) En la India. La Dirección de Aviación está preparando un programa de cursos universitarios.
- (c) En Portugal. El Ministerio de Educación Nacional recomendó en fecha reciente a las Facultades de Derecho que incluyan en el curso de derecho mercantil ciertos aspectos de derecho aéreo, y que crearan entre los cursos complementarios una cátedra de dicho derecho.
- (d) En Taiwan. Parece que se va a crear un curso este año.
- (e) En Venezuela. Parece que se está organizando la enseñanza para los estudiantes de quinto año en las Universidades de Caracas, Zulia y de Los Andes.

B. ANALISIS DE LA INFORMACION SUMINISTRADA EN EL CUADRO ANTERIOR.

1. Países y centros donde se enseña el derecho aéreo.

A pesar del camino recorrido en el curso de los últimos años, el derecho aéreo no se enseña aun con regularidad, en concepto de disciplina autónoma, sinó en 22 Estados; 21 de entre ellos son miembros de la OACI, la cual cuenta 72 miembros. Estos Estados son:

En América del Norte: Canadá y Estados Unidos

En América Latina: Argentina, Brasil, Chile, Cuba y México.

En Asia: Israel, Japón y Líbano.

En Europa: Alemania, Bélgica, España, Francia, Holanda, Italia, Polonia, Reino Unido, Suecia, Suiza, Turquía y Yugoslavia.

También se han explicado cursos no regulares en El Salvador, Australia y Nueva Zelandia. La enseñanza regular se da, en forma de cursos o de seminarios en:

- (a) 37 Facultades de Derecho vinculadas a Universidades, entre más de 300 Facultades o Escuelas de Derecho que existen en el mundo (67); se reparten geográficamente del siguiente modo:

Estados Unidos	6	España	1
Canadá	5	Turquía	1
Alemania	3	Yugoeslavia	1
Francia	3	Israel	1
Suiza	3	Líbano	1
Japón	3	Argentina	1
Holanda	2	Chile	1
Polonia	2	Cuba	1
Bélgica	1	México	1

- (b) En Escuelas Superiores Técnicos Aeronáuticas: Brasil, Italia, Turquía.
 (c) En Academias o Escuelas Militares: Estados Unidos (*Air Force Academy*), Francia (Escuela de Estado Mayor del Aire), Brasil (Escuela de Guerra);
 (d) En escuelas mercantiles, "*Business Schools*" (singularmente en Estados Unidos). Esta enseñanza reviste algunas veces carácter autónomo, pero muy a menudo está incluida en un curso sobre transporte, economía o administración;
 (e) En distintas escuelas, por ejemplo la Escuela Superior de Criminología y de Policía de Bélgica.

Existen asimismo institutos especializados de derecho aéreo o de derecho aeronáutico: el de Buenos Aires (en vías de reorganización), el de Córdoba (Argentina), el de Colonia, el de Tokio, el de Varsovia. La sección de derecho aeronáutico del Instituto Francisco de Vitoria de Madrid, puede considerarse como un instituto. Todos estos institutos son principalmente centros de investigación, salvo los de Córdoba, Colonia y Varsovia no se encargan además de la enseñanza del derecho aéreo en nombre de la Universidad a la que están vinculados.

En Montreal, el Instituto de Derecho Internacional Aéreo de la Universidad McGill es tanto centro docente autónomo como centro de investigación, gozando, dentro de la Facultad de Derecho, de los servicios materiales de enseñanza y de biblioteca (68) y dependiendo, en lo que se refiere a la admisión de los estudiantes y a la calificación de sus estudios, de la Facultad de **Graduate Studies and Research**.

(67) Los Estados Unidos, por sí solos, cuentan según el libro *American Universities and Colleges* publicado por el *American Council on Education*, 7ª edición, 1956, página 134, con unas 170 escuelas de derecho cuya importancia varía mucho.

(68) Se reserva una Sección de la Biblioteca de la Facultad a las obras sobre derecho aéreo; el bibliotecario se encarga también de guardar las tesis y los trabajos sometidos por los estudiantes del Instituto.

El hecho de que el número de Facultades en que el derecho aéreo se enseña como disciplina autónoma sea reducido, no significa que el estudio de cuestiones jurídicas relativas a la aviación no figure, en modo alguno, en el programa de las demás Facultades. Lo que pasa es que este estudio se incluye en una serie de cursos diversos: relaciones internacionales, organizaciones internacionales, derecho marítimo (con más frecuencia) derecho administrativo, derecho mercantil y derecho civil. Ciertos aspectos de la materia dependen, por fuerza, del derecho internacional público, pero en ciertas universidades no se enseña aún esta rama del derecho.

