

larga experiencia y de esmerada elaboración; sin embargo, no es una obra de grandes dimensiones; nacida para la Universidad, destinada a sus alumnos, se mantiene con ese carácter de obra de iniciación y pedagogía. Sin embargo, no por ello puede decirse que estemos a un manual simple o elementalísimo; muy por el contrario, se trata de una obra de síntesis, de exposición institucional clara y de altura. La brevedad, en aras de la sencillez y claridad en la exposición de los temas, logra que el alumno sepa distinguir lo que es fundamental, esencial, especialmente de las instituciones en su sentido normativo, de lo que es accesorio o meramente informativo, como ocurre con la gama de interpretaciones doctrinales de excesivo sabor personal, que pueden distraer al alumno de un recto sentido de la misma.

El autor piensa que en un ciclo breve, como es el de la explicación de cincuenta lecciones, hay que llevar al alumno un instrumento conciso, aunque suficientemente completo, que le proporcione una visión certera del campo de estudio.

Se ha dicho de este autor que hay que encuadrarlo entre aquellos que cultivan la escuela conceptual o *Begriffsjurisprudenz*. El mismo sale al paso de esta crítica al decirnos que, si bien da importancia fundamental a ciertos conceptos sistemáticos, no por eso abandona la jurisprudencia de intereses; si bien cree necesarios los conceptos también hay que resolver los conflictos de intereses —previstos o no en las normas—, por lo que sin desatender las normas positivas y su sistema dogmático, límite a la libertad del intérprete, debe estarse a la solución de aquellos intereses.

La obra de Rontondi comprende el clásico conjunto de materias del Derecho civil según la división pandectista: parte general, derechos reales, obligaciones y contratos, el derecho de familia y el de sucesiones. Al unificarse en Italia el Código mercantil con el civil en 1942 se integran aquellas materias que antes aparecían separadas. Resulta, pues, una obra de conjunto del Derecho privado italiano, escrita por un maestro veterano en las lides de la enseñanza universitaria, de cuya lozanía habla bien claro esta séptima edición.

JOSÉ BONET CORREA

**SECCION DE DERECHO AERONAUTICO DEL INSTITUTO «FRANCISCO DE VITORIA».** «Comentarios a la Ley española de navegación aérea de 21 de julio de 1960». Madrid, s. a., Ministerio del Aire y Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Un volumen de XXIV + 235 págs.

Con el impulso y entusiasmo de nuestro mejor especialista del Derecho aéreo, el jefe de la Sección de Derecho aeronáutico del «Instituto Francisco de Vitoria», Tapia Salinas, aparecen estos *Comentarios* a la Ley nueva sobre la navegación aérea española. El cuadro de colaboradores (Herrera Esteban, Gómez Jara, Rego Fernández, Vinlegra, Serrada, Lostau, Fernández-Trapa Salvador Monge, Rubio Tardío, Alvarez Romero, Fernández

Quintanilla, Fernández-Vegue, López Medel y Mopelli), aunan la labor realizada en estos magníficos comentarios, los primeros a esta importante Ley.

Ante todo queremos destacar la presentación de esta obra realizada por el jefe de la Sección, en donde se hace un estudio crítico-analítico de la Ley, donde se da una visión perfecta de su alcance y contenido. Después de referirse a mostrar cómo se trata de una regulación nueva, que cambia de criterio respecto al anterior proyecto y Ley de Bases, se califica esta Ley de sistemática y poseedora de un sentido general. Después, se expone una evolución de la legislación aeronáutica en España, en la que una etapa inicial viene determinada por el Convenio de París de 1919, cuya influencia se advierte en nuestro primer Real Decreto de 25 de noviembre de 1919, de carácter general en la materia. Se verá seguido del período oportunista y circunstancial de la legislación republicana para entrar en una etapa de madurez con la creación en 1940 de una Comisión de Codificación Aeronáutica. Sin embargo, el tiempo que transcurrió desde el establecimiento de la Ley de Bases de la Navegación Aérea, de 27 de diciembre de 1947, hasta la promulgación de la presente Ley de 1960, se explica por las dudas de criterio, cambio de orientaciones, situaciones internacionales especiales, la espera de las repercusiones del Convenio de Chicago de 1944, así como otras varias. En el interregno, se ha visto aparecer una legislación casuística y oportunista (sobre aeropuertos, aeroclubs, policía de tráfico, accidentes de aviación, servidumbres aeronáuticas, correo aéreo y otras) que fueron llenando las primeras necesidades hasta la promulgación de la vigente Ley.

En cuanto al aspecto formal de la Ley de 1960 sobre navegación aérea, dice Tapia Salinas que se trata de un texto de los llamados de tipo medio, con sus 159 artículos, sin llegar a ser del tipo casuístico como el Código de la Navegación italiano, ni breve como la Ley Federal suíza, de mera declaración de principios. Es de corte clásico al tratar, en primer lugar, los presupuestos de la navegación aérea y continuar con los problemas derivados de la misma; no obstante, se advierte una notable desigualdad en la distribución formal de sus capítulos.

En cuanto a su contenido, domina el principio intervencionista o de dirigismo estatal (régimen de concesiones, permisos de tráfico, requisas, incautaciones, establecimiento obligatorio de seguros, etc.), si bien la preside un criterio de igualdad jurídica en las relaciones entre ambas partes contratantes y empresas y usuarios, sin que pueda pensarse en situaciones de privilegio. Incorpora los principios del Derecho aeronáutico más avanzados, como son la admisión de la responsabilidad objetiva en los accidentes de aviación (art. 120) e impone el seguro aéreo obligatorio (capítulo XIV). Sin embargo, se advierte una excesiva remisión a los reglamentos que han de dictarse para resolver las cuestiones que quedan pendientes, lo cual, dice este autor, tiene el peligro del retraso de su publicación o del olvido, con el inconveniente de dejarse incompleto el ordenamiento y la aparición de lagunas. En cambio, es de alabar el sistema de rigurosa especialidad, pues no se ven mezcladas otras materias que no sean exclusivamente aeronáuticas; pero, como muy bien señala Tapia

Salinas, hubiera sido necesario que la Ley contuviese un sistema de prelación u ordenación de fuentes supletorias, pues incita a confusiones y siembra dudas al remitirse a la legislación común. Su doble regulación, con predominio de la nacional podía haberse deslindado con más exactitud para que el ámbito internacional quedase mejor precisado.

En fin, estamos ante una obra de gran utilidad para todos los que cultivan, en especial, la materia del Derecho aéreo.

JOSÉ BONET CORREA.