

## REVISTA DE REVISTAS

Derecho internacional. . . . .	303
--------------------------------	-----

práctica de la evasión fiscal y en la aplicación coactiva de la ley; trata los aspectos de política tributaria que conciernen a la evasión fiscal, y establece la diferencia entre el lado de la demanda de la evasión fiscal, en el que los ciudadanos responden a incentivos a esquivar el cumplimiento del código —o se abstienen de hacerlo— y el lado de la oferta de la evasión fiscal, en el que el gobierno pondera fines contrarios de equidad y eficiencia al diseñar el código fiscal y la estructura coactiva.

El autor examina varios aspectos de la evasión fiscal y de las medidas para mejorar el cumplimiento voluntario. Los costos de la evasión fiscal incluyen violaciones a la equidad horizontal, a la equidad vertical y a la eficiencia. Las opciones abiertas a las autoridades fiscales van de cambios en la facultad coactiva y en las sanciones, a la simplificación de los impuestos y reducción de las tasas marginales.

Perfeccionar el método coactivo genera más impuestos; pero a menudo con un importante costo en recursos. Aumentar las sanciones, aunque entraña poco costo al gobierno, produce inequidad entre los pocos que son sorprendidos y la mayoría que escapa a la detección. La ventaja de la simplificación fiscal es que reduce las lagunas en la ley o la ambigüedad de ésta, terrenos en los que se incuban los esquemas de evasión.

El autor recalca la distinción entre la oferta de evasión fiscal fijada por la política gubernamental y la demanda de evasión de los contribuyentes. Numerosa literatura ha investigado los modelos teóricos de cómo los individuos responden a las sanciones, tasas marginales y auditorías a la aventura; mucha menos atención se ha concedido a la naturaleza de los tratos implicados en el informe más cuidadoso del ingreso, o en hacer cambios en la estructura del impuesto para mejorar los incentivos de reportar aquél. Concluye el autor que enfocar la atención a estos últimos temas puede ayudar a comprender la dirección adecuada de las medidas encaminadas a disminuir la evasión fiscal.

Dolores Beatriz CHAPOY BONIFAZ

## DERECHO INTERNACIONAL

BRAURE, Ed., "Assistance et responsabilité du médecin-passager d'un avion", *Revue Française de Droit Aérien*, París, núm. 2, abril-junio, 1985, pp. 147-158.

Pocas profesiones, como la de médico, son tan expuestas a ser objeto

de una demanda en justicia. En los últimos años, los procesos se han multiplicado, tanto en la Europa occidental como en Estados Unidos; en efecto, los códigos nacionales de salud y de deontología han creado para el médico una densa red de obligaciones de secreto, de asistencia y de información. Las dificultades son mayores todavía cuando se trata de actos médicos relacionados con la aviación internacional. En materia de aeronáutica, resulta bastante complejo determinar la ley aplicable, y la reglamentación es a menudo hermética.

Tomemos el caso —nos dice el autor— del médico-pasajero a quien se solicita su asistencia profesional durante el vuelo. Muchos interrogantes surgen: ¿será habilitado para ejercer la medicina en el Estado de matriculación del avión o en el país que éste sobrevuela y cuyas leyes en la materia desconoce? Es quizá un especialista, pero sin la competencia práctica que se requiere en el caso que se le somete, etcétera. ¿Qué debe hacer este médico-pasajero? ¿Cuáles serán las consecuencias de sus decisiones?

### I. *La tentación de abstenerse*

El médico-pasajero puede tener una serie de razones muy legítimas para desear conservar el anonimato y no contestar la pregunta: “¿Hay un médico a bordo?” Puede estimar que no ejercerá su arte en condiciones favorables, o que por ser especialista, su intervención no es deseable.

1. *Sin duda alguna*, entre las razones que puedan aconsejar una actitud de abstención, figura en primer lugar *la responsabilidad médica* y su evolución creciente. Precisa subrayar que, hoy en día, el número en expansión de procesos médicos puede explicarse, en la mayor parte de los países, por el efecto de los seguros de responsabilidad.

En Francia —estima el autor—, los desarrollos recientes del concepto de responsabilidad médica no deberían tener efecto sobre la responsabilidad civil del médico-pasajero. En efecto, se trata del derecho a la salud, sancionado por la Constitución —si bien nadie lo ha definido y si ciertas argumentaciones lo presentan como un derecho a sanar—. Sin embargo, no puede garantizarse que el médico-pasajero será siempre protegido por esta categoría de consideraciones; en consecuencia, es real el riesgo de una condena civil.

Además, la responsabilidad penal del médico puede evocarse, conforme a los códigos penales que reprimen los homicidios y las heridas involuntarias resultantes de la imprudencia, la negligencia, la torpeza o el incumplimiento de los reglamentos.

