

El autor, en primer término, describe en forma general el orden jurídico comunitario. Señala como notas características del Derecho comunitario la unidad y la complejidad de su ordenamiento.

A pesar de que las Comunidades Europea del Carbón y del Acero (abril 18-1951), Económica Europea (marzo 25-1957), y Europea de la Energía Atómica (marzo 25-1957) se crearon por tratados diversos, todas giran alrededor de un mismo proyecto político de integración europea, se basan en los mismos principios fundamentales y constituyen una unidad funcional.

En su estudio, Rodríguez Iglesias precisa la estructura institucional de las Comunidades Europeas. Dicha estructura está integrada por: A) Órganos directivos: a) Comisión, y b) Consejo. B) Órgano judicial: a) Tribunal de justicia, formado por jueces independientes y abogados asesores cuya competencia estriba en el control de la legalidad de la actuación o inactividad del Consejo y de la Comisión, litigio entre las comunidades, cumplimiento de las obligaciones comunitarias de los Estados miembros, e interpretación prejudicial de las cuestiones de Derecho Comunitario suscitadas ante jurisdicciones nacionales.

El autor realiza un enjundioso examen de las fuentes del Derecho Comunitario. Posteriormente analiza las relaciones que se suscitan entre el Derecho Comunitario y el Derecho Interno de los Estados miembros. Estas relaciones son de: integración, colaboración y conflicto.

Rodríguez Iglesias analiza acuciosamente los aspectos en que el Derecho Comunitario afecta a la administración interna de los Estados miembros, señala los principios de orden internacional que rigen para dichos Estados y llega a la conclusión de que la eficacia del Derecho Comunitario se encuentra limitada por la inexistencia de medios de ejecución comunitarios. Afirma que la funcionalidad del Derecho Comunitario exige uniformidad de su aplicación y, por ende, hay que descartar la práctica de concretarse únicamente a la voluntad política de los Estados miembros.

El Derecho Comunitario es un derecho económico y, por lo tanto, le fija como misión a las Comunidades: promover un desarrollo armónico de las actividades económicas en conjunto, expandir continua y equilibradamente el desarrollo, una mayor estabilidad, aumento acelerado del nivel de vida y relaciones más estrechas entre los Estados que se reúnen.

En su ensayo, el autor expone las medidas que establece el Tratado de la Comunidad Económica Europea para alcanzar las metas fijadas por el Derecho Comunitario.

Por último, el autor examina las perspectivas más relevantes que establece el tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea, pasando por alto el análisis de los tratados constitutivos de la Comunidad Económica del Carbón y del Acero, de la Comunidad Europea de la Energía Atómica y del Banco Europeo de Inversiones.—Cecilia del C. OLIVERA TORO.

DERECHO MERCANTIL

ANDREANI, Luigi. *Recenti sviluppi normativi internazionali nella repressione di atti illeciti diretti contro la sicurezza dell'aviazione civile*, "Il Diritto Marittimo", octubre-diciembre 1972, pp. 523-560, Génova, Italia.

Siguiendo la doctrina inaugurada por la dictación del Código de la Navegación

italiano en 1942, la revista que reseñamos, especializada en temas de derecho Marítimo, incluye en este número un interesante artículo sobre derecho aéreo con lo que no hace sino ratificar lo que bajo el amplio concepto de navegación, la doctrina y el Código antes mencionado entienden.

El tema desarrollado por Andreani apunta a evaluar la evolución de la normatividad internacional en materia de actos ilícitos a que está expuesta la navegación civil moderna. Se analiza, a la luz de tres Convenciones, patrocinadas por la Organización Internacional de la Aviación Civil (ICAO) la forma como el derecho, esencialmente convencional debe contemplar las distintas formas que ha asumido la conducta antijurídica en la materia. Luego de señalar la limitación estructural que tiene la Convención de Ginebra de 1958, sobre el particular, que establece normas para reprimir la piratería aérea —concepto éste que en este cuerpo normativo supone: 1) que el agente sea extraño a la expedición, 2) que se persiga un lucro o fin personal— el autor realiza un detallado estudio de las Convenciones de Tokio en 1963; La Haya en 1970 y la de Montreal en 1971 en relación a dos asuntos: a) Ejercicio de la jurisdicción por parte de los Estados en cuyo territorio se comete el delito y, b) La tipificación del delito de captura ilícita de aeronave.

El primer tópico es abordado por la Convención de Tokio, que establece el principio de la competencia territorial y en la que el acto ilícito es perseguido en la medida que la legislación nacional referida contemple dichos hechos atentatorios a la seguridad de la aviación civil, como delitos claramente tipificados. Criterio o solución éste de por sí ambiguo y poco eficaz.

En cuanto a la tipificación del delito, las Convenciones posteriores perfeccionan y amplían las variadas circunstancias concurrentes, asignando relevancia jurídica al factor subjetividad o intencionalidad de los agentes reales o eventuales. Las últimas convenciones, especialmente la de Montreal, se preocupan de precisar el concepto de seguridad en la expedición aérea y al mismo tiempo a implementar los mecanismos represivos tendientes a hacer expeditos y efectivos los medios sancionadores tanto a nivel de las legislaciones nacionales como internacionales. En este último aspecto la extradición constituye un expediente del derecho internacional útil, pero que se ve limitado cuando los ilícitos que comentamos, son calificados como delitos políticos.

