

**LECCIONES DE DERECHO AERONAUTICO PARA
INGENIERO AERONÁUTICO Y MECANICO
AERONAUTICO.**

FELIPE RODRIGUEZ

2.000

INDICE

CAPITULO I : Introducción. Consideraciones preliminares que hacen a la cuestión aeronáutica. Elementos esenciales del Derecho Aeronáutico.....Pág. 4.

CAPITULO II : El Código Aeronáutico de la Nación. Su Estructura. Esquema general de la ley 17.285, sus modificatorias y Decretos Reglamentarios. Breve cronología del Derecho Aeronáutico. Denominación, Objeto, Concepto de Derecho Aeronáutico. Caracteres.....Pág. 9.

CAPITULO III : Circulación Aérea : Principios generales. Protección al vuelo. Restricciones a la circulación aérea. Entrada y Salida de aeronaves del territorio argentino.....Pág. 27.

CAPITULO IV : Infraestructura Aeronáutica. Concepto. Aeródromos. Clasificación. Limitaciones al Dominio. Particularidades y características de los aeródromos.....Pág. 33.

CAPITULO V : Aeronaves. Concepto. Clasificación. Requisitos. Inscripción, matriculación y nacionalidad de aeronaves.....Pág. 42.

CAPITULO VI : Propiedad de aeronave. Hipoteca de aeronave. Requisitos. Privilegios. Embargo y Abandono de aeronave.....Pág. 51.

CAPITULO VII : Personal aeronáutico. Régimen Legal. Requisitos que debe reunir el personal aeronáutico. Distinción : personal de vuelo y personal de superficie.....Pág. 62.

CAPITULO VIII : Contratos Aeronáuticos. Clasificación : A - Contratos de Utilización de aeronaves. B - Contratos de Transporte. Utilización de Aeronaves : Contratos de Utilización : Locación de Aeronaves, fletamento de aeronave, intercambio de aeronave. El charter aeronáutico. Contratos de Transporte : de personas y equipajes, de mercancías y de carga postal.....Pág. 69.

CAPITULO IX : Trabajo Aéreo. Inspección. Concesiones y Autorizaciones : Extinción. (Según la Ley 22.390).....Pág. 91.

CAPITULO X : Aeronáutica comercial : Régimen legal de Responsabilidad del Transportador. A - Responsabilidad contractual por daños a pasajeros y mercancías. B - Responsabilidad extracontractual por daños a terceros en la superficie y en Transporte gratuito. C - Abordaje Aéreo. Concepto. Daño causado a aeronaves, personas y bienes embarcados y a terceros en la superficie.....Pág. 98.

CAPITULO XI : Accidentes Aéreos. Búsqueda, Asistencia y Salvamento. Investigación de Accidentes de aviación. Seguro Aeronáutico. Legislación aplicable, Jurisdicción y Competencia.....Pág. 115.

BIBLIOGRAFIA.....Pág. 127.

CAPITULO I

Introducción. Consideraciones preliminares que hacen a la cuestión aeronáutica. Elementos esenciales del Derecho Aeronáutico.

Cuestiones introductorias preliminares.

Previo al análisis cuasi exegético de las normas que regulan y tutelan la actividad aérea, Ley 17.285, sus modificatorias y complementarias, Decretos nacionales y demás normalizaciones emanadas de autoridad competente, Convenios y Acuerdos Internacionales ratificados por ley del Congreso de la Nación etc. cabe realizar algunas consideraciones preliminares que nos acerquen al objeto de estudio.

En este camino, la legislación aeronáutica no escapa a las premisas que alumbran todo el cuerpo normativo nacional, nos referimos a los Derechos Reales y a los Personales, a las personas y cosas que, para el caso, participan de la aeronavegación.

Así y desde este punto de vista, la legislación imperante tutela y regula las relaciones entre las cosas y las personas. Si esto es así, debemos remitirnos a lo que se establece en materia de derecho civil y decir, al referirnos a la voz persona, que esta rama jurídica está, al igual que el resto del plexo normativo vigente, significando que está utilizada, según lo establece la doctrina, como expresión jurídica.

Agregamos que ello es de este modo en contraposición al criterio de persona natural toda vez que la primera no existe sino como un fin jurídico que es lo que nos interesa en este caso en examen.

Distintas son las personas que participan del hecho aeronáutico. Así tenemos las que realizan prestaciones en beneficio de otras, es lo que la ley llama personal aeronáutico. Dentro de esta tipología están, en su integración, las que realizan actividades de carácter eminentemente técnico, las administrativas y aquellas otras que asisten y complementan a las anteriores.

A su vez, más adelante al tratar en concreto el tema veremos en detalle, deberá distinguirse entre las que se desempeñan en la aeronave y las que permanecen en la superficie.

