

# NECESIDAD DE LA LEY DE NAVEGACION AEREA

Regula cuestiones fundamentales de transporte, aeropuertos, problema inseguros, ordenación del espacio aéreo y actividad internacional

## IMPORTANTES DECLARACIONES DEL MINISTRO DEL AIRE

*Ante la trascendencia de la nueva ley de Navegación Aérea, aprobada hace unos días por las Cortes, hemos creído conveniente acudir al ministro del Aire, teniente general D. Jo é Rodríguez y Díaz de Lecea, quien amablemente ha concedido a A B C las siguientes declaraciones:*

—Señor ministro, ¿puede V. E., en primer lugar, explicar el origen de la reciente ley de Navegación aérea y su tramitación?

—La ley de Navegación aérea, recientemente aprobada por las Cortes, es en rea-

vuelo y de la superficie. La técnica aeronáutica ha logrado hoy—en poco más de cincuenta años de vida—esos maravillosos vehículos de transporte, que a mil kilómetros por hora de velocidad y con radio de acción de millares de kilómetros acercan social y económicamente a países que an-

tes se consideraban lejanos. El transporte aéreo es así un instrumento eficaz para la paz y el progreso; pero precisa, por su propia naturaleza, una adecuada regulación internacional. El aire, que está repartido esencialmente en soberanías diversas, es hoy una de las vías de comunicación de mayor densidad de tráfico. En 1958 cruzaron ya el Atlántico por vía aérea mayor número de pasajeros que por vía marítima, y el tráfico aéreo viene aumentando según estadísticas internacionales con un incremento anual acumulativo del 10 por 100. La preocupación internacional en la materia es ya muy vieja si se compara con la juventud del propio avión. Ya en 1919, a raíz de la primera guerra mundial, se creó la Comisión Internacional de Navegación Aérea. La O. A. C. I., actual organización de la aviación civil internacional, redactó su carta constitucional en la Conferencia de Chicago de 1944, sin acabar aún la segunda guerra mundial, antes aún de crearse la Organización de las Na-



lidad la integración de diferentes disposiciones legales que ya venían aplicándose, revisadas y puestas al día según lo reclamaba la evolución de la técnica aeronáutica y su proyección sobre el Derecho. El punto de partida de la actual ley está en la de bases para un Código de Navegación aérea que las Cortes aprobaron en diciembre de 1947, con algunas modificaciones aconsejadas desde entonces por la experiencia. En esta ley ha venido trabajando una Comisión de Codificación Aérea, formada no sólo por aviadores, sino también por técnicos y juristas de diversas especialidades con frecuente contacto con los demás Ministerios y otros organismos de la nación para recoger y examinar cuantas sugerencias se han ido recibiendo. La propia Comisión Codificadora habrá de seguir trabajando, por imperativo de la misma ley, para desarrollar sus preceptos a través de Reglamentos, de modo que se logre un cuerpo completo de las disposiciones que regulan actividad tan compleja como es la navegación aérea.

—No ignora V. E. la importancia cada vez más intensa que van tomando las relaciones internacionales. ¿Responde la nueva ley a una auténtica preocupación internacional? ¿Se ha tenido en cuenta la experiencia de otros países?

—Por supuesto, se han tenido en cuenta numerosas leyes extranjeras sobre la materia. No en vano la navegación aérea es ante todo una actividad internacional regulada a través de Convenios suscritos por nuestro país. Al extenderse la soberanía de cada país sobre todo el espacio aéreo en la vertical de su territorio, le impone obligaciones que van desde la convivencia para nacer factible el tránsito pacífico hasta las normas que garantizan la seguridad del

ciones Unidas y es hoy la más antigua de las Instituciones especializadas de la O. N. U.

—¿Es el transporte la razón esencial de la Ley?

—Claro está que la reciente Ley de Navegación Aérea dedica una parte extensa al transporte aéreo. Este es no sólo un ente social de interés público y de enorme volumen económico, sino que es también un importante factor de prestigio y de política exterior, al que dedican su atención todos los países. En el alba europea, por ejemplo, los acuerdos y las asociaciones a través de la Conferencia Europea de Aviación Civil, que, por cierto, preside un español, vienen jugando un papel constructivo de la coordinación europea, complementario del de la O. E. C. E., ya que, junto a las coincidencias políticas e incluso anticipándolas, siempre han jugado un importante papel la economía y el transporte.

—¿Podría decirnos ahora, señor ministro, cómo contempla la Ley el desarrollo del transporte aéreo?

—La Ley contempla el transporte aéreo con un criterio liberal y de respeto a la iniciativa privada. Pero no puede olvidarse que, de una parte, el transporte aéreo es hoy de gran complejidad técnica y financiera, y, de otra parte, su garantía y permanencia son vitales para el país, por la doble vertiente política y social que el transporte aéreo tiene. En el comienzo de la era de la reacción en que se encuentra la aeronáutica, cuando ya se anun-

cian aviones supersónicos de pasajeros y cuando la investigación comienza a invadir el espacio exterior a la propia atmósfera, los países necesitan el instrumento que les permita garantizar el servicio del interés público y la presencia al margen incluso de resultados económicos. De aquí que es raro hoy el país, con solvencia aeronáutica, que no mantiene sus propias compañías de bandera, a las que se confía el prestigio del pabellón nacional, como en los tiempos gloriosos de la navegación marítima abrieron brecha los buques, en busca de las mejores relaciones humanas.

