



Enrique Mapelli La Aviación, por derecho

CARLOS PÉREZ SAN EMETERIO

ENTRE libros publicados, entre conferencias pronunciadas en casi todas las universidades de habla hispana; entre múltiples galardones y condecoraciones, el currículum de Enrique Mapelli llena varios folios. Pese a ello, o quizá gracias a ello, entrevistarle es fácil; primero, porque se ha pasado la vida entregando manuscritos a las imprentas y conoce bien el mundo de la comunicación; segundo, porque es un gran conversador; es alguien que está siempre dispuesto a contestar a todo, a no rehuir ningún tema, aunque cuando la pregunta roza lo comprometido, uno se topa con un hombre de leyes capaz de dar a cada palabra su dimensión exacta y ni un milímetro más allá.

Aeroplano le ha sorprendido ahora en villa El Gnomo, su refugio de Benalmádena, en mitad de unas cortas vacacio-

nes veraniegas; y, como no podía ser menos, le ha pillado trabajando. Sobre su mesa tiene, en perfecto orden, varias carpetas que se ha traído de Madrid, y que archiva para atendernos. Como marco para esta entrevista, ha elegido, lógicamente, un fondo de libros.

La biblioteca de Enrique Mapelli tiene algo que hace al visitante sentirse cómodo. Entre maderas claras que, más allá del techo, hacen llegar los libros hasta una buhardilla, el bibliófilo se encuentra a sus anchas viendo varios miles de volúmenes cuidadosamente encuadernados en piel. Es una estancia realmente agradable, decorada por María Francisca, su mujer, que como pintora que es, supo darle el necesario toque estético.

— Bueno, y como tú sabes, ésta de aquí de Benalmádena, es relativamente pequeña; la de mi casa de Madrid, es

más importante. Entre las dos, calculo que debe haber unos veinte mil libros.

— *Realmente toda tu vida se ha desenvuelto entre libros...*

— Pues sí; desde mi adolescencia; fíjate que incluso en el recuerdo que tengo del día que empezó la guerra hay un libro: yo vivía entonces en la Cortina del Muelle, frente al edificio del Gobierno Civil de Málaga. Aquella tarde, mientras leía una novela de Emilio Salgari, oí tambores y trompetas. Me asomé al balcón y los Guardias de Asalto ya andaban a tiros con las tropas militares; varios disparos, por cierto, entraron en la habitación donde yo estaba.

— *No es mala alegoría del comienzo de una guerra civil tener que interrumpir una lectura de Salgari por tiros que entran en tu habitación...*

— Desde luego que no; aquello fue horrible. Bueno, mi padre, que era abogado y, además, Cónsul de Mónaco, pudo salvar la vida no por su rango diplomático, sino porque el Cónsul de Francia lo sacó de la cárcel. Ya te digo: fue horrible; y luego, encima, piensa en todo el trauma que un conflicto civil deja en la gente durante años y años...

— *Inmediatamente de terminar la guerra te matriculas en Derecho.*

— Efectivamente: en la Facultad de Granada. En esto seguí una tradición familiar, pues mi abuelo, mi padre y mi hermano mayor han sido todos abogados; pero no creas que la causa determinante

fue seguir esa línea; siempre tuve claro que mi vocación estaba en las leyes.

– **¿Cómo se produce tu contacto con la Aviación?**

– Pues verás, yo terminé Derecho cuando aún no había cumplido veintitrés años, en 1944. Para entonces España era un país arruinado, sin apenas vida económica, y por tanto la única salida posible era opositar a un puesto de la Administración del Estado. Y eso fue lo que hice:irme a Madrid a preparar Jurídico del Aire.

– **O sea, que ibas para militar...**

– Si, hasta que en 1947 me llamaron de Iberia para trabajar como abogado colaborando con José Luis Moris. La Compañía, si recuerdas, acababa de dar aquel paso de gigante que fue la apertura de la línea con Buenos Aires. Sin embargo, a poco de incorporarme se me hizo ver que en algunos casos la defensa de los intereses de Iberia podía ser incompatible con el empleo de jurídico militar; y la verdad es que no les faltaba cierta razón, pues no era procedente que en caso de discrepancia o conflicto entre el Ejército del Aire e Iberia, los intereses de la compañía los defendiera precisamente... un jurídico del Aire.

– **¿Qué hiciste entonces?**

– Pues preparar una oposición distinta: la de Intervención del Estado en los Ferrocarriles, lo que hoy se conoce por Cuerpo Técnico de la Inspección de Transportes.

– **Por cierto, ¿te pagaba bien Iberia?**

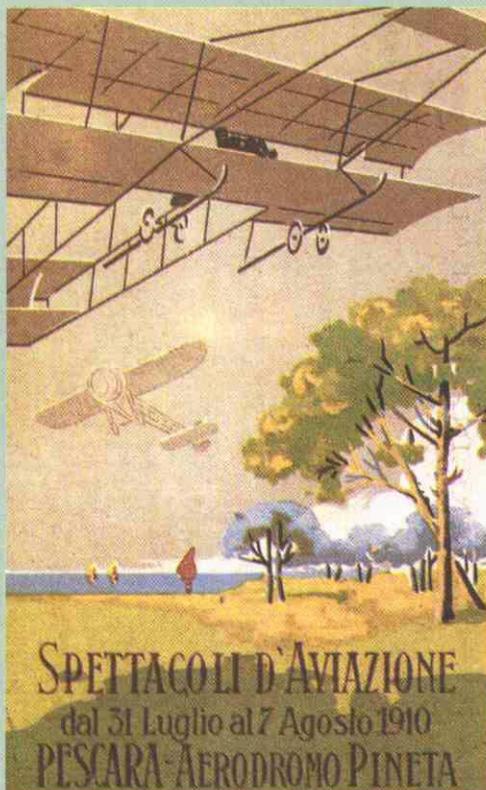
– Pues mira, exactamente yo entré en 1947 ganando ochocientas pesetas, pero muy pronto me subieron la retribución hasta las dos mil pesetas al mes, lo que era un buen sueldo para entonces. No, nunca tuve queja.