También, siempre dentro de la cuestión persona, intervienen los titulares de las aeronaves o propietarios y los que sin serlo detentan su tenencia y desarrollan todas las tareas que la ley tipifica como explotación de aeronaves.

Otros personajes que integran la comunidad definida por el hecho y la actividad aérea son los constructores que según la modalidad de ejecución de las aeronaves asumirán diversa condición jurídica.

Finalmente la ley trata, en este complejo de relaciones, aquellos que participan del hecho aéreo como causa productora de derechos, nos referimos a los usuarios de los servicios y/o prestaciones aeronáuticas.

Como habrá podido advertirse dos aspectos subyacen en lo expresado, uno de naturaleza esencialmente aclaratoria, el sentido que damos a persona, a más del jurídico ya adelantado, es en sentido amplio, vale decir comprensivo de persona se existencia visible y persona ideal.

El segundo aspecto, consecuencia del anterior, está referido a que contribuyen en su definición las diversas ramas del derecho que participan de la tipificación de cada una de ellas.

Así convergen el Derecho Internacional y el interno o Nacional. En cuanto al primero, adelantamos que en la brevisima cronología, que exponemos en el punto siguiente, resaltamos la gran influencia que tiene en el segundo.

Efectivamente la actividad desarrollada por los juristas desde el momento mismo que el hombre logra vencer la resistencia del aire y utilizarlo como un modo de transporte que en menor tiempo que cualquier otro, permite unir y trasladar personas, cosas y bienes.

Convenios como el de París de 1.919 y el de Chicago, por citar los mojones más destacados de esta rama del derecho, a más de la regulación específica en la cuestión de las relaciones jurídicas entre naciones de la comunidad internacional, han dejado su impronta en las normas del derecho interno.

Basta confrontar aquellos, los convenios, con las leyes nacionales, en especial con la 17.285, para concluir que este último asume en su texto los principios y recomendaciones contenidas en el articulado de los primeros.

Dentro del Derecho Interno o Nacional (extensivo al primero) actúan el derecho público en lo que le compete por ejemplo al derecho laboral, y también el civil y comercial, societario, financiero etc.

De manera que habrá que estar a la ubicación que, actuando como parte de la relación jurídica, detenta en un momento dado del negocio jurídico, para establecer los efectos, derechos y obligaciones que se derivan de la actividad aérea.

En lo que respecta a las cosas, cabe expresar la sujeción al régimen establecido en el Código Civil en el Libro Tercero, De los Derechos Reales, Título I “De las Cosas consideradas en si mismas, o en relación a los Derechos”. En realidad estamos partiendo de aquella tipificación del Código Civil del artículo 2.311 y siguientes.

Este concepto de cosas, verdaderamente debe ser entendido como de los bienes, esto por el carácter de los mismos, no olvidemos que ellos comprenden no solo a los objetos materiales y las nuevas categorías de cosas, incorporadas por la Ley 17.711 de 1.967, y también a los inmateriales.

Por otro lado el 2.312 in fine agrega “*El conjunto de bienes de una persona constituye su patrimonio*” y el régimen de hipoteca, embargo etc. deben mirarse, entre otros, desde la óptica precisamente del patrimonio.

Así participan con este criterio legal, la aeronave, sus partes constitutivas y demás elementos mecánicos que la integran. Sobre ella recaen aspectos que hacen, por ejemplo, a su identificación.

Resulta importante destacar que en esta materia lo sustancial de la identificación es la determinación de la nacionalidad de la aeronave.

Ella, la nacionalidad, determina la ley aplicable, de aquí su trascendencia jurídica. Además las marcas de nacionalidad y la matrícula equivalen, como veremos más adelante con mayor detalle, al nombre.

Otro de los elementos esenciales de la actividad aeronáutica es la superficie desde donde despegan o aterrizan las aeronaves. En este caso debe distinguirse, la ley regula ambos, entre las áreas sólidas y las líquidas.

Es que esta actividad puede desarrollarse tanto desde una superficie sólida, tierra, cuanto desde una acuosa, el único requisito sustancial es de que ambas reúnan en si el requisito de ser aptas para ello.

Los inmuebles en superficie sólida, deben, a los fines del estudio jurídico, distinguirse entre aquellos que son asientos de los aeródromos y los bienes inmuebles pertenecientes

a los privados ubicados en sus adyacencias, y en general el resto que se encuentran sobre la proyección de la ruta aérea por donde circula la aeronave.