2. Programa y Métodos

Si se deja a un lado el Instituto de la Universidad McGill, donde se enseña el conjunto de los problemas jurídicos relativos a la aviación tomados en sus distintas facetas (internacional, nacional, derecho comparado), la enseñanza que se da en los centros arriba citados, dista mucho de ser uniforme. Refleja, tanto en sus programas, como en sus métodos, los dos grandes tipos de enseñanza de derecho que existen en el mundo; la enseñanza puramente teórica dirigida principalmente a la formación jurídica de la mente del estudiante, y la enseñanza puramente práctica dirigida a preparar al mismo a ejercer una profesión determinada. (69) Rara vez son estas diferencias entre los dos tipos tan acentuadas como lo enunciarnos, sobre todo en materia de derecho aéreo, salvo en ciertos centros puramente profesionales.

La enseñanza se da, casi exclusivamente, en forma de cursos excátedra, excepto en la mayoría de las Universidades americanas donde prevalece el sistema de "seminarios" (70); cuando el curso es excátedra es completado con frecuencia por seminarios o cursillos.

Se pueden agrupar los programas en dos grandes categorías:

- (a) Si el curso tiene por finalidad dar una idea completa y más bien teórica del derecho aéreo, —idea que, por lo demás, no puede dejar de ser superficial por el número de horas que se suele dedicar a esta disciplina — está comprendido en la mayoría de los casos, bajo dos grandes títulos — ora derecho aéreo público y derecho aéreo privado, con estudio en cada parte de los problemas de derecho internacional y de derecho interno, — ora derecho aéreo internacional y derecho aéreo nacional, estudiándose sucesivamente dentro de cada tema cuestiones de derecho público y de derecho privado. También ocurre que se divida el curso general en navegación

(69) Véase Charles Eisemann, *The University Teaching of Social Sciences: Law Publication of UNESCO*, 1954.

(70) La forma francesa de esta palabra de origen germánico es "séminaire" y es de empleo corriente en las Universidades francesas; parece haber sustituido las expresiones antiguas: "conférences", "séances de travail", "groupes de travail" y travaux pratiques".

aérea y transporte aéreo. Rara vez se dedica una parte del curso al derecho comparado.

- (b) En la mayoría de los casos, el curso — y naturalmente el seminario — se limita al estudio de cierto número de problemas ya sean nacionales o internacionales, que se toman, algunas veces, por orden lógico ajustado a una jerarquía que corresponda a su importancia relativa. Pero esto es la excepción: generalmente no se sigue un orden aparente. Los convenios internacionales constituyen, casi siempre, la parte fundamental; entre las cuestiones nacionales, al lado del estudio de las leyes de base, se suele tratar de los organismos nacionales que se ocupan de aviación y, a veces, de las cuestiones de procedimiento que se plantean ante los mismos. Rara vez son estudiados los reglamentos técnicos nacionales o internacionales. Otras materias como derecho penal aéreo, seguro aéreo (71), la legislación del trabajo en la aviación, no figuran más que en algunos programas.

Aunque los cursos se refieran principalmente a aviación civil, y singularmente a transporte aéreo, algunos se ocupan de aviación militar y de guerra aérea.

Por fin, las introducciones generales al derecho aéreo añaden a veces al examen de definiciones, etc., algunas nociones históricas o técnicas, sobre el desarrollo de la aviación o de los transportes en general.

Desde el punto de vista metodológico, si bien algunos profesores estudian aún, uno después de otro, y a veces, artículo por artículo, los convenios internacionales y las leyes nacionales, la mayoría de ellos destacan los principios generales contenidos en aquellos instrumentos, agrupando sus lecciones en torno a temas bien definidos. Según los datos allegados, el método llamado de los "casos", que se emplea con tanta extensión en lo que se refiere a la enseñanza de la "Common law" y se ha introducido alguna vez en la enseñanza del derecho internacional público, no se emplea en derecho aéreo, lo cual no quiere decir que los casos — o, según terminología de países de derecho civil, la jurisprudencia — no se señalen a los estudiantes. Las sentencias judiciales no constituyen, desde luego, el factor principal de la enseñanza, pero sirven, por fuerza, como ejemplos para mostrar la aplicación de los principios que son fundamento de las disposiciones de convenios internacionales y de las legislaciones nacionales, así como para trazar a veces la evolución de aquellos principios. Así, en el Instituto de la Universidad McGill, el estudio de cada tema o grupo de temas, llevado a cabo progresivamente con ajuste al desenvolvimiento normal de las operaciones de la navegación aérea y de las distintas prácticas de la aviación, se refiere:

—

(71) Se dan lecciones sobre seguros principalmente en los centros mundiales de seguros y de reaseguros aéreos, por ejemplo en Londres, Nueva York y Zurich.