Pese al logro y progreso alcanzado en este derecho aéreo convencional, Andreani ve aún serias deficiencias y limitaciones. Por ejemplo, los actos ilícitos que se ejecutan para entorpecer la comunicación de una aeronave con la torre de control y los que se ejecutan contra personas o particulares interesados en una expedición aérea, quedan aún fuera de esta normatividad que, no obstante emanado de sólo tres Convenciones, ya tiene la aprobación y ratificación de la mayoría de los Estados interesados en el tráfico aéreo civil y comercial.— Jorge WITKER V.

ARCE Y CERVANTES, *Un ensayo sobre el fideicomiso testamentario*. V. DERECHO CIVIL.

BERLINGIERI, Francesco y VERRUCOLI, Piero. *Il trasporto combinato: nuove problematiche in tema di responsabilità e documentazione*. "Il Diritto Marittimo", abril-septiembre 1972, pp. 185-214, Génova, Italia.

El tema que desarrollan los autores, en los que se incluye al fundador de la revista que reseñamos, se inscribe en el contexto de un Seminario sobre Transporte Combinado que se efectuó en Génova, en mayo de 1972. Se señala que en Italia existen tres formas de regular jurídicamente el contrato *sui generis* denominado "transporte combinado o multimodal": a) Contrato de transporte acumulativo en que cada transportista asume la obligación de efectuar el transporte completo; b) el contrato de transporte unitario con subtransportistas en el cual un transportista asume la obligación de efectuar el transporte completo y avala a otros sectores que no entran en relación directa con el cargador, y c) el contrato de transporte con reexpedición en el cual un transportista asume dos obligaciones distintas: 1) efectuar una fase del transporte, y 2) estipular por cuenta del cargador uno o más contratos con otros sectores de transportistas para que realicen otros tramos, asumiendo en ellos el papel de expedicionario.

En el campo de la normatividad internacional tan crucial asunto viene discutiéndose desde 1927, fecha en que se planteó la necesidad de emitir un documento único al efecto. En 1937 y bajo la influencia del Comité Marítimo Internacional se acordó crear un mecanismo de aceptación voluntaria y basado en la Convención de York y Amberes. Más tarde, a inspiración de Algot Bagge, en 1949, se postula la creación de un régimen unitario de responsabilidad y la emisión de un título representativo único. De esa fecha hasta hoy se han diseñado varios instrumentos, estando hoy vigentes en el campo del transporte combinado dos proyectos: el *Oxforddraft* y el *Network*. El primero, que establece un sistema de culpa objetiva, en el cual el cargador en caso de deterioro o pérdida puede accionar directamente contra el CTO (*Combined Transport Operator*). En el *Network*, en cambio, se establece un sistema de culpa, en el cual el cargador debe detectar en el tramo exacto en que tuvo ocasión el daño.

Los autores desarrollan en materia de la naturaleza jurídica del contrato entre el cargador y el *operator* la tesis que éste es de carácter *sui generis* fundado en la tradicional póliza de carga, pero que se adapta a las nuevas relaciones que operan en el transporte multimodal. No está aún definido si este documento adaptado a la función del *operator* pueda llegar a cumplir las tradicionales funciones de todo título de crédito. He ahí un problema que sólo la praxis y desarrollo del transportista multimodal va a dilucidar. Finalmente, conviene señalar que los autores luego de demostrar gran conocimiento de los múltiples asuntos conexos que reviste precisar la responsabilidad y naturaleza jurídica del contrato y documento que conforman el transporte multimodal, señalan que la práctica ha precedido a las legislaciones y que en el caso de Italia la adaptación a la nomenclatura de su legislación ha sido la forma como se ha abordado tan complejo e intrincado problema jurídico.—Jorge WITKER V.

DROZ. *Entrée en vigueur de la Convention de Bruxelles...* V. DERECHO INTERNACIONAL PÚBLICO.

KRAVARITOU-MANITAKIS, P. *Le régime juridique de la participation dans la société anonyme européenne*, "Cahiers de Droit Européen", 3, 1972, pp. 299-324, Bruselas, Bélgica.

La participación aquí mencionada se refiere a aquella de los trabajadores en la empresa. El ensayo considera la adopción de un sistema jurídico uniforme que consagre la participación de los trabajadores a nivel de la firma multinacional que opere en el marco comunitario, dados los agudos problemas que estas firmas provocan, en escala europea, a sus trabajadores.

El modelo de participación propuesto para la Comunidad, recibe influencia del derecho alemán, cuya característica principal al respecto, es la toma de decisiones con el consentimiento de las instituciones representativas de los trabajadores en el consejo de vigilancia de la sociedad. El problema consiste en armonizar estos principios con los del derecho interno de cada país. La consideración de que el derecho alemán en este punto sea el más avanzado provoca dudas en el autor.