Relativo a los primeros, debemos decir que su complejidad en algunos casos es tal que al decir de Griselda Capaldo *“Todo aeropuerto puede ser visto como una unidad económica funcional equiparable a una pequeña ciudadela* en la que un constante movimiento humano trajina las obras que componen su infraestructura : calles de rodaje, negocios, playas de estacionamiento, hoteles, salas para el arribo y partida de pasajeros, talleres para el mantenimiento de aeronaves y vehículos, brigada de bomberos, oficinas administrativas, servicios de seguridad, hangares, depósitos, estaciones para el expendio y almacenamiento de combustible, servicios de comida o *catering*, bares e incluso capillas”.

En el caso de los segundos, inmuebles vecinos al aeródromo, la ley les establece restricciones estrictas a las que deben ceñirse en materia de elevación sobre el nivel del suelo conforme el régimen de planos horizontales y oblicuos que las normas exigen con motivo de la seguridad del vuelo.

Para los inmuebles en general rige el deber de tolerancia derivado del principio de libertad para circular por el espacio atmosférico. Este principio de libertad está vigente dentro del territorio argentino y sus aguas jurisdiccionales.

En el caso de inmuebles en tierra, deberemos estar a lo normado en el artículo 2.518 del Código Civil. En realidad el codificador ha adoptado en su texto la estipulación del artículo 522 del Código napoleónico. La doctrina entiende que la interpretación de su texto debe estar al sentido que le dio el legislador al momento de su redacción, y en este camino no podía otorgar, ni atribuir, al propietario del suelo, más derechos que aquel que le otorga el Derecho Natural, es decir conferir un derecho de extensión infinita que sería el único modo de poder oponerse a la utilización del espacio aéreo.

Más enfocado en el objeto en estudio, es la norma en particular la que resuelve el dilema definitivamente, de aquí que sobre la base de los principios del derecho civil es el Código Aeronáutico quien en concreto resuelve en el artículo 6 la cuestión.

En cuanto a los inmuebles en superficie líquida, debemos refrescar el régimen relativo a las aguas jurisdiccionales para lo cual debemos remitirnos a las regulaciones del Código Civil estipuladas en el Libro Tercero, Título I, Capítulo Único, Art. 2340 y siguientes donde se fija la calidad de bienes públicos a :

“...1) los mares territoriales hasta la distancia que determine la legislación especial, independientemente del poder jurisdiccional sobre la zona contigua ; 2) los mares interiores, bahías, ensenadas, puertos y ancladeros ; 3) los ríos, sus cauces, las demás aguas.... ; 4) las playas del mar y las riberas internas de los ríos..... ;5) los lagos navegables y sus lechos.....”.

Todo lo transcrito conforme a lo normado con motivo de la reforma de la Ley 17.711, art. 1, inc. 91. El requisito exigido es el de ser aptas para la actividad. El concepto de apto involucra en sí el de seguridad y ello conlleva ínsito la necesidad de su habilitación.

Por último, el tercer elemento esencial de esta actividad es el espacio aéreo. Este requiere de definiciones que hacen a su determinación jurídica. Establecer hasta donde se extiende es definir dos actividades que están reguladas y tuteladas según sus propias legislaciones.

Efectivamente, el límite superior dirime hasta donde se extiende esta rama del derecho y el punto desde donde comienza el derecho espacial. La importancia de su definición, fijación de la “frontera aérea”, radica en las consecuencias del régimen aplicable.

En el caso del Derecho Aeronáutico porque se rige por el principio de soberanía de los Estados y define donde finaliza el espacio aéreo, significa establecer hasta donde se extiende la soberanía de los Estados.

No por sabido obviaremos decir que lo que caracteriza a la actividad aeronáutica en general es el alto factor de incidencia transfronteriza, que ella desborda los límites territoriales de los Estados y con ello sus competencias jurisdiccionales.

Es que el espacio aéreo, en la concepción de los juristas, en las postrimerías del siglo XX y al inicio del XXI acuerda su estudio, nosotros respetaremos este criterio, desde una óptica doble:

a) como el ámbito jurídico de las relaciones producidas por los hechos y actos generadores de derechos. Así la doctrina diferencia entre espacio aéreo y atmósfera.

Al primero lo trata como un continente, es el lugar donde se desarrolla toda la actividad aeronáutica. A la segunda como contenido y que, para el caso que nos ocupa, es el elemento indispensable en los procesos de sostén y sustentación aerodinámica.

b) como componente climático, relativo no solo al tratamiento de la meteorología, necesaria para la determinación de los riesgos y seguridades en la navegación aérea, sino también en todo cuanto hace al estudio y análisis del impacto ambiental producido por las aeronaves en vuelo como consecuencia de las emisiones liberadas por los motores que las impulsan y sustentan.