– **Y eso contando con la fama de tacaño que tenía César Gómez de Lucía...**

– Ah, ... don César... bueno, hazte cargo de la época y las circunstancias. Don César era un hombre de pueblo, de Colmenar Viejo, teniente de Artillería; es el hombre que "hace" Iberia después de la Guerra Civil, que "controlaba" todo y que "domina", sin excepción a todo el personal. Es el hombre carismático que no necesita de apellidos: es, sencillamente, don César; el nombre que está en boca de todos: "¿se lo has dicho a don César?", "¿lo sabe don César...?" Y luego, piensa también en las circunstancias históricas de entonces: estábamos en un país hundido, en el que se vivía con sueldos de miseria; pero en Iberia la gente le respondía, eso es verdad...

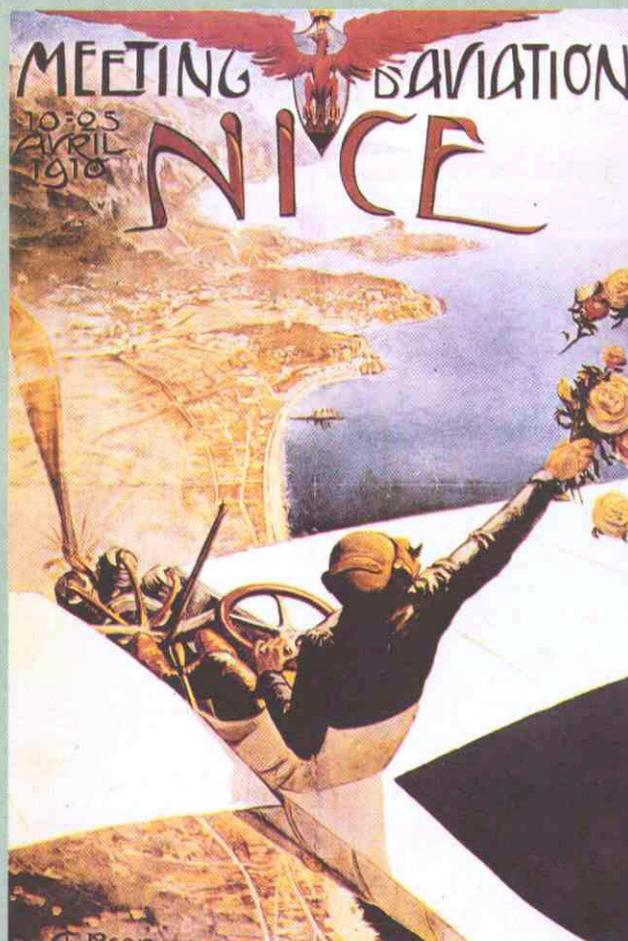
– **A veces se olvidan aquellas circunstancias...**

– Claro, y es un error no considerar hasta qué punto los tiempos



En 1910 se produjo una colisión entre dos corrientes doctrinales del Derecho Aeronáutico: una, la francesa, abogaba por la libertad del espacio aéreo; la otra, italiana, defendía la soberanía de los estados sobre dicho espacio.

eran difíciles. Fíjate: uno de los primeros asuntos que yo tuve como abogado de Iberia fue el accidente de uno de nuestros DC-3, el EC-ABK. El avión, pilotado por el comandante Recio de la



Puede decirse que el Derecho Aeronáutico nace a raíz del salto de Louis Bleriot sobre el Canal de la Mancha.

Serna, había salido de Madrid hacia Barcelona, y a causa del mal tiempo, se estrelló en Gandesa, concretamente en la Sierra de Pandols. El balance fue de veintisiete muertos, ni un sólo superviviente.

– **Menudo trago debiste pasar...**

– Horrible, no te imaginas qué panorama tan dantesco. En medio de una lluvia torrencial, el rescate de los cadáveres resultó de lo más penoso; no había medios de socorro, y sólo se veían vecinos del pueblo y guardias civiles con capotes que, como podían, iban depositando los cuerpos en un aula de la escuela. Pero el objeto de esta narración no se detiene en el simple hecho del accidente, va más allá...

– **¿Entonces?**

– Pues verás: semanas atrás, al revisar en Barajas el avión que hacía la línea Tánger-Madrid, se había encontrado un paquete "no manifestado" que contenía un buen número de preciadas plumas estilográficas Parker, por entonces escasísimas. La legislación establecía que en caso de que en un buque o avión apareciera una carga de tal clase, "no manifestada" al transportista había que sancionarle por "parte de sobras". Y don César, que para evitar problemas había decidido guardar las plumas bajo llave "hasta dar solución al problema", pensó que el mejor destino para aquellas estilográficas era servir de obsequio a quienes tan humanitariamente habían colaborado al rescate de las víctimas del DC-3 de Sierra de Pandols. Y se las envió al alcalde para que las repartiera.