El artículo analiza los órganos propuestos de trabajadores asalariados: comité europeo de empresa y comité de grupo. El primero no se instituye sino en el caso en que la sociedad europea tenga establecimientos en varios Estados miembros. Este comité se compone únicamente de trabajadores, dispensados de sus obligaciones profesionales para mejor cumplir su mandato. En este punto se superan algunas legislaciones nacionales, sin llegar tan lejos como la alemana, que permite la dispensa del servicio sin pérdida de salario.

La misión del comité es representar los intereses del conjunto de los trabajadores de la sociedad europea, quedando a cargo de las representaciones nacionales los problemas propios de cada establecimiento. Los miembros del comité, titulares o suplentes, están protegidos contra el despido durante su mandato y en los tres años siguientes a la expiración de éste. El problema más espinoso al respecto es el derecho de reinstalación de un representante despedido injustificadamente. Cuando la irregularidad se prueba, en lugar de reinstalación, el patrón prefiere pagar la indemnización. En la composición del comité la tendencia es reconocer la influencia del sindicato, de modo que la mayoría de los miembros son representantes de aquéllos.

El segundo órgano de participación compuesto únicamente por trabajadores es el comité de grupo, previsto en el caso de una sociedad europea que domine un grupo que tenga establecimientos en varios Estados miembros, o en el caso en el que las empresas dependientes de aquélla tengan establecimientos en varios Estados miembros. Sus integrantes se eligen indirectamente por los comités europeos de empresa o los órganos de representación nacional, según el caso. Este comité asume algunas competencias del de empresa.

En el consejo de vigilancia, la participación de los trabajadores no es obligatoria. Si participan lo hacen integrando una tercera parte de dicho consejo, estando nombradas las dos terceras partes restantes por los accionistas. Los representantes laborales se eligen indirectamente por las representaciones nacionales de los diferentes establecimientos. Aquí también —subraya el autor— los sindicatos tienen derecho a confeccionar y presentar listas electorales. Pero de dicha facultad gozan también los grupos de asalariados que representen al menos la décima parte del número total de trabajadores. Sin embargo, la importancia del hecho sindical quiso reconocerse al implantar su participación "automática" en la fracción del consejo de vigilancia reservada a los trabajadores. Por otra parte, su número minoritario y la ausencia del derecho de veto para los asuntos que interesan directamente a los trabajadores, impiden que los representantes obreros dispongan de un peso decisivo. Se ha hablado del contrasentido que significa el que éstos sean responsables sólo frente a la sociedad,

exactamente como los demás miembros del consejo de vigilancia que representan, a diferencia de los primeros, exclusivamente los intereses de aquélla. El autor argumenta para demostrar que el proyecto de estatuto de sociedades anónimas europeas ha considerado el tipo de consejo de vigilancia —proveniente del derecho alemán— menos favorable a los trabajadores, inconveniente para aquellos Estados miembros que disponen de un órgano análogo (Francia, por ejemplo).

La idea —proveniente del derecho alemán— de un director encargado de los problemas del personal y de las relaciones de trabajo, ha sido propuesta para el problema que aborda el presente artículo. El autor la considera inadecuada en su formulación comunitaria, puesto que este director no es responsable respecto al personal.

El proyecto propone la consultación —modalidad privilegiada de la participación institucional en la mayoría de los Estados miembros— para las decisiones económicas importantes en la empresa. La codecisión está reservada a las cuestiones sociales, consecuencia de las económicas (contratación, promoción, despido, remuneración, vacaciones, obras sociales y medidas de seguridad, salubridad e higiene). Pero tales decisiones (tomadas a nivel comunitario) podrían contradecir las disposiciones de la ley nacional, y también aquéllas deben ser armonizadas en los diferentes establecimientos para evitar desigualdades indeseables. El proyecto de estatuto de sociedades anónimas europeas no aclara, en estos casos, el procedimiento a seguir.

El investigador de la Universidad de Bruselas concluye:

- el proyecto de estatuto está lejos de acordar a los trabajadores derechos equivalentes a los del capital;
- el proyecto concibe a la empresa de manera capitalista: el fin esencial es obtener el rendimiento económico más elevado;
- aun cuando pretende sostener la teoría de la empresa como comunidad, el no otorgar a los trabajadores los medios jurídicos suficientes, la convierte en mera fachada;
- descuida la convención colectiva, la forma más eficaz y flexible de la participación, tal como lo demuestran las experiencias de cada Estado miembro;
- la participación automática del sindicato en el consejo de vigilancia es criticable desde el momento en que los representantes sindicales son responsables sólo frente a la sociedad.—Ignacio CARRILLO PRJETO.

OPPETIT. *Le 'trust' dans le droit du commerce international*. v. DERECHO INTERNACIONAL PÚBLICO.

DERECHO PENAL

ANDREANI. *Recenti sviluppi normativi internazionali...* v. DERECHO MERCANTIL.

PARADA VÁZQUEZ. *El Poder sancionador de la Administración y la crisis del sistema judicial penal*. v. DERECHO ADMINISTRATIVO.