

larmente desde 1923 o 1924, y han sido interrumpidas solamente durante el período de la II guerra mundial.

En esta oportunidad, la organización y realización de las Semanas Sociales dependieron, fundamentalmente, del Presidente de las mismas, el polifacético ingeniero, ejecutivo, autor de novelas policiales y hombre de grandes preocupaciones sociales, Camilo Pérez de Arce; del activo Presidente del Comité Doctrinario, don Carlos Domínguez, Profesor de Filosofía del Derecho de la Universidad Católica, y del Vicepresidente Ejecutivo de la reunión, don Julio Bazán.

La tendencia predominante en el plano ideológico fue, naturalmente, de carácter socialcristiano. Los conceptos mismos objeto del contrapunto, son los que emanan de la Encíclica "Mater et Magistra" y de las conclusiones de las Semanas Sociales de Grenoble (1960) sobre el tema "Socialización y Persona Humana".

Las Semanas Sociales se materializaron en una serie de conferencias, foros y mesas redondas, realizadas en las dependencias de la Universidad Católica de Santiago. Las intervenciones básicas estuvieron a cargo de cuatro extranjeros y tres chilenos. Los primeros fueron el P. José Comblin, Profesor de la Universidad de Lovaina, contratado por la U. Católica para realizar un curso sobre Teología Dogmática; Alain Barrere, Profesor de Economía de la Escuela de Derecho de la Universidad de París (que a última hora comunicó su imposibilidad de viajar, lo que motivó que su trabajo fuera leído por don Carlos Domínguez); Armand Matteredart, Doctor de la Universidad de Lovaina, y Profesor de la Escuela de Sociología de la Universidad Católica, y José Medina Echavarría, sociólogo español, funcionario

de un organismo dependiente de la ONU. Los chilenos fueron Alejandro Magnet, Ernesto Schiefelbein y Fernando Molina. A nuestro juicio, destacó la participación del P. José Comblin, quien, desde su punto de vista de religioso y revelándose como penetrante sociólogo, realizó acertados enfoques de los problemas de la socialización en América Latina, demostrando un espíritu fuertemente crítico frente a las realidades contemporáneas de nuestros países. Sus intervenciones nos sirven para poner de relieve lo que nos pareció, en algunas intervenciones, un escasamente logrado propósito de enjuiciar y aplicar a medios socioeconómicos, culturales e históricos tan característicos como los nuestros, análisis, conclusiones, ideas o esquemas elaborados por europeos para condiciones como las que reinan en sus países. Desde otro punto de vista, nos parece que la organización de las Semanas Sociales adolece del pecado de ser, pese a sus propósitos explícitos, de carácter demasiado exclusivo y excluyente, lo que podría motivar, si no se contara con recursos económicos, su falta de arraigo en el plano intelectual y laboral. Nos pareció muy extraño, por ejemplo que se exigiera el pago de dinero para poder participar en algunas de las reuniones, aunque se nos informó que la medida habría sido dejada sin efecto posteriormente.

Esto último, sin embargo, no desmerece en nada la jerarquía e importancia de las Semanas Sociales, especialmente por su tema, que aunque limitado al enfoque proveniente de una tendencia y con un claro afán formativo, tiene el innegable mérito de informar con precisión a los que se interesen por el problema, sobre el contenido y propósitos de la Iglesia y de los partidos políticos afines en el plano social y económico.

## El Instituto de Derecho Aéreo

Durante muchos años los estudiosos del derecho aéreo no tuvieron entre sí un contacto profesional que les permitiera aunar sus esfuerzos en la investigación y discusión de esta rama del derecho. Fue así que con fecha 20 de Abril del presente año, en la Sala de Sesiones de la Junta de Aeronáutica Civil, se celebró la reunión constitutiva del "Instituto de Derecho Aéreo".

En dicha reunión se explicó el objetivo de este nuevo organismo, acordándose solicitar la concesión de personalidad jurídica para el mismo. Además, se designó un Directorio de siete miembros, en el que fueron elegidos los señores Eduardo Hamilton Depassier, como Presidente, Vicente Gumucio Vives, como Vicepresidente, y directores los señores Humberto Cifuentes Barrientos, Ra-

fael Cañas Lastarria, Jaime Cruzat Corvera, Jorge Amsted Rojas y Enrique Prieto Ravest.

El nuevo instituto tiene como principales objetivos el estudio de las legislaciones, tanto nacional como extranjeras, del derecho aéreo, así como la investigación y discusión de los principios y doctrinas que se han formulado en la materia.