—¿Qué otros aspectos incluye la Ley? ¿Examina el problema industrial?

—La reciente Ley no se ocupa solo del transporte, sino que abarca cuanto interesa al uso del espacio aéreo. Por su interés en defensa de vidas humanas y de propiedad, es de señalar cuanto se refiere a la seguridad del vuelo y a las disposiciones para indemnizar daños. El vuelo no es en sí, hoy, más peligroso que la mayor parte de las actividades humanas, precisamente porque el Estado vela por el cumplimiento de normas precisas, tanto para el material como para el personal que lo maneja. La calidad de los productos industriales aeronáuticos exige tales condiciones que el Estado tiene la obligación de velar en función inspectora a través de sus técnicos, a la vez que estimula la creación de nuevos ingenios. Este aspecto industrial será, sin duda, objeto de próximas medidas, como consecuencia de la preocupación que el Ministerio del Aire siente porque el país ocupe en este aspecto el lugar a que tienen derecho nuestros ingenieros y nuestra tradición.

—¿Se acepta la colaboración privada o de Corporaciones locales para la construcción de aeropuertos?

—También los aeropuertos, que son muchas veces lo único que del país conoce el extranjero en tránsito, son objeto de la Ley, como ya lo fueron en cierto aspecto, cuando el Gobierno propuso y las Cortes aprobaron otra Ley de hace dos años, creando la Junta Nacional de Aeropuertos. Aunque el establecimiento de los aeropuertos como todo lo que se refiere a la navegación aérea, corresponde al Ministerio del Aire, en esa como en otras muchas facetas, la Ley abre camino para la colaboración con otras entidades del país. Así, la Ley regula la participación de Corporaciones locales y de entidades privadas en la construcción de aeropuertos.

—Señor ministro ¿estamos ante una ley de carácter exclusivamente civil?

—La ley es esencialmente de aplicación civil, pero no exclusivamente. En aquellos aspectos de interés común, la ley abarca la aviación militar. Así, por ejemplo, la formación del personal volante, la garantía de aeronavegabilidad y de fabricación de las aeronaves, la construcción de aeródromos, las ayudas a la navegación y las normas sobre policía de circulación aérea. Este último es un aspecto destacable, pues la coincidencia y mezcla en un único espacio aéreo de aviones diversos, militares y civiles, nacionales y extranjeros, conduce a un control único nacional de la circulación aérea, que se extiende no sólo al espacio de soberanía nacional, sino también al que, sobre mares libres, ha sido repartido por la O. A. C. I. entre los países inmediatos para contribuir a la seguridad y eficacia del vuelo. La utilidad es tan patente que ya está creándose en Europa, el Euro-control, entidad supranacional, para unificar métodos y ayudar a la navegación aérea sobre nuestro Continente. Una prueba más, verdadero símbolo y anunciación, de lo que puede hacer la aviación para coordinar países con anhelos comunes de paz y de progreso.

—Esta Ley, ¿equivale a un Código?

—La ley establece sanciones de carácter gubernativo para el incumplimiento de lo regulado y es de señalar que en este aspecto, como en aquellos donde ya existe una norma tradicional aplicable, la ley prefiere el criterio de uniformidad. Así en cuanto a las sanciones gubernativas se atiene al Procedimiento Administrativo general. Pero anuncio que la ley precisa, a su vez de un complemento penal, que será objeto de una próxima propuesta del Ministerio del Aire al Gobierno, siempre

buscando completar lo ya existente con aquello que es específico de la jurisdicción aeronáutica.

—Por último señor ministro, aunque los accidentes son cada vez menos frecuentes, ¿establece la ley la obligación de un seguro?

—También se ocupa la ley, en efecto, de valorar con un criterio moderno, las indemnizaciones por daños en caso de accidente. Hay que señalar a este respecto, que el ejercicio internacional del transporte aéreo y la necesidad de unificar y de respetar las tarifas internacionales, aconsejan no mantener la obligatoriedad de ciertos procedimientos de aplicación estrictamente nacional, como es el Seguro de Viajeros, que está, de hecho, ampliamente rebasado por las disposiciones de Convenios internacionales suscritos por nuestro país. Sobre éstos, como son los de Varsovia y Roma, nuestra ley establece el criterio de responsabilidad objetiva, que ha de evitar muchas reclamaciones y retrasos en el pago de indemnizaciones, cuando, desgraciadamente, llegue el caso de su aplicación. Creo, en consecuencia, que nuestro país ha dado un paso muy importante con la aprobación de esta ley. Con ella tienen los nacionales y los extranjeros un cuerpo de doctrina, coherente y de fácil consulta, para conocer los cauces por donde pueden ejercer actividades aeronáuticas en nuestro país. Y el usuario del transporte aéreo conoce las normas que le protegen en el espacio aéreo español o en el extranjero, cuando utiliza aviones españoles.

—Muchas gracias, señor ministro, por su amabilidad.