En cuanto al Derecho Espacial se refiere y cuyo origen se encuentra, precisamente, donde finaliza el espacio aéreo, está formando parte de un ámbito superior, el espacio estelar y todo lo que este comprende.

A manera de brevisimo comentario, y con las limitaciones propias de quien no es un especialista en la materia ni mucho menos, el universo, incluyendo nuestro planeta, según los sostenedores de la teoría del big-bang ha debido evolucionar durante más de 15.000 millones de años para lograr expandirse.

Por su parte, dentro de este fenómeno, la Vía Láctea ha tardado para mostrarse tal como la percibimos, integrante del universo, unos 10.000 millones de años.

El desconocimiento, la ignorancia del hombre, respecto del espacio sideral, sumado a la existencia de solo una presunción de que existiría vida en otros planetas y/u otras galaxias, no ha permitido desarrollar una ciencia del derecho espacial de carácter interplanetario.

De aquí que solo trate, esta novísima rama jurídica, de regulaciones internacionales entre países integrantes de la comunidad de naciones y no de la tutela o relaciones e ínter - relaciones planetarias o ínter - galácticas.

Con esta reducida aclaración debemos señalar entonces que el Derecho Espacial, que tiene como ámbito, según dijimos, el espacio superior y que se desarrolla a partir del límite superior del espacio aéreo, está regido, en materia jurídica, por el Principio de Libertad de los Estados relativo a su exploración, en un todo de acuerdo con lo regulado por el Tratado del Espacio, que fuera aprobado por aclamación el 27 de enero de 1967. Ratificado en nuestro país por la Ley 17.989.

Ahora bien, de lo someramente expuesto, podemos decir que a modo de conclusión resultan elementos esenciales de esta disciplina del derecho:

1. Las personas con el criterio establecido.
2. Las cosas y bienes : a) aeronave y sus partes.
b) las instalaciones en superficie.
3. El espacio aéreo : conforme sus regulaciones.

CAPITULO II

El Código Aeronáutico de la Nación. Su estructura. Esquema general de la Ley 17.285, sus modificatorias y Decretos reglamentarios. Breve cronología del Derecho Aeronáutico. Denominación, Objeto y Concepto de Derecho Aeronáutico. Caracteres.

I. Introducción al derecho aeronáutico. Breve cronología.

La navegación aérea en cuanto a sus orígenes se refiere debe remontarse, según los estudiosos de esta materia afirman, al año 1884, cuando el dirigible “La France”, de los capitanes Renard y Krebs, asombró al mundo al demostrar que, el hombre no solo podía transitar a su antojo en suelo firme, o trasladarse a puntos distantes mediante la navegación marítima, sino también, elevarse en el medio aéreo y seguir un rumbo prefijado regresando al punto de partida.

Hacia 1889, tan solo cinco años más tarde, en París se realizó, en el marco y con motivo de la celebre Exposición Universal, el Congreso Internacional de Aeronáutica. Allí entre los temas abordados se incluyó el tratamiento de cuestiones atinentes al nuevo e incipiente derecho aéreo.

La cuestión más relevante que se consideró fue la de incorporar en la solución de controversias normas del derecho marítimo, en especial para el caso de naufragio de aerostatos (Henry - Couannier, “Elementos creadores del Derecho Aéreo”, 1.930, página 12), también se consideró si los gobiernos debían abocarse al otorgamiento de licencias de aeronáutica civil a sus tripulantes.

El impulso de esta nueva disciplina se da apenas iniciado el siglo XX. En 1.901, Fauchille publica su célebre “El dominio aéreo y el régimen jurídico de los aerostatos”, es esta publicación la que introduce la discusión respecto de los principios y extremos que debían alumbrar esta nueva disciplina jurídica.

Plasma en él un principio que aún hoy no ha sido dilucidado en su totalidad, toda vez que existen posiciones doctrinarias disímiles entre los Estados que integran la comunidad de naciones. Nos referimos al principio de la libertad en el espacio aéreo.

Prosiguiendo con la narración de esta cronología abreviada, cabe señalar que, en 1.909 en París, centro de la nueva disciplina jurídica, se constituye el Comité Jurídico Internacional de la Aviación. Se adscriben a él, diversos juristas provenientes de distintos países, a los fines de ***“elaborar una legislación internacional conforme las necesidades e intereses de la nueva locomoción”***.

El progreso normativo del nuevo derecho continúa con la celebración de tres Congresos organizados por este Comité. Todos se llevan a cabo antes del comienzo de la primera guerra mundial. Así, París en 1.911, Ginebra al año siguiente y Francfort en 1.913 alumbran las primeras normas del proyectado “Código del Aire” de carácter internacional.