– **Todo un gesto.**

– Si, pero la cosa no quedó ahí: a las pocas semanas recibimos en Iberia la carta airada de un vecino del pueblo en cuestión, diciéndonos que si se había echado al monte a recoger cadáveres era por sentimientos humanitarios, y no por una pluma estilográfica; y menos de tan baja calidad. Y nos devolvía, con la carta, una pluma que, desde luego, no era Parker.

– **¿Entonces?**

– Pues... tampoco hace falta ser Sherlock Holmes para darse cuenta de que el alcalde se había quedado con las plumas buenas y había repartido otras mucho más baratas. Eso puede darte idea de hasta qué punto este país vivía en la miseria.

– **Me hago cargo. Y, por cierto, síguelo contándome algo de tu vida. Estamos ahora en 1948.**

– Bueno, hacía un año que me habían nombrado Cónsul de Mónaco en Madrid, puesto para el que venía con una cierta experiencia, pues ya había sido Cónsul en Málaga, tras la muerte de mi padre en 1945. Además, preparaba mi tesis doctoral en la Universidad Complutense bajo la dirección del pro-

fesor Pérez Botija. El tema era "La vacación anual retribuida del trabajador" y llegué a obtener Cum Laude.

También tomaba notas para mi primer libro: "Formularios del Derecho Laboral", que se publicaría en 1951.

– **O sea, nada aún de derecho aeronáutico, es curioso.**

– No, bueno, es que mis primeros tiempos en Iberia, la mayor parte de mi actividad estaba relacionada con el derecho laboral. Después, ya, al ir creciendo la compañía, me fui liberando un poco de los temas laborales para dedicarme por entero al derecho aeronáutico.

– **Por cierto, ¿cuándo nace el derecho aeronáutico?**

– Bueno, yo creo que, históricamente, nació un poco a raíz del salto de Louis Bleriot sobre el Canal de la Mancha, el 25 de julio de 1909. Entonces se vió claro que la aviación, como avance de la técnica, se había convertido en algo tangible, que iba a afectar a todos y que, por tanto, tenía que plantear nuevas situaciones jurídicas; fíjate que menos de un año después, el 16 de mayo de 1910, ya se celebraba en París la Conferencia Internacional de Navegación Aérea.

– **Pues ya era correr...**

– La verdad es que sí; y lo más curioso: ya en aquella Conferencia se produjo una colisión entre dos corrientes doctrinales: una, la del jurista francés Fauchille, que abogaba por la libertad del espacio aéreo, y otra, la del italiano Scialoja, que defendía la soberanía de los estados sobre dicho espacio.

– **Y después de tantos años, seguimos a vueltas con lo mismo.**

– Si; y es curioso, porque inmediatamente después de aquella conferencia, una asociación de juristas crea el Comité Jurídico Internacional de la Aviación, que elabora un artículo sobre temas tan importantes como pueden ser los principios generales de la circulación aérea, la nacionalidad y matriculación de aeronaves, el aterrizaje y el amaraje, el "naufragio" aéreo y los despojos de accidentes, la pro-

LIGNES AERIENNES G. LATÉCOÈRE

La Aviación, como avance de la técnica, se había convertido en algo tangible que iba a afectar a todos y que, por tanto, tenía que plantear nuevas situaciones jurídicas.

riedad del espacio "hacia lo alto" y la reparación de daños causados por las aeronaves.

– **Y todo eso, ¿en qué año?**

– Las tres primeras reuniones de aquella conferencia tuvieron lugar en París en 1911, Ginebra en 1912 y en Frankfurt en 1913. Además, no se si sabes que en 1911, y precisamente en Madrid, algunos juristas hablaron ya de la guerra aérea, admitiéndola como "lícita"... "a condición de que no ofreciera para las personas y las propiedades mayores peligros que la guerra terrestre o marítima".

– **Bueno, háblame ahora un poco de la aportación reciente de los juristas españoles, del Instituto Iberoamericano del Derecho Aeronáutico y del Espacio.**

– Bien; el Instituto lo creamos en 1964, en un acto fundacional en la Universidad de Salamanca durante el que descubrimos una placa conmemorativa que dice: en este lugar inspirado en los principios de Francisco de Vitoria, nació el día 24 de abril de 1964 el Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio. Desde entonces, gozando del status de miembro consultivo de la ONU, un grupo de juristas de habla hispana principalmente, hemos venido trabajando sin descanso, publicando trabajos e impartiendo cursos y conferencias. Creo que nuestro mayor orgullo es que entre todos hayamos conseguido que la lengua por excelencia del derecho aeronáutico sea la española; que los anglosajones tengan que traducirnos. Pero

he de hacerte una acotación a tu pregunta: la aportación de los juristas españoles, como Tapia Salinas, Bravo