2. *En estas condiciones*, no puede pasarse por alto la reticencia que la posibilidad de una acción civil, y hasta penal, puede suscitar en el médico naturalmente dispuesto a dispensar sus cuidados.

Pero —destaca el autor—, resultaría erróneo pensar que los casos de responsabilidad son numerosos y que muchos médicos-pasajeros han sido realmente condenados. En cambio, debe subrayarse que el riesgo en que se incurre, el temor de verse implicado en una situación irregular son *elementos disuasivos* por excelencia. Ello explica que las grandes compañías norteamericanas se abstengan a menudo de colocar a bordo una caja de medicamentos cuyo uso implique la intervención de un médico.

## II. *La actitud positiva: el deber de actuar y las consecuencias que debería implicar*

En cambio, pocas veces se ha visto, como en Francia, este deber universal convertirse en una obligación penalmente sancionada. En 1941, durante la ocupación alemana, se reformó el artículo 63 del Código penal que reprime con pena de cárcel y con multa el hecho, para toda persona, “de abstenerse voluntariamente”... de impedir, mediante su intervención, sin riesgo para el interesado o para los terceros, bien un crimen o bien un delito contra la integridad corporal de la persona. Ciertamente, las ordenanzas de 1945 y la ley de 1954 han amenizado los términos drásticos impuestos por la potencia ocupante —cuyo fin era el de castigar a toda persona que no socorriera a un oficial alemán herido—. Sin embargo, ello no impide que hoy en día la obligación del médico de auxiliar al prójimo sea singularmente exigente: *a)* por una parte, en razón de la capacidad más grande del médico de socorrer útilmente en caso de enfermedad grave o de accidente, y, *b)* por el efecto de una jurisprudencia que ha suscitado muchas críticas, por otra parte.

2. *¿Qué sacar de estas consideraciones* en lo que se refiere al médico-pasajero que titubea en “empezar a dar o en seguir dando sus cuidados o en formular prescripciones” (artículo 17 del Código francés de deontología)? Sin profundizar el análisis de las legislaciones nacionales, parece posible encontrar un hilo conductor que explique las diferentes actitudes observadas.

*a)* En primer lugar, precisa destacar que la omisión —aun cuando no fuere reprobable penalmente— puede dar lugar a acciones en responsabilidad civil. En este caso, se tratará de distinguir la pregunta: “¿Es usted médico?” de la interrogación precisa: “¿Quiere usted socorrer a un pasajero enfermo?”

b) En los países, como Francia, que sancionan la obligación de dar auxilio al prójimo, la obligación es ciertamente más evidente; pero no es ilimitada. De una manera general, conforme a la interpretación actual del Código penal francés, el artículo 63 impone al médico la doble obligación de: a) informarse, es decir preguntar de qué se trata y establecer un diagnóstico; y, b) de asistir a la persona. El deber de asistencia dependerá de la opinión del médico sobre el estado del enfermo, así como de las propias capacidades del mismo médico.

### III. *¿Cuáles soluciones pragmáticas podrían contemplarse en el interés de todos?*

1. *Mencionemos en primer lugar la proposición* —algo negativa, a nuestro parecer— emitida por un grupo de médicos norteamericanos, y que es resuletamente opuesta a la existencia, a bordo de las aeronaves, de una caja de medicamentos. “Sin equipo médico y sin medicamentos, un médico proporciona simplemente un primer auxilio de urgencia; pero no practica la medicina. En este caso, el médico actúa como podría hacerlo cualquier otro ciudadano.”

2. *Más allá de esta solución restrictiva*, existen, hoy en día, fórmulas permitidas por las legislaciones vigentes.

a) En primer lugar, el seguro. Si bien favorece, en cierta medida, la multiplicación de los procesos médicos, en cambio puede ser un elemento de solución de los problemas de responsabilidad que se plantean a un médico-pasajero a quien se solicita dispensar sus cuidados. Desde un punto de vista técnico, no existe en este caso obstáculo alguno para que la responsabilidad del médico sea cubierta, de manera prácticamente ilimitada, por el seguro del explotador de la aeronave.

b) Esta solución puede, sin embargo, resultar insuficiente para evitar al médico los disgustos de un proceso, aun cuando no soportare las consecuencias financieras. En el marco de las legislaciones existentes, es necesario —propone el autor—, cuando el médico-pasajero intervenga, que sea admitida su calidad de comisionado, o “de mandatario a título gratuito”, del transportador. De esta manera, la compañía o su aseguradora se harían cargo de la defensa del interesado y asumirían los riesgos correspondientes, como si se tratase de un agente directo.