En el medio, 1.910, también en París se celebra, en el mes de mayo, La Conferencia Internacional de Navegación Aérea, de la que participan ahora delegados de 18 países Europeos. Resultó un fracaso toda vez que no arribaron a ninguna conclusión. De cualquier manera su importancia deviene del interés y despertar de las naciones respecto de esta nueva industria y su regulación legal.

Paralelamente, Verona ya no es solo la ciudad de los enamorados, no son los capuletos ni los montescos quienes trascienden sino es el “Congreso Jurídico Internacional para la Locomoción Aérea” que se lleva a cabo apenas finalizada la anterior Conferencia de París, es el mes de junio de 1.910.

Allí se arriban a conclusiones tales como que:

- a) la atmósfera que domina el territorio y el mar territorial debía considerarse como atmósfera territorial y consecuentemente sometida a la soberanía del Estado.
- b) la atmósfera que domina los territorios desocupados como así también la del mar libre debía considerarse atmósfera libre.
- c) el paso y la circulación de aeronaves por el espacio territorial debía ser libre, excepción de las normas de policía necesarias y del régimen inherente a la nacionalidad de las aeronaves.
- d) las reglas de circulación debían ser consecuencia de acuerdo entre naciones.
- e) debían establecerse convenciones de uso obligatorio internacionalmente que permitan la identificación de la nacionalidad de la aeronave, y la prohibición de aterrizaje en propiedades privadas salvo en los casos de necesidad y con la obligación de indemnizar a su titular.

La dinámica que adquiere la disciplina jurídica aeronáutica es de tal magnitud que se suceden ininterrumpidamente congresos, conferencias y convenciones, nacionales unas, con la finalidad de determinar ponencias, e internacionales las otras, para plasmarlas en normas de aplicación obligatoria.

Es así como se dictan las primeras reglamentaciones de la materia, en 1.911 son Francia e Inglaterra quienes la establecen, les sigue Italia en 1.914 y algunos Estados de, valga la redundancia obligada, Estados Unidos de Norteamérica.

EEUU y Canadá suscriben en 1.910 acuerdos bilaterales, al igual que Francia y Alemania en 1.913.

1.914 a 1.918 es el período de interrupción obligada de la actividad jurídica en materia aeronáutica, el primer conflicto mundial impide la actividad, pero no bien finaliza la contienda en París se firma el Convenio para la reglamentación de la navegación aérea internacional el cual hasta 1.944 constituyó al decir de Lena Paz, la carta magna de la aviación civil internacional.

Madrid en 1.926 es el asiento del primer Congreso Iberoamericano de Navegación Aérea, en el se suscribe un acuerdo que reprodujo con algunas adaptaciones el de París de 1.911.

La Habana es el asiento por su parte del primer encuentro Latinoamericano, es en 1.928 cuando se celebra la Conferencia Panamericana de Aviación Comercial donde se firma un acuerdo semejante al de París de 1.919.

En 1.926 nace el Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos - CITEJA - que funcionó hasta 1.946. Se destaca de su labor la redacción del Convenio de Varsovia de 1.929 sobre unificación de ciertas reglas en materia de transporte aéreo internacional, también la del Convenio de Roma de 1.933 relativo al embargo preventivo de aeronaves y la del Convenio de Bruselas de 1.938 sobre asistencia y salvamento de aeronaves en el mar.

1.944 es un hito más que importante en la conformación de la normativa regulatoria tutelar del nuevo derecho del aire, es Chicago el asiento de este histórico mojón jurídico en materia de navegación aérea, por este convenio se crea la Organización de la Aviación Civil Internacional - OACI - que incluye en su estructura un Comité Jurídico internacional encargado de la elaboración de proyectos de normas de derecho internacional aeronáutico.

De la profícua labor de este Comité Jurídico se desprenden las normas de diversos Convenios internacionales, como por ejemplo: los de Ginebra de 1.948, Roma, 1.952 etc.

También leyes aeronáuticas nacionales como: la Ley Federal Suiza de navegación aérea de 1.948. El Código Aeronáutico Argentino de 1.954 - Ley 14.307 -. El Código del Paraguay de 1.957. La Ley de navegación de España de 1.960, el Código Aéreo de la Ex - Unión Soviética de 1.962 o el Código Aeronáutico Uruguayo de 1.972 entre otros muchos.

La lectura de este apretado parágrafo da idea de la magnitud, velocidad, plenitud, dinamismo e Internacionalidad que caracteriza a esta rama del derecho. Aclaremos que el mismo ha sido extraído de la síntesis histórica que a su vez ha realizado el ilustre profesor Juan A. Lena Paz en su obra Compendio de Derecho Aeronáutico, al cual seguimos y remitimos.