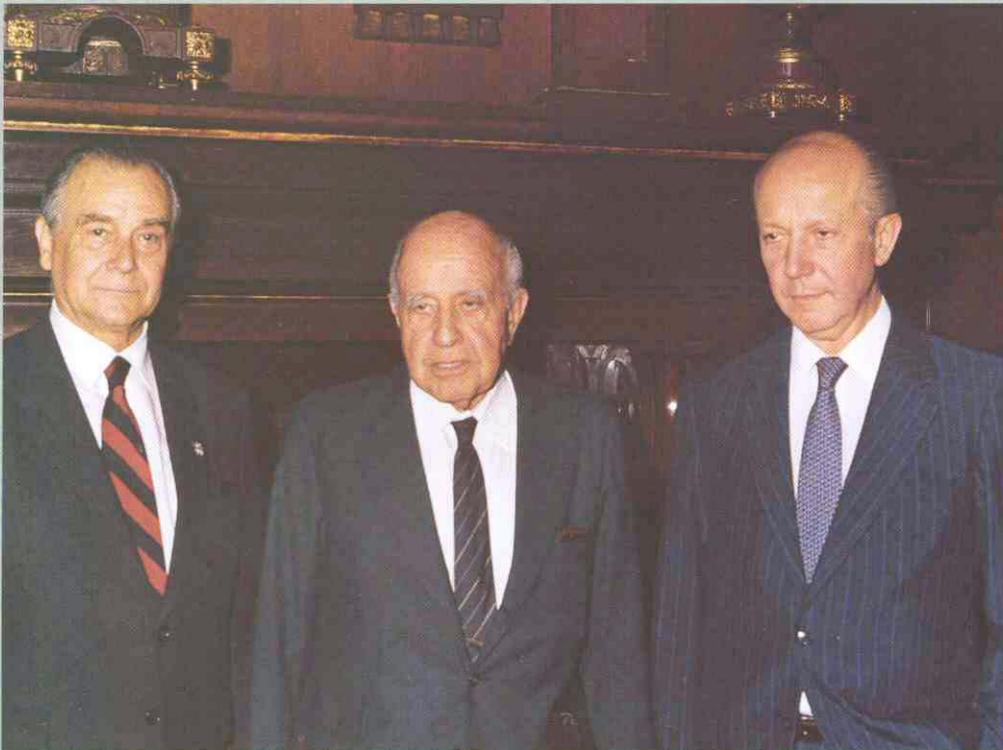
Navarro o Rego es muy importante; pero no lo es menos la que nos viene de nuestros países hermanos del otro lado del Atlántico, y pienso, por ejemplo, en esa verdadera eminencia que es Federico Videla Escalada, insigne profesor argentino.

– **¿Cuándo puede decirse que empieza tu labor como tratadista de derecho aeronáutico?**

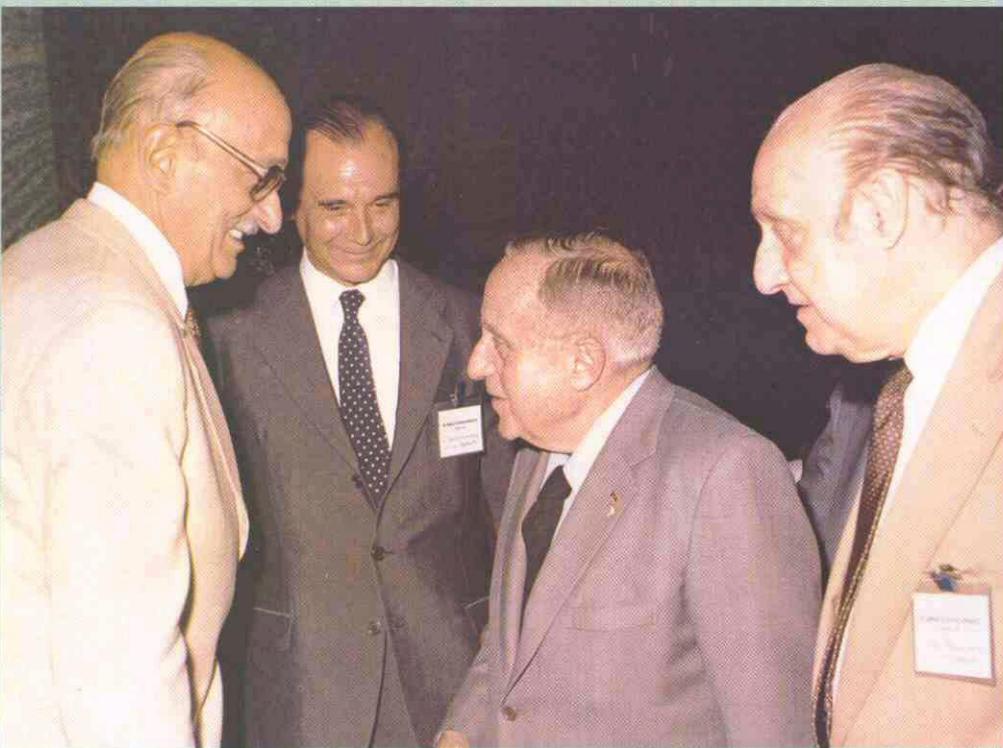
– Hombre, lo de "tratadista" es una amabilidad por tu parte; pero si te refieres a cual fue mi primer libro sobre la materia, te diré que data de 1968 y



Con el Presidente del Consejo de la OACI, Dr. Assad Kotaitte, en Río de Janeiro 1994.



Con el maestro de Derecho Aeronáutico Dr. Federico Videla Escalada, argentino. También en la foto el profesor argentino Mario O. Fólchi. Buenos Aires 1992.



Con Antonio Pedrol, Decano que fue del Ilustre Colegio de Abogados de Madrid y Presidente de la Abogacía Española, profesor Luis Tapia Salinas, de España y profesor Alvaro Bauza Araujo, de Uruguay.

que llevaba por título "El Contrato de Transporte Aéreo".