- primero, a los principios que emanan del derecho internacional positivo y de los instrumentos internacionales vigentes,
- segundo, al influjo de estos principios sobre los derechos nacionales de los distintos Estados (derecho comparado),
- por fin, a la aplicación de estos principios de derecho nacional e internacional por los tribunales (jurisprudencia).

3. Importancia y duración de los cursos.

El número de horas de curso dedicadas al derecho aéreo representa un promedio de 30 horas por año, o sea, un semestre o 15 semanas a razón de dos horas por semana. Algunos centros (Brasil, Chile, Francia, Italia) dan de 40 a 48 horas. En México y en Lausana se dedican unas 60 horas a esta enseñanza; sin embargo, en Lausana el curso no se dicta sino cada dos años y lo mismo ocurre en otras Universidades suizas y americanas. En el **London University College**, el curso se distribuye sobre un período de dos años con 45 horas cada año. El Instituto de Varsovia parece rebasar en mucho los promedios anteriores.

Recordaremos que el Instituto de la Universidad McGill ofrece 300 horas de curso por año, con seminarios de añadidura.

4. Naturaleza y calificación de los cursos.

Los cursos de derecho aéreo no tienen carácter de obligatoriedad, salvo en algunas Facultades o escuelas, por ejemplo, en el Canadá, en el Brasil, en Ginebra y en la **Southern California University** para aquellos que deseen obtener un diploma de "Aviación Comercial".

En las demás Universidades, el derecho aéreo constituye un curso facultativo sujeto a opción del estudiante. Pero los estudiantes que lo hayan escogido deberán rendir examen como sucede con los cursos obligatorios, a fin de obtener un LL.B. (bachillerato o licenciatura en derecho).

En Londres, a pesar de que no haya examen en la "**University College**", si se pasa con éxito un examen en el **London Institute of World Affairs**, se tiene derecho a un diploma "en derecho aéreo internacional y comparado". Los estudiantes pueden, asimismo, escoger el derecho aéreo como materia para la licenciatura; algunos preparan tesis doctorales.

En la Universidad McGill si la tesis es calificada de satisfactoria queda reconocida con un (LL.M.) con la mención "derecho internacional aéreo".

5. Estudiantes y catedráticos.

Los cursos se reservan generalmente a los estudiantes matriculados en la Facultad de Derecho o la Escuela interesada. Constituyen en la mayoría de los casos, un curso de tercer año (segundo año en el Canadá, cuarto año en Polonia y Turquía).

Hay cursos especiales de doctorado en México y en Salamanca.

Algunas Universidades americanas admiten también al lado de los estudiantes "undergraduate" a los "graduate" (Kansas City, en la New York University).

Existen también cursos asequibles a personas sin matrícula y a estudiantes; tal es el caso en el Instituto de Varsovia, así como en los cursos nocturnos de la New York University.

La enseñanza del Instituto de la Universidad McGill, se dirige a personas dotadas yá de una formación jurídica; los candidatos deben exhibir un título universitario o probar haber sido admitidos a un Colegio de Abogados. Entre los estudiantes admitidos, ha habido, al lado de bachilleres, de licenciados en derecho, profesores de derecho internacional y de derecho aéreo, juristas de administraciones nacionales, así como abogados. La integración del Instituto es ampliamente internacional. Los estudiantes que han seguido los cursos hasta ahora, procedían de 35 países distintos, situados en los cinco continentes, representando así los distintos sistemas jurídicos existentes.

En la mayoría de las Universidades, los cursos de derecho aéreo se encomiendan a catedráticos de carrera, quienes generalmente antes de enseñar aquella materia se habían interesado por ella a título personal, representando para ellos en algunos casos un "hobby". Estos catedráticos son especialistas en derecho público, o especialistas en derecho privado, o algunos especialistas en derecho comparado, reflejandose la formación de cada cual en el método que emplea. En ciertos países, se acude para esta enseñanza a prácticos del derecho, abogados, juristas, asesores que han demostrado ya algún interés por el derecho aéreo.