II. Denominación. Objeto y Concepto. Caracteres.

Denominación : El derecho aeronáutico es una de las ramas del derecho que nace y se consolida a partir de las normas del derecho de la navegación o derecho marítimo como se denominó en sus comienzos.

La necesidad de regular el tráfico en el medio aéreo, consolidar el desarrollo de la aeronáutica y proveer a la seguridad jurídica respecto de un hecho de eminente carácter técnico como lo es la circulación en el espacio atmosférico por una máquina o vehículo que utilizando principios provistos por la física como el de sustentación y propulsión permite el traslado de personas, cosas y bienes entre puntos distantes que por su magnitud necesitarían de mucho tiempo para lograrlo.

Como toda rama nueva del derecho la definición de su designación está sometida a controversias de carácter lingüístico, técnico y jurídico que pretenden reflejar en ella el contenido real de su regulación.

Así y más allá de lo que por derecho de la navegación, derecho aeronáutico o derecho de la aviación pueda entenderse, su contenido no deja lugar a dudas. Además desde la década de los ochenta, en el siglo pasado, al hecho técnico de circular con un vehículo el espacio atmosférico o espacio aéreo debe agregarse, como bien lo sostiene Basualdo Moine en un artículo periodístico de su autoría del 15 abril de 1981, publicado en el periódico La Nación, “El lanzamiento del Columbia frente al Derecho”, un hecho nuevo cual es el de poder circular en el espacio superior, donde la atmósfera no existe.

Efectivamente el “Columbia”, como sabemos es un transbordador espacial que reúne en sí por lo menos dos grandes características, las que le son propias a los aviones y las que corresponden a las naves espaciales.

El detalle que los diferencia de ambos es que teniendo el perfil del clásico avión tiene adosado a sus lados dos cohetes que son los que permiten el lanzamiento y el atravesamiento de la capa atmosférica que rodea la tierra.

Alcanzada la posición espacial planteada como objetivo de una misión determinada el desplazamiento orbital en el espacio cósmico se realiza bajo el gobierno de sus tripulantes, al igual que el descenso que se efectúa como si fuera un avión convencional lanzado en picada que aprovecha su superficie de sustentación para aterrizar a una velocidad un poco superior a los 300 km. por hora (poco más que una nave común).

Este hecho técnico nuevo deja planteado una cuestión también nueva que deberá dilucidarse en el futuro.

Es que lo técnico acerca lo jurídico, ha establecido una zona gris entre lo que es el “derecho aeronáutico” o “de la navegación aérea”, con el “derecho espacial” que goza en su caracterización de principios totalmente diferentes a los que alumbran esta rama que estamos tratando.

Un ejemplo a manera de adelanto basta para distinguirlos, se trata que el primero, “Derecho Aeronáutico” basa toda su estructura jurídica sobre la base del principio de soberanía de los Estados relacionado a sus respectivos espacios aéreos.

El Convenio de Chicago del año 1944 que reemplazó al de París de 1.919 es el que así lo estipula, habiendo cumplido este con los pasos constitucionales exigidos por las cartas magnas de los países signatarios.

En cambio el segundo, “Derecho Espacial”, se desarrolla a partir de la consagración del principio de libertad de los Estados para la exploración y uso del espacio cósmico, la luna y demás cuerpos celestes según reza en el llamado Tratado del Espacio del 27 de enero de 1.967 y que fuera ratificado por Argentina por ley del Congreso 17.989.

Por lo sucintamente expuesto y conforme la finalidad y objeto académico perseguido para los estudiantes de Ingeniería Mecánica Aeronáutica y basados en el principio físico mencionado más arriba, utilización del aire como elemento de sustentación y propulsión, a esta rama del derecho que analizaremos y desarrollaremos en adelante debe denominársele conforme la doctrina mayoritaria lo ha establecido como “Derecho Aeronáutico” y así nos referiremos en adelante.

B) Objeto: Como toda rama del derecho esta también apunta a la regulación, tutela y armonización de intereses diversos (políticos, sociales, técnicos, económicos, financieros, públicos, privados, nacional, internacional etc.) solo que en este caso se trata de aquellas que se derivan de la práctica de la navegación aérea.

Son estos intereses, su importancia cualitativa y cuantitativa las que imponen la obligatoriedad de su regulación jurídica. También la referida al espacio aéreo, su circulación, el régimen de aeronaves, personal afectado directa o indirectamente a las prestaciones que el servicio aéreo provee, la asistencia y salvamento, responsabilidades emergentes de la actividad aeronáutica, seguros, ley aplicable, jurisdicción y competencia etc.

De esta complejidad se desprende toda la estructura jurídica que conforma esta rama del derecho y que, como puede apreciarse, se integra con normas que provienen del derecho internacional, del nacional, ambos público y privado, del derecho sustancial y del formal etc.