– **Mil novecientos sesenta y ocho, o sea un momento de gran expansión para Iberia: la llegada de los primeros DC-9 y DC-8 alargados, el "estilo Rosa Real" para las azafatas...**

– Efectivamente, entonces éramos la compañía aérea de más rápido crecimiento en el mundo. Habíamos culminado paso a paso nuestra gran operación en América, y ya volábamos a todas las capitales de habla hispana; habíamos creado Air Panamá y mante-

níamos una importante participación en Dominicana.

– **¿Qué equipo se encontraba al frente de Iberia?**

– En la Presidencia estaba Emilio Navasqués, que era diplomático; había sido Director de la Escuela Diplomática, Embajador en Buenos Aires, Subsecretaría de Comercio... Lo recuerdo como un hombre de un rigor científico impresionante. Con él estaban Lázaro Ros, el gran impulsor de Iberia, el hombre que lo renueva todo, que lleva la ilusión a todas partes; Juan Viniegra, que te po-

dría decir de este amigo entrañable que tú no sepas... Azcárraga, el gran ingeniero que llegó a proyectar un enlace ferroviario entre Madrid y el aeropuerto de Barajas...

– **La Aviación era muy distinta, en todos los sentidos...**

– Si, era distinta; más reducida, más elitista si quieres... por ejemplo en Málaga fue todo un acontecimiento cuando llevamos allí uno de nuestros Caravelle para ser bautizado. El padrino de la aeronave, que era yo, carecía de importancia; pero la madrina... era nada menos que Silvie Vartan. Por cierto que la agasajamos con un almuerzo a base de pescado malagueño, de chanquetes, que yo le enseñé a comer con los dedos: como mandan los cánones...

– **Ya, pero también la gente volaba menos, y también estaba menos acostumbrada al avión; tenía más miedo a volar que ahora.**

– Pues sí; y por cierto, ahora que hablas de miedo... me acuerdo de una anécdota curiosa: un día recibimos desde Zaragoza una carta manuscrita. Más o menos, nos decía: Señor director de la compañía, muy señor mío, mañana voy a volar con ustedes desde Madrid a Barcelona, y por medio de esta carta quiero dejar expresado mi testamento para caso de que el avión sufriera accidente y yo falleciera en él. Todas las indemnizaciones que pudieran corresponder a mis herederos las lego por partes iguales a las Hermanitas de los Pobres y a las Hermanas de San Vicente de Paúl.

– **Testamento válido, supongo...**

– Pues no, no era válido; es decir, cumplía los requisitos legales de todo testamento ológrafo, como son el estar con él manuscrito, con expresión del año, mes y día en que se otorgaba. Pero piensa que un testamento es un acto por el cual una persona dispone de sus bienes para después de muerto; y este pasajero no estaba disponiendo de bienes, sino de una indemnización que no es más que una compensación a sus causahabientes...

– **O sea, que aquello no sirvió...**

– Si, sirvió para complicarnos la vida; hombre, evidentemente aquel vuelo llegó a su destino sin el menor problema, como todos. Pero si llega a ocurrir una desgracia, nosotros, como compañía aérea hubiéramos tenido que actuar conforme a lo dispuesto por el Código civil, llevando el testamento ológrafo al juez dentro de los diez días siguientes a la muerte del pasajero.

– **Cuánta complejidad absurda, caramba; y, por cierto, cuéntame ahora algo opuesto, y mucho más agradable, por ejemplo, cuando se produce un nacimiento a bordo.**

– Ah, sí; aquí te puedo contar el que felizmente sucedió el 9 de agosto de 1961, en un vuelo Madrid-La Habana. La verdad es que no sé si bien por las

emociones del vuelo en el Super Constellation o simplemente porque los "cómputos aritméticos" de la mamá estaban equivocados, el caso es que se presentó el parto en pleno Atlántico... cinco horas antes de que el avión llegara a su destino. Como no había ningún médico a bordo tuvo que atenderla, y muy bien por cierto, una de las azafatas, Lourdes Divasson.

- Y a renglón seguido ya estaríais aguardando los "leguleyos" para extraer consecuencias jurídicas...

- Hombre, no es que estuviéramos "aguardando": es que, si te fijas, si al Super Constellation entraron, en una cifra hipotética, cien personas, desembarcaron ciento una, y esta última, como es lógico, sin billete y sin documentos de ninguna clase, porque tampoco figuraba aún inscrita, como es lógico, en el pasaporte de la madre. ¿Quiere ello decir que se trataba de un "polizón"? Obviamente no, porque no había entrado clandestinamente en la aeronave, sino en el vientre de su madre.

- Y qué solución jurídica tuvo el hecho?

- Bueno, simplemente se aplicó el Código Civil. En virtud de éste, para ser considerado "persona" se requiere tener "figura humana" y vivir veinticuatro horas enteramente desprendido del seno materno. La primera condición quedaba ampliamente cumplida, porque la pequeña era realmente preciosa; la segunda, en cambio, no, porque cuando aterrizó sólo contaba cinco horas de vida. Legalmente, no era, aún, una persona; no había, pues, problema...

ENRIQUE MAPELLI

REGIMEN JURIDICO DEL TRANSPORTE



"Régiem jurídico del transporte, obra cumbre de Enrique Mapelli, publicada por el Ministerio de Justicia."

