

órgano judicial, con independencia de la eventual y simultánea responsabilidad de un funcionario.

Como apéndice a la obra de referencia, se incluye, también del propio autor, un interesante estudio acerca del concepto de causalidad jurídica que lleva por título *Función arbitral en materia de prensa y responsabilidad civil de la Administración*. Lo motiva una sentencia de la Sala 3.^a del Tribunal Supremo en pleito promovido por un particular contra el Ministerio de Información y Turismo. Hace historia del proceso y desarrollo de la responsabilidad de la Administración por daños causados con su actividad, en los términos que ya se contienen en el cuerpo de la obra reseñada. Manifiesta cómo a pesar de las disposiciones legales, rotundas en este sentido, los tribunales se mostraban reacios a romper moldes, actuando bajo el peso de una tradición exoneratoria citando y explicando diversas sentencias que por variadas razones no aceptaron la responsabilidad de la Administración, y sobre el fallo indicado, desarrolla la doctrina de la causalidad jurídica con gran extensión, aunque no se muestra conforme con el mismo, siendo su particular opinión que en aquél específico caso debió tener lugar el instituto resarcitorio.

JESÚS CARNICERO Y ESPINO
Magistrado

LEONIS GONZALEZ, J.: "La aeronave ante el derecho real de hipoteca". Madrid, 1970. Un volumen de 189 páginas.

El estudio que contiene esta obra sobre la hipoteca de la aeronave es ágil, claro y amplio en su parte de derecho comparado, además de poseer un gran sentido crítico en las materias tratadas. Resulta, pues, una notable contribución a la no muy abundante literatura jurídica española sobre el Derecho aéreo.

El tema de estudio de la obra está dividido en dos partes bien definidas: una primera, de introducción con la necesaria referencia al conocimiento de lo que es una aeronave, y, una segunda, o materia fundamental, la correspondiente a la hipoteca aérea.

Respecto a la primera parte, su intención más cualificada es llegar a tener un concepto de la aeronave, punto de partida necesario para concretar su naturaleza jurídica. El autor, pues, muestra los dos puntos de vista posibles para obtener su conocimiento: el punto de vista técnico y el jurídico.

En cuanto al punto de vista técnico nos ofrece un despliegue de derecho comparado sobre los criterios enumerativos, descriptivos, mixtos y finalistas. Es desde el punto de vista jurídico de donde el autor cree puede caracterizarse un concepto de aeronave sin caer en una definición técnica que, por su constante variabilidad en función del avance de la construcción aeronáutica resulte enseguida anticuada. Es aquí donde el autor emprende una labor de análisis y aportación original, al entender que

para penetrar en la naturaleza de una aeronave debe ser superada la tradicional distinción entre cosas muebles e inmuebles, debido a que no puede clasificarse como una de ellas, ya que, en cuanto objeto, por su fuerte sentido jurídico, derivado de su alto coeficiente económico y de su utilidad, asciende a la categoría superior de "bien". Efectivamente, la categoría de los bienes va ensanchándose más y más en el ámbito jurídico ante las nuevas perspectivas de las relaciones económicas y sociales. Un bien con sus caracteres de ente autónomo y con un contenido económico, ya sea material o abstracto, movable e inmóvil, supera la vieja dicotomía y hace que para la práctica jurídica sea más exacto y útil distinguir entre "bienes registrables" y "no registrables", según propone el autor.

La consecuencia que resulta es que la aeronave es a todas luces un bien, y un bien registrable al poseer los requisitos necesarios (individualización, permanencia durable, localizable). De aquí que el autor proponga como definición del concepto jurídico de aeronave diciendo que es un bien singular de naturaleza compuesta, registrable y registrado que alcanza la plenitud de su esencia en el cumplimiento de su fin: la aeronavegación (pág. 28). Estas cualidades distinguen a la aeronave de otros artefactos, como el hovercraft y de los mismos objetos voladores como satélites artificiales, naves interplanetarias, siderales, astronaves, etc.

La segunda parte, correspondiente a la hipoteca aérea, es un estudio jurídico muy completo. Después de hacer ver el auge que ha tomado el crédito aeronáutico y la necesidad de garantizarlo adecuadamente, llega a la conclusión de cómo la aeronave puede ser y es susceptible de hipoteca. Echa en falta una unánime regulación internacional de la hipoteca aérea y pasa al examen concreto de las legislaciones nacionales continentales y anglosajonas, además de la legislación española.

De *lege ferenda* propugna como muy útil introducir la "hipoteca de flota aérea" y que se permita una hipoteca de las piezas de recambio por separado; también el que se posibilite la hipoteca de la aeronave en construcción, siempre que se crease un registro especial. En definitiva, superar la legislación actualmente dispersa mediante el establecimiento de un Código de Navegación marítima y aérea.

En este magnífico estudio, que concluye con una relación de las obras consultadas, sólo se echan de menos las publicaciones de estos últimos ocho años.

JOSÉ BONET CORREA

LUCAS FERNANDEZ, F.: "La contratación en España por extranjeros".
2.^a edición. Madrid, 1970. Editorial de Revista de Derecho Privado. Un volumen de XV + 447 págs.

En el corto período de un año se ha agotado la primera edición de esta magnífica obra. El éxito obtenido no era menos de esperar por la pericia y cualidades de este ilustre notario de Madrid, el doctor Lucas