Es esta diversidad la que define el objeto de las regulaciones y de la tutela jurídica que abarca aspectos de muy distintos caracteres pero que se derivan de aquel hecho técnico mencionado y que se agrupan en un todo orgánico conformando un verdadero sistema de normas calificadas por la especialidad de la materia aeronáutica.

C) Concepto: Bien tenemos hasta ahora, por una parte la denominación de esta rama del derecho, por la otra, perfilado el objeto de la tutela jurídica conforme los intereses en juego, cabe ahora entonces, ensayar la definición de un concepto representativo que los comprenda. En este sentido confesamos la inutilidad de un esfuerzo intelectual en esta dirección toda vez que ella ya ha sido planteada por parte de prestigiosos

estudiosos del derecho aeronáutico, y que nosotros poco o nada podemos agregar a los conceptos establecidos.

Solo cabe, en nuestro modesto criterio, adscribirnos a una de las definiciones más representativa de nuestro pensamiento y adoptarla como propia.

Adelantamos pues, nuestra opinión coincidente con aquella otra, planteada a mediados del siglo XX, en su primer tratado de la materia en tratamiento por el magistral jurista de Derecho Aeronáutico el Dr. Videla Escalada, coautor del Código Aeronáutico.

Es este maestro, quien en su Derecho Aeronáutico I (publicación de 1.969, página 18) y con el invalorable aporte del maestro Rodríguez Jurado define: ***Derecho Aeronáutico es el conjunto de principios y normas, de derecho público y privado, de orden interno e internacional, que rigen las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica o modificadas por ella.***

Podríamos agregar, a mayor abundamiento y con finalidad ampliatoria del concepto transcrito que, cuando refiere “conjunto de principios y normas” esta significando ordenación sistematizada y jerarquizada de principios y regulaciones que tutelan, aseguran y garantizan relaciones, hechos y actos jurídicos, que se establecen como resultado de la prestaciones con origen en la actividad aeronáutica.

Que ellas integran un conjunto armónico, cerrado y autosuficiente para buscar soluciones.

D) Caracteres: La bibliografía sintetiza los caracteres del Derecho Aeronáutico agrupándolos en cinco. En una ordenación que atienda su importancia podemos decir que, de mayor a menor, son:

1. Internacionalidad.-
2. Politicidad.-
3. Autonomía.-
4. Dinamismo.-
5. Plenitud.-

1. Internacionalidad: El fenómeno aéreo es un hecho que se produce cotidianamente tanto dentro como fuera del territorio de los estados, además de modo permanente surcan sus cielos aeronaves de distintas nacionalidades. Constantemente podemos observar en aeropuertos de cierta importancia la partida y el arribo de aviones de los orígenes y destinos más apartados del territorio de un estado cualquiera.

Por otra parte al constituir un medio de transporte ideal para acortar los tiempos en distancias largas y favorecer el tráfico comercial y particular de bienes y personas la navegación aérea es particularmente al igual que la marítima típicamente internacional. Este carácter da lugar al nacimiento, desarrollo, modificación y extinción de derechos y obligaciones que se originan a su consecuencia.

Esta particularidad es la que ha llevado a la comunidad internacional a realizar acuerdos, tratados y convenciones multilaterales de manera de establecer normas y regulaciones uniformes y homogéneas que encaucen las relaciones jurídicas, las armonicen y eviten, eliminen o resuelvan cuestiones litigiosas que se pudieren derivar de estas.

Dos aspectos importantes tiene la actividad aérea, una de carácter público y otra privado. En relación con el primero, la regulación y tutela jurídica está regida por el

Convenio de Chicago del año 1.944, representa algo semejante a lo que podríamos denominar el Estatuto Mundial de la Aviación Comercial. La causa de tal pomposa denominación se encuentra en el hecho de haber sido ratificado por la casi totalidad de los Estados.

En materia de derecho privado, segundo aspecto señalado, debemos decir que las relaciones y regulaciones legales están regidas por el Convenio de Varsovia de 1.929 que ha alcanzado un número de ratificaciones más que significativo y los principios que allí se sustentan han sido adoptados por la mayoría de la legislación interna de los países que integran la comunidad internacional.

En nuestro caso particular, la República Argentina los ha adoptados en sus Códigos Aeronáuticos, tanto en aquel sancionado en 1.954, Ley N°14.307, cuanto en el de 1.967, Ley N° 17.285.

Aclaremos que si bien los Estados gozan de autonomía legislativas estos convenios tienen gran influencia sobre el derecho interno toda vez que imponen un deber, el de asegurar su observancia en la jurisdicción local. Esto ha permitido alcanzar una apreciable uniformidad en las legislaciones nacionales de diversos países lo que mejora las relaciones y potencia las posibilidades que la materia aeronáutica ofrece.