- O sea, que aquí el derecho solucionó el problema que él mismo planteó. Y, por cierto, ¿cómo reaccionó Iberia?

- Pues con la alegría lógica de estos casos; corrió con todos los gastos del bautizo, celebrado en La Habana el día 27 y facilitó el que los padrinos de la pequeña, a la que se impuso el nombre de Loreto, fueran el Delegado de la compañía en la capitán cubana, Pascual Hernández, y Lourdes, la azafata que la atendió en el parto.

- Tu también tienes una cierta experiencia, no en partos, evidentemente, sino en "eso" de cruzar el Atlántico, ¿no?

- Pues sí, porque he pasado el charco unas mil veces. Recuerdo que después de mi "travesía" número quinientas pronuncié una conferencia en la Casa de Málaga en Madrid.

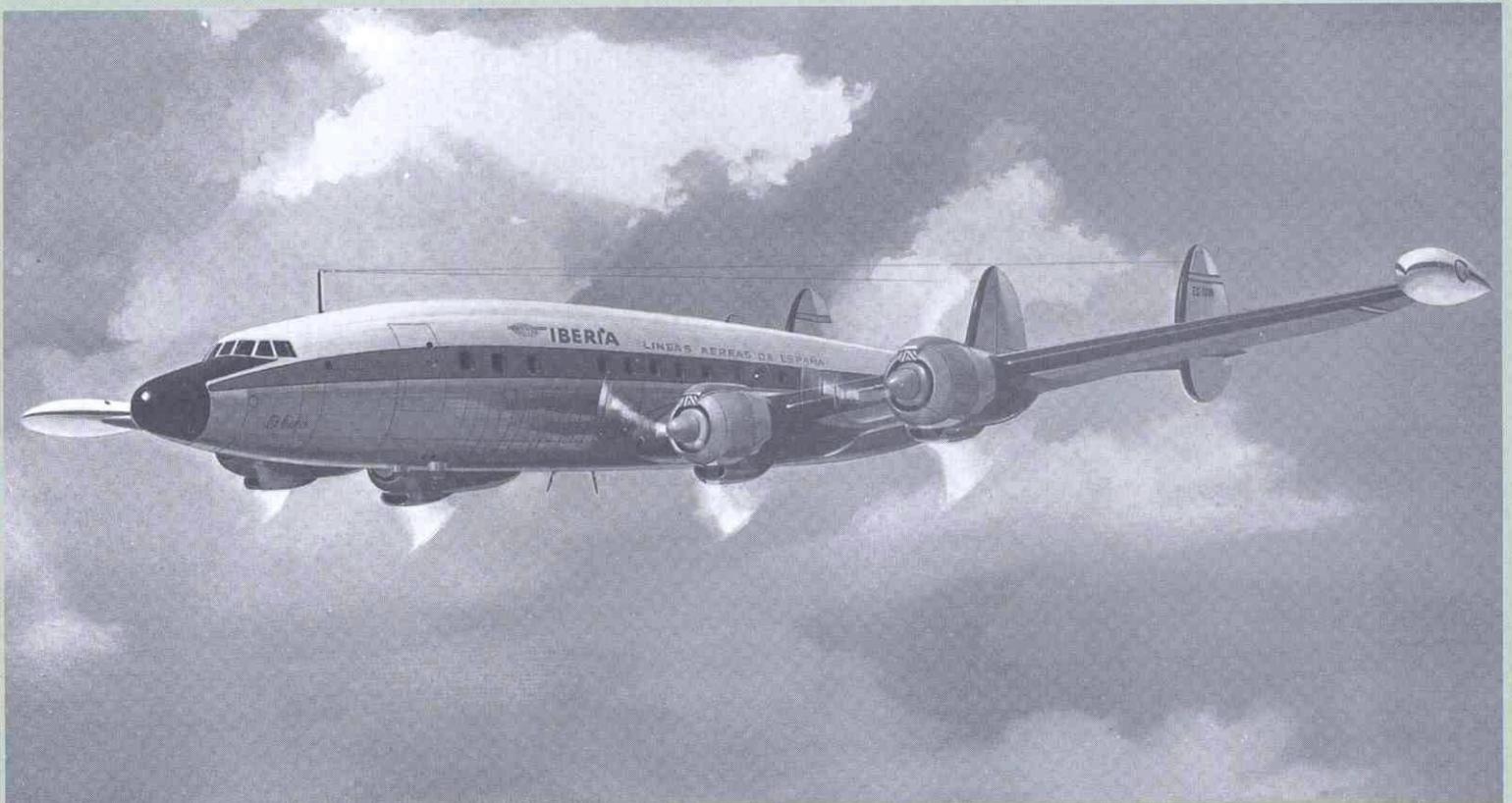
- Y ahora, desde tu perspectiva, ¿cómo ves a Iberia, y genéricamente, a la Aviación Comercial?

- Pues te diré: he sido durante treinta y cinco años Director de la Asesoría Jurídica de Iberia, y creo no exagerar si digo que mi afecto hacia esta compañía es inmenso, en ella está una parte importantísima de mi vida. Desde que en una de mis primeras actuaciones legales fui a Villa Cisneros a comprar los terrenos sobre los que se construiría el célebre Parador, hasta mi jubilación, sólo he visto a Iberia creciendo: he visto a aquel equipo de hombres de Lázaro Ros, de Emilio Navasqués abriendo mercados, creando delegaciones en todos los continentes; y lo que es más importante, he visto a los empleados de Iberia sentirse orgullosos de pertenecer a la compañía.