Se contará con una biblioteca especializada y la publicación de una revista donde se expondrán las actividades del organismo. Asimismo, se buscará la colaboración de otros institutos internacionales afines.

Finalmente se acordó celebrar foros y mesas redondas, en forma periódica, a fin de discutir problemas de derecho positivo y de doctrina. Y

ya se han llevado a cabo tres foros en tan poco tiempo.

En el primer foro, en el que actuó como relator don Eduardo Hamilton D., Presidente del Instituto y Profesor de Derecho Aéreo de la Universidad Católica de Chile, se estudió el tema "Operación en Chile de Aeronaves Extranjeras", el que se desarrolló conforme al siguiente esquema:

- 1) Matrícula de aeronaves: sus efectos y sus finalidades;
- 2) Aeronaves extranjeras en vuelos:
  - a) De turismo y auxilio o salvamento
  - b) Al servicio del propietario
  - c) Comerciales al servicio de terceros, sea en servicio público, sea en servicio particular y, en uno y otro caso, en actividad de transporte aéreo o en otras actividades aéreas.

Las disposiciones legales y reglamentarias atinentes al tema mencionadas por el Relator fueron las siguientes:

a) De la Ley de Navegación Aérea (DFL 221, de 1931): el Art. 5º, que dispone la matrícula en Chile de toda aeronave chilena; el Art. 6º, que autoriza la matrícula sólo al dueño; el Art. 7º, que exige la nacionalidad chilena para ser dueño de una aeronave chilena, y de las normas para establecer la nacionalidad de las sociedades; los Arts. 8º y 9º, que se refieren a la pérdida de la nacionalidad chilena de las aeronaves; el Art. 22, que declara la soberanía del estado sobre el espacio aéreo, el Art. 23, que establece la libre aeronavegación sobre el territorio nacional para las aeronaves chilenas, y la sujeción a los convenios internacionales para las aeronaves extranjeras; el Art. 24, que impide volar sobre el territorio chileno a aeronaves que no tengan nacionalidad; y el Art. 14, que se refiere a las condiciones en que podrán ser admitidas a operar ciertas aeronaves extranjeras;

b) La Convención de Aviación Civil Internacional, cuyo Art. 17 establece la nacionalidad de las aeronaves según el Estado de su matrícula; el Art. 5º, que otorga el derecho al sobrevuelo de un Estado y a aterrizar con fines técnicos a las aeronaves no dedicadas a servicios aéreos a itinerario fijo; el Art. 6º, que se refiere a las aeronaves destinadas a servicios aéreos a itinerario fijo; el Art. 7º que autoriza a los Estados para la reserva del cabotaje;

c) Código de Comercio: Art. 166 y siguientes, relativos al transporte por tierra, lagos, canales o

ríos navegables, reglas que son aplicables al transporte aéreo en virtud de lo dispuesto en el Art. 41 del DFL 221, de 1931;

d) DFL 241, de 1960, que organiza la Junta de Aeronáutica Civil, cuyo Art. 9º reserva el cabotaje a las aeronaves chilenas que pertenezcan a empresas chilenas.

El Relator concluyó en que de los textos legales citados quedaba en claro que sólo los chilenos podían matricular aeronaves en Chile y, por lo tanto, sólo ellos ser dueños de aeronaves chilenas; y que lo único que la ley reservaba a dichas aeronaves chilenas pertenecientes a chilenos era el transporte aéreo de pasajeros, carga y correspondencia entre diversos puntos situados dentro del territorio nacional.

Terminó diciendo que, para el examen del temario, creía más interesante no hacer una exposición por su parte sino abrir debate sobre la materia para que todos los asistentes pudieran participar en él.

En el segundo foro, cuyo relator fue don Oscar Bravo Echeverría, se discutió el tema relativo al "Régimen de transferencia de aeronaves", de acuerdo con las disposiciones del derecho positivo nacional.

Expuso el relator que el artículo 1º del DFL 221, de 15 de Mayo de 1931, define la aeronave como "todo aparato capaz de elevarse o de circular en la atmósfera".

Dentro de la clasificación de los "bienes corporales" en bienes muebles y bienes inmuebles o raíces, el artículo 3º de la ley de navegación aérea ubica a las aeronaves dentro de los bienes muebles, encuadrándose, con ello, al concepto del artículo 567 del C. Civil.

El dominio de las aeronaves, como el de todos los bienes muebles, se adquiere mediante un título y un modo de adquirir.