3. *Una protección más completa del médico-pasajero* —pues lo incitaría a una actitud positiva para proporcionar auxilio a bordo— podría resultar también de disposiciones reglamentarias nacionales o internacionales.

Esta protección podría resultar de las disposiciones nacionales, prin-

principalmente en los países en que los médicos-pasajeros son más expuestos a los recursos de justicia. En Estados Unidos, hace años, un miembro de la Cámara de Representantes propuso la adopción de una ley llamada "good samaritan act". Con el fin de estimular la intervención del médico-pasajero o del personal de las compañías aéreas, proponía que el uno y el otro fueran eximidos de toda responsabilidad correspondiente. Sin embargo, esta iniciativa ha tenido poco éxito, pues la realidad ha demostrado rápidamente que proyectos de esta categoría no podían resolver todos los problemas que plantea la intervención del médico-pasajero en un transporte internacional.

De ahí que una reglamentación internacional sería muy deseable. Las dificultades provendrían de las diferencias que existen naturalmente entre las leyes civiles, y, *a fortiori*, penales, de los diversos Estados interesados.

Sin embargo, un texto que tenga valor de convención internacional requeriría largos años para llegar a aplicarse, en razón de los procedimientos de ratificación.

Por lo que el autor propone la elaboración de un texto simplemente anexo a la Convención de Chicago, como los dieciocho que existen actualmente, en aplicación del artículo 54 y del capítulo IV de la referida Convención. En efecto, estos textos anexos, en su mayor parte, versan sobre cuestiones técnicas. Pero, el marco es susceptible de ampliarse, pues está previsto que los textos anexos podrán tratar de "todo tema que interese la seguridad, la regularidad y la eficacia de la navegación aérea"

Monique LIONS

HANNEGRET HAFFA, Nikolaus Werz, "The Falklands Conflict and Inter-American Relations", *Aussenpolitik - German Foreign Affairs Review*, Hamburgo, vol. 34, núm. 2, 1983, pp. 185-201.

La Guerra de las Malvinas ha sido examinada y evaluada de maneras muy diferentes, y según perspectivas y enfoques también diferentes. A unas y otros debe agregarse según los autores otra consideración: el estallido, evolución y consecuencias de la guerra refleja una serie de circunstancias políticas y estructurales que apuntan a cambios en la perspectiva de los Estados latinoamericanos sobre un conflicto dentro de un contexto de política exterior. Las modificaciones en los patrones del con-

flicto se relacionan con la modernización de las fuerzas armadas en su equipamiento y organización; el pensamiento geopolítico; la mayor autonomía militar respecto a Estados Unidos; la prevalencia de intereses económicos y estratégicos; los cambios en el contexto internacional (influencia del Tercer Mundo, de los movimientos de países no alineados, etcétera). A ello se agrega el contexto de los cambios políticos, económicos y estratégicos en el Atlántico Sur.

Tras examinar la historia pasada de la disputa sobre las Islas Malvinas, los autores analizan el camino de aquella y el fracaso de las negociaciones. Ello les permite pasar revista a la reacción de los Estados latinoamericanos, sobre todo Brasil, Chile, Perú, Bolivia y Venezuela. Los países con reclamaciones territoriales sobre otros Estados fronterizos aplaudieron de manera clara y consistente a la Argentina. Pero los generales argentinos se equivocaron al asumir que los países más importantes de América Latina subordinarían sus propios intereses a los de la solidaridad latinoamericana. Brasil se opuso al uso de la fuerza porque ello podría estimular a otros países a seguir el ejemplo. Chile permaneció estrictamente neutral, esperando que ello lo recomendaría al bloque occidental como socio. Colombia, Perú y Bolivia sintieron la preferencia por un arreglo pacífico. Venezuela solamente se alineó claramente con Argentina, porque siente que ésta como aquella compiten con Brasil; Venezuela tiene, además, reclamaciones territoriales sobre la vecina Guyana. En todos los países latinoamericanos, se llegó a la conclusión (o la reafirmó) de que existe una conexión entre los fines de seguridad nacional y el nivel de desarrollo del país correspondiente. Si ello llevara a una mayor intensificación del potencial militar, la situación en el Atlántico Sur se volvería definitivamente más inestable e insegura.

Pese a todo ello, los autores concluyen que el conflicto no ha resultado en grandes quiebras políticas entre los Estados latinoamericanos y en sus relaciones con Estados Unidos hacia el Norte y con los miembros de la Comunidad Europea. No ha habido signos inequívocos de una tendencia de grandes alcances hacia la solidaridad latinoamericana. Los intereses de seguridad occidental no han sufrido daños considerables. La Unión Soviética ha sido incapaz de ampliar su esfera de influencia en el Atlántico Sur.