- El panorama de ahora no lo verás tan optimista, claro...

- No; ahora veo propiedades inmobiliarias que se enajenan, aviones que se venden a compañías de leasing, y, lo que es muchísimo peor, gente que está desmotivada, que ha perdido el orgullo de pertenecer a Iberia; que, en definitiva, está de mal humor.

- Es el signo de los tiempos, por-



En un Super Constellation de Iberia que volaba hacia la Habana vino al mundo una niña. Era el 9 de agosto de 1961. Nunca hasta entonces había sucedido ésto en la Aviación Comercial española.

que tampoco el personal de otras grandes compañías europeas está precisamente para bromas; son cosas de la célebre "Liberalización".

– Ya, ya, por supuesto. De la Liberalización, lo primero que hemos notado es un efecto positivo para el pasajero: volar cuesta ahora mucho más barato; eso es innegable, y no tienes más que irte al Puente aéreo Madrid-Barcelona. Estamos en plena guerra de tarifas entre compañías; los precios caen hasta el máximo, a ver quién resiste más, a ver quién se queda la última.

– **Y resistir no siempre es fácil.**

– Claro que no; sobre todo cuando tienes sólo dos o tres aviones haciendo una línea de cierta densidad de pasajeros. Si en un momento dado un avión sufre una avería y ha de quedarse en tierra, ¿cómo se garantiza el servicio?

– **O aún peor, ¿cómo se garantiza la seguridad?**

– Esa es otra, que no todos se atreven a preguntar.

– **Y cuando se hayan hundido algunas compañías y sólo queden las tres o cuatro más fuertes, ¿entonces qué?**

– Pues probablemente se repartirán el mercado, ellas o las agencias de viaje que las controlen. Lo que parece claro, y ya lo ha advertido Kotaite, Presidente de OACI, es que la próxima conferencia de esta Organización a celebrar en Montreal, habrá de diseñar, o al menos esbozar, el futuro del Transporte Aéreo. El modelo surgido del Convenio de Chicago, basado en la bilateralidad, ya no sirve; habrá que inventar otra cosa.

– **Por no hablar ya del problema específico del Comandante de Aeronave.**

– Efectivamente; que, por cierto, es una figura a la que previsiblemente sustituirá la del "Piloto al mando".

– **¿Qué diferencia entre una y otra?**

– Para empezar una pérdida de atribuciones. El Comandante de una aeronave es el representante a bordo del Estado de abanderamiento, y goza, por tanto, de atribuciones gubernativas. La libre circulación de trabajadores en el seno de la CEE permite que un ciudadano comunitario pilote un avión de línea de otro país miembro; pero sin dejar de ser un extranjero que en ningún caso puede ejercer autoridad gubernativa en un avión abanderado por un país que no es el suyo.

– **Ya, pero eso de la "atribución gubernativa"... Lo del poder coactivo a un comandante a bordo no termina de convencer a muchos.**

– Bueno, vamos a ver: para reprimir un comportamiento inadecuado por parte de un pasajero, el Comandante, investido de la condición de autoridad pública, posee unos medios jurídicos. Además, entre sus obligaciones figura la de "emplear los medios que estén a su alcance para reprimir cualquier acto

de indisciplina, si del mismo pudiera derivarse dificultad o perturbación para el servicio público o peligro para la vida de las personas, o la seguridad de la aeronave".

– **Entonces, ¿debe un comandante salir de la cabina para "meter en cintura" a un pasajero díscolo?**

– Pues el comandante tendrá que valorar los pros y contras de cada situación concreta. Ese es un extremo que siempre ha estado sujeto a discusión. En Iberia, que yo recuerde, tuvimos un caso de este tipo hace unos veinte años; un pasajero que, cada vez que la azafata pasaba cerca de su asiento, alargaba la mano hasta posarla... digamos que... más abajo de su espalda.

– **¿Y qué hizo la chica?**

– Pues se fue a llorar al comandante; y éste, con la mayor corrección y discreción posible, para que el resto del

pasaje no se diera cuenta, salió a hablar a quel sujeto; el cual, con bastante alcohol encima, le dijo que a los comandantes de Iberia se los pasaba por determinado sitio.

– **¿Y entonces?**

– Bueno, al comandante no le quedó otro remedio que dirigir el avión hasta el aeropuerto que tenía más cercano, que era un punto intermedio en su ruta; y por supuesto, dar aviso a la autoridad de que se le iba a entregar un pasajero.

– **Hubo delito de desacato, claro.**

– Hubo, ciertamente, delito de desacato; pero no olvides que, además, la compañía se vió obligada a pagar derechos de aterrizaje en aquel aeropuerto; que hubo un gasto adicional de combustible; que mientras se cumplimentaban los trámites con la policía, hubo que desembarcar a los pasajeros, que eran más de cien, y darles un almuerzo;

Enrique Mapelli: datos para una biografía



Nace en Málaga, en diciembre de 1921. En 1944 obtiene el título de Licenciado en Derecho por la Universidad de Granada. En la Universidad Central de Madrid cursa el Doctorado obteniendo su tesis la máxima calificación. Amplía estudios jurídicos en las Universidades de París y Estrasburgo. Posee también los títulos de Graduado de la Escuela Social Leon XIII y Graduado Social.