Los modos de adquirir una aeronave pueden ser originarios o derivativos, y son, en teoría por lo menos, los mismos que consagra la ley civil.

En efecto, puede adquirirse una aeronave por ocupación, si la suponemos perdida, aunque no destruida totalmente, no matriculada y no reclamada por su propietario. La situación es análoga a la que describe el artículo 635 del C. Civil al referirse a los buques naufragos.

La adquisición de una aeronave por "Accesión" se produciría en el caso de que alguien construyere una con materiales ajenos. Es la especificación de que habla el artículo 662 del Código Civil.

También puede adquirirse una aeronave por prescripción adquisitiva de dos años, como otro bien mueble cualquiera, por aplicación de la disposición del artículo 2508 del C. Civil. Para que

opere este sería indiferente que la aeronave estuviera o no inscrita en el Registro de Matrícula.

La "Tradicición" es el medio más corriente de adquirir el dominio de las aeronaves. Sobre este punto cabe destacar que el artículo 3º de la ley de Navegación Aérea expresa que "la transferencia del dominio de las mismas (aeronaves) deberá hacerse constar por escrito y no surtirá efecto con relación a terceros sino mediante la inscripción en el Registro de Matrícula".

Para entender la disposición transcrita es necesario tener presente que ella fue extraída de la ley francesa de 1924, y sabido es que en el derecho francés el contrato transfiere la propiedad, y no existe la distinción entre el modo de adquirir el dominio (la tradición) y el título (compra-venta, permuta, etc.).

Considerando lo expuesto y la circunstancia de que en nuestro derecho el único medio de transferir el dominio por acto entre vivos es la tradición, habría que entender que la ley exige la constancia escrita de la tradición, que como sabemos en el caso de los bienes muebles se efectúa por la entrega de ellos. (Artículos 670 y 684 del C. Civil).

Ahora bien, si de la tradición o entrega de la aeronave no queda constancia escrita, ¿qué consecuencia legal acarrea ello? De atenderse al texto del artículo 3º del DFL 221, ya transcrito, la tradición no podría inscribirse en el Registro de Matrícula y si no se inscribe "no surtirá efectos con relación a terceros", con el efecto de que los acreedores del tradente podrán perseguir sus derechos en la aeronave tradida pero no inscrita, por cuanto ella continuará apareciendo en el Registro como de propiedad de aquél, no obstante la transferencia de que ha sido objeto. Igual acontecerá respecto de la responsabilidad civil por daños y perjuicios causados por la aeronave a terceros en la superficie, la que recaerá en forma solidaria sobre el propietario de ella, es decir, aquél a cuyo nombre aparece matriculada por no haberse podido inscribir la tradición.

En todo caso, es necesario advertir que la ex-

presión "no surtirá efectos con relación a terceros" dice relación exclusivamente con los efectos civiles, pues la responsabilidad penal recaerá siempre sobre el "verdadero propietario", es decir, sobre el tradido que no ha podido inscribir.

Las aeronaves también pueden adquirirse por "Sucesión por causa de muerte" y, al respecto, el artículo 10 de la ley de Navegación Aérea determina que "la transmisión de propiedad por muerte deberá inscribirse en el Registro de Matrícula a petición del nuevo propietario".

El artículo 10 ya citado sólo puede entenderse como una exigencia para inscribir la posesión efectiva de la herencia, y la falta de inscripción no tendría en este caso sanción, por no poder aplicarse a su respecto el artículo 3º ya comentado.

En síntesis, la inscripción en el registro de matrícula no es modo de adquirir el dominio sobre aeronaves ni tampoco es una solemnidad para su transferencia cuya omisión produzca nulidad; constituye una presunción simplemente legal de dominio y una exigencia para que la tradición sea oponible a terceros.

Finalmente, la inscripción de la transferencia se efectúa en el Registro Nacional de Matrícula, registro público que está a cargo de la Dirección de Aeronáutica, por disposición del artículo 5º inciso primero, del DFL 221, y del artículo 14, Nº 8 del DFL 241, de 1960. Dicha inscripción otorga a las aeronaves la nacionalidad chilena y sólo los chilenos pueden ser propietarios de aeronaves inscritas en él.

En el próximo número de esta Revista daremos noticias acerca de la realización del tercer foro sobre estas materias, cuya relación estuvo a cargo de don Vicente Gumucio Vives. El tema que se discutió fue "El contrato de venta condicional de aeronaves", su naturaleza jurídica y su aplicación en nuestro país, frente a la actual legislación que no satisface de manera alguna este contrato de tanta aplicación en el extranjero.