I I I

PORVENIR DE LA ENSEÑANZA DEL DECHO AEREO

De este análisis se desprende que la enseñanza del derecho aéreo dista mucho de ser satisfactoria. Los adelantos logrados durante estos últimos años, singularmente en las Universidades e instituciones a ellas asimiladas, parecen insignificantes cuando se les compara con la formidable expansión de la aviación en todas sus formas: transporte, trabajo, turismo, sin hablar de la aviación militar. (72) La construcción y la utilización de los aparatos, el adiestramiento del personal, la creación y la explotación de aeropuertos y demás instalaciones, el tránsito aéreo y sus incidentes, la relación

(72) Según las estadísticas de la OACI el número de kilómetros recorridos por los solos servicios aéreos regulares pasó de 90 millones en 1929 a 295 millones en 1939 y a 2.830 millones en 1957; al final de los citados años el número de horas de cursos autónomos sobre derecho aéreo (con excepción de la Universidad McGill) puede calcularse en 80, 300 y 1.500, respectivamente.

contractual y extracontractual que de él y de ellos se desprende y, con fecha más reciente, la aparición de nuevos aparatos, constituyen otros tantos fenómenos jurídicos que plantean problemas de derecho.

¿Cabe negar que la enseñanza del derecho aéreo corresponda a una necesidad actual?

Para aquellos que entienden que la enseñanza del derecho está llamada a dotar a los estudiantes de una formación jurídica de alcance general, el derecho aéreo constituye, si se enseña de un modo autónomo, una excelente disciplina que requiere el conocimiento de los principios del derecho en general y tiene vínculos aún mayores que el derecho marítimo y el de transportes, con otras ramas del derecho; derecho público (político y administrativo), derecho privado (civil, mercantil y *common law*), derecho internacional, conflictos de leyes, derecho penal, hacienda pública, sin hablar de los elementos económicos y políticos, que a menudo es imposible desglosarlos de aquella materia. Esta disciplina tiene su lugar en toda enseñanza científica del derecho.

Para quienes, dominados por preocupaciones profesionales, ven en la búsqueda de colocaciones inmediatas la finalidad de la enseñanza, el estudio del derecho aéreo parece necesario porque permite aprovechar las nuevas salidas que proporcionan los progresos incesantes de la aviación. En efecto, éstos han dado lugar a la elaboración y aplicación de convenios internacionales, cada vez más completos, y a la promulgación de leyes nacionales y de reglamentos cada día más numerosos (73), con lo cual han nacido, también en número creciente, instancias judiciales que plantean cuestiones de derecho nacional e internacional. Sin duda, los países que tienen una aviación comercial importante cuentan con especialistas dentro de sus administraciones aeronáuticas y líneas aéreas. También se encuentran entre los abogados. El número de dichos especialistas es no obstante limitado mientras que la aviación de aquellos países crece constantemente y se abren también otros países a la aviación. Un profesor de derecho aéreo de los Estados Unidos procura hacer ver a sus alumnos que los problemas jurídicos planteados por la aviación no constituyen un coto cerrado, reservado exclusivamente a los llamados especialistas, sino que también los pueden cultivar los abogados de práctica general.

Es un hecho que en todos los países donde se ha implantado la enseñanza del derecho aéreo durante los dos últimos años los estudiantes la han acogido con entusiasmo, aumentando de año en año el número de los que se inscriben para los cursos facultativos. (74)

(73) Véase el estudio sobre la codificación de las leyes nacionales publicado en el *Journal of Air Law and Commerce* Vol. 29, Winter, 1957.

(74) En el Instituto de Colonia (Alemania) no hubo más que cinco estudiantes durante el primer año de reapertura; dos años más tarde pasaban de cien.

Se ha comprobado el mismo interés, aunque en menores proporciones, en México y en la *London University College*.

Cabe pues llegar a la conclusión de que esta enseñanza responde a una necesidad. Tal parece haber sido la opinión de la Asamblea de la OACI al adoptar la resolución que figura al principio de este estudio. (75)

Debemos pues inquirir cuáles son las causas de la lentitud observada en el desarrollo.

A nuestro juicio son tres:

- los requisitos que se exigen en la mayoría de las Universidades para establecer un nuevo curso;
- las dificultades que existen para encontrar profesores calificados;
- la cantidad ingente de documentación y las dificultades en orden a su acopio y selección.