Se especializa en Derecho Aeronáutico y participa en más de cien congresos internacionales sobre la materia celebrados en España, en otros países de Europa, así como en América y Japón. En muchos de ellos ha actuado como ponente sustentando diversas tesis, algunas de las cuales alcanzaron trascendencia internacional.

Ha pronunciado conferencias sobre materias jurídicas en muy diversos países, entre ellos España, Argentina, Perú, Ecuador Uruguay, México, Chile, Honduras, Paraguay, etc. Ha dictado cursos en Universidades de Chile, Buenos Aires y Montevideo.

Colabora asiduamente en revistas científicas de Europa y América. Es miembro del Consejo de "Il Diritto Aereo" (Roma) y del Boletín del Ilustre Colegio de Abogados de Madrid, al que pertenece. Parte de sus estudios han sido recopilados en el libro "Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio".

Entre otros libros ha publicado "El contrato de transporte aéreo internacional", "El apoderamiento ilícito de aeronaves", "La regulación legal de la navegación aérea", "Cooperación e integración internacional en el transporte aéreo", "Códigos y Leyes de aviación civil de Iberoamérica", "Transportes aéreos especiales", "Régimen jurídico del transporte", etc.

Ha desempeñado durante treinta y cinco años el cargo de Director de la Asesoría Jurídica de Iberia, Líneas Aéreas de España, hasta su jubilación. Es Presidente del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial (Organismo Consultivo de la ONU); Vicepresidente de la Asociación Internacional de Abogados, Expertos y Juristas de Derecho Aéreo (Roma); Vicepresidente de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico (Buenos Aires) y Vicedecano del Cuerpo Consular acreditado en Madrid.

Es funcionario -jubilado- del Cuerpo Técnico de la Inspección de Transportes Terrestres.

Pertenece a numerosas Academias, Institutos y Asociaciones de carácter jurídico. Es Académico de Número de la Academia Internacional de Turismo.

Ha sido Profesor de la Universidad Complutense de Madrid dictando el curso, válido para la obtención del Doctorado, "Derecho del Contrato del Transporte". Es profesor de honor de las Universidades de Morón (Buenos Aires) y Bogotá.

Está en posesión de numerosas condecoraciones españolas y extranjeras, entre ellas la Cruz del Mérito Aeronáutico de 1ª Clase, la Cruz de Honor de San Raimundo de Peñafort, la Encomienda del Mérito Civil y la Medalla al Mérito Turístico.



Un DC-10/30 de Iberia a punto de despegar desde California en vuelo de entrega. En los años setenta continuaba la expansión de la compañía.

que, para colmo, el avión, una vez hubiera llegado a su destino previsto, tenía que cubrir otra línea, y el retraso se iba acumulando... Es que las cosas no son tan sencillas en las líneas aéreas...

– Y todo por un pasajero con la mano demasiado larga; por cierto, ¿cuánto tiempo pasó en la cárcel?

– Pues no mucho, porque recién ingresado en prisión murió Franco, y se benefició del indulto concedido con la llega al trono del Rey.

– ¿Sabes, Enrique, que al tratar estos temas relacionados con la figura del Comandante de Aeronave suelo acordarme de Indalecio Rego?

– Yo lo recuerdo muy a menudo, y recuerdo también aquella tarde en que, aquí en esta biblioteca oímos su voz grabada para la entrevista que publicó AEROPLANO. Por cierto, hace poco comentó el Presidente de la OACI que la figura de Rego no había sido suficientemente valorada en España. Yo estoy de acuerdo con él.

– Una última pregunta, aunque te resulte difícil: ¿de cuál de tus libros te sientes más satisfecho?

– Te diría que del "Régimen Jurídico del Transporte", una obra que nació de mis cursos de doctorado impartidos en la Universidad Complutense. En este libro, editado por el Ministerio de Justi-

cia, pretendo que la regulación del contrato de transporte sea uniforme, con independencia de que sea terrestre, marítimo o aéreo.

– Por cierto, cuando entramos en la

biblioteca habías interrumpido tu trabajo devolviendo dos carpetas al archivo. ¿Qué es lo que preparas ahora?

– Pues ahora tengo dos temas entre manos: de una parte, una conferencia para la Universidad de Santiago de Compostela sobre los cincuenta años de la OACI, que conmemoraremos en un simposio organizado por Aviación Civil. Y luego, esto que ves aquí ya es otra cosa: es un curso de derecho aeronáutico que voy a dictar en la Universidad de Montevideo.

– O sea, un nuevo cruce del Atlántico...

– Pues sí, otro; ya he perdido la cuenta...

Podrá perder la cuenta de las veces que ha cruzado el Atlántico; podrá olvidar incluso los múltiples galardones de que ha sido objeto a lo largo de su dilatada vida académica y profesional. La Aviación Civil, sin embargo, nunca podrá olvidar la contribución de Enrique Mapelli al Derecho Aeronáutico, a lo que, simplemente, dedicó y sigue dedicando su vida. Parafraseando a los romanos, que decían "Ubi societas ibi ius", donde hay sociedad hay derecho, nosotros podemos ya decir sin rubor que allí donde se hable de Derecho Aeronáutico, habrá, necesariamente, que citar a Enrique Mapelli. ■



A finales de los años sesenta, Iberia era la compañía aérea de más rápido crecimiento. En la foto azafatas ante la torre de control de Barajas.