MARCOS KAPLAN

JUNG, Ernst Friedrich, "Antarctica in World Affairs", *Aussen Politik-German Foreign Affairs*, Hamburgo, 1/84, vol. 35, 1st. Quarter 1984.

El embajador alemán, jefe de las delegaciones de la República Federal de Alemania a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, y a la Conferencia Antártica, Ernst Friedrich Jung examina la ubicación de la Antártida en los asuntos mundiales. Sexto continente, nueve por ciento de la masa terrestre del planeta pero inhabitada, la Antártida ha ido llamando cada vez más la atención y el interés de la comunidad internacional, sobre todo por su carácter de gigantesco reservorio de alimentos, energía y materias primas. El autor comienza por caracterizar la región, su potencial productivo y comercial, su historia, el tratado que la rige y el sistema emergente.

A partir del Año Geofísico Internacional de 1957-58, se firma el Tratado en 1959, originariamente por doce países, ahora 28, de los cuales 16 con status consultivo. El Tratado se concluyó por un tiempo ilimitado, pero sujeto a renovación desde 1991 a través de un complicado procedimiento. Los rasgos más importantes del Tratado son la preservación del territorio; su uso exclusivamente pacífico, con proscripción de toda actividad militar; las garantías de libertad de investigación y de protección del ambiente. Actualmente se han realizado negociaciones sobre un posible régimen legal para los recursos minerales de la Antártida, una de ellas en Bonn (República Federal de Alemania), la otra en Washington, D. C.

Las negociaciones entre grandes potencias y otros países participantes en el Tratado y con intereses en la región amenazan con ser largas y prolongadas. Aquella presenta un considerable potencial para conflictos económicos, políticos y militares. El autor considera conveniente que las dos superpotencias continúen interesadas en un status desmilitarizado para la Antártida como base política para el sistema existente. Constata la existencia de diferentes posiciones legales por parte de los países que mantienen diferentes posiciones legales por parte de los países que mantienen reclamaciones respecto a la Antártida, y de otros que no reclaman jurisdicción soberana; y considera conveniente que aquéllas sean neutralizadas y mutuamente equilibradas. No se ha fijado aún fecha para el comienzo de la explotación de los recursos minerales antárticos. Una de las partes se inclina al rápido comienzo, la otra a una moratoria. Finalmente, pero no menos importante, un número considerable de países del llamado "Tercer Mundo" favorecen un sistema basado en "la herencia o patrimonio común de la humanidad", y de acuerdo con líneas similares a los acuerdos alcanzados respecto a los



recursos minerales del fondo marino por la Conferencia sobre Derecho del Mar de las Naciones Unidas.

Finalmente, el autor pasa revista a los posibles escenarios futuros sobre la Antártica. El Tratado no expira en 1991, pero los observadores se preguntan si el territorio será dividido o internacionalizado, manejado como condominio o por alguna solución tipo consorcio. Las dos primeras soluciones parecen poco realistas, pues no la permitirían los Estados no reclamantes o consultivos. A la solución del condominio se opondrían los países en desarrollo y las Naciones Unidas. Las mejores perspectivas futuras corresponderían a un acuerdo tipo consorcio sobre la base de la coadministración. Es previsible una división entre intereses económicos y políticos, sin precedente histórico. Los grupos de intereses de varios Estados se embarcarían en el desarrollo económico del sexto continente sin consideración a una coadministración con los Estados consultivos, y que no afectara las reclamaciones de otros Estados sobre el territorio antártico. Éstos deberían ser convencidos sobre las ventajas de tal solución, por ejemplo, acceso satisfactorio para la comunidad internacional.

Marcos KAPLAN

## DERECHO MERCANTIL

ACEDO MENDOZA Manuel y Luisa Teresa ACEDO DE LEPERVANCHE, "Los agrupamientos de empresas. Los grupos económicos", *Revista de Derecho Privado*, Caracas, año 2, núm. 3, julio, septiembre de 1985, pp. 7 a 29.

Las necesidades del tráfico comercial y del desarrollo económico han dado pauta para la creación de las agrupaciones de empresas, con el objeto, unas veces, de limitar la concurrencia, o para organizar la producción, para llevar a cabo una política determinada de precios, u otras, para imponerse en el mercado. Se trata de un fenómeno jurídico, económico y político con características peculiares que unas veces aprovecha las figuras legales existentes, como la sociedad anónima, y otras acude a entes sin personalidad jurídica con matices muy variados.

En efecto, este fenómeno, propio de los países económicamente desarrollados, se da en función de la existencia de mercados territoriales