Cuando las Universidades son, como sucede en ciertos países, instituciones privadas, pueden, previo dictamen de su Consejo directivo o claustro, crear un nuevo curso; en cambio, las materias que se enseñan en las Universidades, cuando éstas son instituciones públicas, dependen, por lo general de programas fijados por la autoridad gubernamental, y en algunos casos es incluso necesaria la aprobación del Parlamento. Las modificaciones del programa adoptado no están pues, en la mayoría de los casos, exentas de dificultades. Así, en el Brasil, a pesar de las recomendaciones formuladas por varios congresos de juristas nacionales e internacionales e igualmente por la importante Sociedad Brasileira de Derecho Aéreo, los proyectos de leyes encaminadas a la creación de cátedras especializadas en las Universidades no han sido aún examinados. Del mismo modo en Italia, donde esta enseñanza se combina con la del derecho de navegación, los trabajos de la Comisión que se ocupa de la restauración de la autonomía del derecho aéreo van avanzando con lentitud; en México, donde el derecho aéreo no se enseña más que en la capital federal, los esfuerzos por abrir las demás Universidades a esta enseñanza no han obtenido aún resultados positivos.

Una resolución como la que adoptó la Asamblea de la OACI en Caracas es, desde luego, sumamente valiosa en orden a la superación de esta primera dificultad de índole gubernamental o constitucional. Los representantes regionales de la Organización no dejarán de insistir en la necesidad de su aplicación ante los Gobiernos que vayan a visitar.

Las dificultades para encontrar un profesor calificado en esta nueva rama de enseñanza, por muy interesante que esta sea, son auténticas. Están implícitamente reconocidas en la comunicación dirigida por la OACI a los Gobiernos (76) estribando la solución que se preconiza en dirigir

(75) A pesar de que la resolución fuese adoptada por unanimidad, sólo la apoyaron explícitamente delegados de América Latina, de Italia y de Nueva Zelandia.—Véase OACI, Doc. 7712, A10—LE/5, pág. 28.

(76) Ver nota 5.

a los estudiantes interesados hacia aquellos centros donde exista dicha enseñanza otorgándoles, de ser necesario, para dicho efecto becas a cargo del Programa de Asistencia Técnica. Pero ¿No sería preferible tratar de formar profesores?

La mayoría de los que enseñan el derecho aéreo en la actualidad venían interesándose desde hacía mucho tiempo, por la aviación, y habían seguido los trabajos científicos relativos al derecho aéreo en general. Pero quien comience a dedicarse a esta disciplina, cuya enseñanza vendrá a agregarse a otras, tropezará cuando de la preparación de estos cursos se trate, con el obstáculo de la cantidad ingente de documentación existente y de la necesidad de hacer una selección de la misma. Y por añadidura, la reglamentación internacional y nacional se modifica, sin cesar, a medida que va adelantando la técnica.

Para superar esta doble dificultad, tal vez fuese posible agrupar cierto número de catedráticos de Universidad, procedentes de diversos países, en centros adecuados, donde durante cierto período, algunas semanas por ejemplo, recibirán instrucción, a cargo de directores de estudios calificados, en los mejores métodos de enseñanza, y, sobre todo, en las fuentes básicas de documentación. (77) Tal vez fuese posible también contar con una ayuda de la Asistencia Técnica de las Naciones Unidas, otorgada por conducto de la OACI, (78) con miras a la organización de tales centros de información y adiestramiento.

Sería en forma reducida, un tipo de enseñanza análoga a la que se da en el Instituto de Derecho Aéreo Internacional de la Universidad McGill, el cual ha contribuido ya a la formación, entre sus antiguos alumnos, de profesores y de conferencistas de derecho aéreo.

(77) Con el objeto de facilitar la búsqueda en materia docente, se está preparando una bibliografía mundial de derecho aéreo, cuyo primer fascículo se publicará durante el año en curso.

(78) La resolución adoptada por la última Asamblea general de las Naciones Unidas acerca del Programa Ampliado de Asistencia Técnica se refiere a la implantación de training Institutes.

NOTA DE LA REDACCION:—El Dr. Eugéne Pépin, Director del Instituto Aéreo de Derecho Internacional de la Universidad McGill (Canadá) tuvo la gentileza de enviarnos, traducido del francés, este interesante trabajo, que publicamos con su autorización.

Nos permitimos agregar, como simple información, que, en 1946, un grupo de profesores de la Facultad de Derecho de la Universidad Católica de Lima fundó un Instituto Peruano de Derecho Comercial, Marítimo y Aéreo". Poco después, el Dr. Andrés León Montalbán, su director, dictó durante un año, un curso libre de Derecho Aéreo en la Facultad de Derecho de esta Universidad (1948). En 1959, el segundo curso de Derecho Comercial comprenderá el estudio de los principales elementos del Derecho Aéreo y se denominará "Derecho Marítimo y Aéreo" (2 horas semanales, curso anual, en examen obligatorio, para el 5º Año).

Agregaremos que en la Universidad de Arequipa (Perú), un curso de Derecho Aéreo figura en el programa del tercer año de Derecho.