2.Politicidad: Sin dudas que los factores de orden político influyen enormemente en la elaboración y establecimiento de leyes que enmarcan las relaciones jurídicas. En materia de derecho público el principio de soberanía del Estado respecto del espacio aéreo encima de su territorio encuentra su razón y causa en la necesidad de precaverse respecto a los riesgos e intereses que significa un avión surcando sus cielos.

Otra cuestión que no resulta menor al valorar este carácter es que la aeronave constituye en el tráfico aéreo nacional e internacional y también en el comercio y todo lo que este conlleva un instrumento del cual la política no puede estar ausente porque hace a los intereses esenciales de un país y ello obliga al establecimiento de normativas que favorezcan el logro de estas finalidades.

3.Autonomía: Aunque autores destacados no incluyen a la autonomía dentro de los caracteres que tipifican y definen esta rama del derecho, en nuestro modesto juicio creemos que debe estar incluida en su enumeración y ocupando un lugar prevalente en su consideración toda vez que está fundada en los principios generales del derecho aeronáutico que más adelante expondremos y que son los que han provisto a la sociedad de un país y a la comunidad de naciones de un sistema legal orgánico y homogéneo de aplicación en las relaciones jurídicas nacidas de la actividad aérea, y que, en razón de su especialidad, al decir de Lena Paz, “adquiere individualidad propia dentro del ordenamiento jurídico general.

Además la unidad orgánica del derecho aeronáutico resulta autosuficiente y apta para determinar soluciones jurídicas a las cuestiones de igual índole que se presentan en el tráfico jurídico derivado de la habitualidad de la materia aérea.

Complementando lo expresado señalamos con Ambrosini (Curso de Derecho Aeronáutico tomo I, año 1.933) que la autonomía del Derecho Aeronáutico se sostiene en la premisa de que reúne las condiciones exigidas para ello por la doctrina: Novedad orgánica de la materia ; Especialidad de los principios generales que la rigen y plenitud de la disciplina en sus aspectos público y privado.

4. Dinamismo: Sería una cualidad distintiva del Derecho Aeronáutico. Es la rapidez con que se manifiesta su formación lo que obliga a una actualización permanente y a su revisión en períodos relativamente cortos.

La tecnología, el desarrollo ininterrumpido y constante de la industria aeronáutica, las modificaciones en las condiciones de navegación por la incorporación de nueva tecnología, las mejoras técnicas que en su consecuencia se experimentan, afectan las regulaciones jurídicas que requieren de su acompañamiento a los procesos de avance.

Así a título de ejemplo citamos dentro de los contratos de transporte de personas “el charter” aeronáutico que ha exigido y aún lo reclama, una actualización y acomodamiento de las reglas del contrato a las nuevas expectativas y requerimientos del mercado.

La globalización económica experimentada de manera acelerada en estos últimos años requiere atender de igual manera, los aspectos legales que el incremento de la demanda de servicios aéreos ha planteado, ventajas e inconvenientes atraen la atención de juristas y estudiosos de esta rama del derecho.

Aduana, policía, utilización del espacio aéreo urbano, por el uso del helicóptero, en desplazamientos que van desde un simple traslado desde un aeropuerto hasta el centro de la ciudad, o el correspondiente al traslado de personas desde sus residencias hasta los lugares de traslado. Operaciones de salvamento y vigilancia, urgencias médicas etc. van modificando el comportamiento ciudadano y con ello generando nuevas relaciones legales que requieren de normativas acordes a los intereses en juego.

5. Plenitud: Como toda rama del derecho las normas que la integran, a pesar de su diversidad y de apuntar a órbitas diferentes del actuar, público o privado, y de su distintas temáticas, procuran, actuando como sistema de normas, a alcanzar un nivel de justicia situado en el equilibrio de intereses comprometidos o afectados por la actividad aeronáutica.

Esta situación, y su estructura sistémica permiten, por inducción, resolver cuestiones más complejas e inimaginables mediante la aplicación de los principios generales de este brazo del derecho que son el punto de partida para toda elaboración jurídica y con el maestro Videla Escalada...”facilita la búsqueda, dentro del contenido propio del Derecho Aeronáutico, de soluciones adecuadas a los problemas derivados de la navegación, no contemplados en las respectivas normas.”

En la actualidad no hay analista del derecho o jurista que se atreva o pueda negar la vigencia y existencia de un conjunto de normas y principios que constituyen un conjunto sistémico completo que actúan como un derecho uniforme.

III. Principios Generales del Derecho aeronáutico.

En forma reiterada citamos los principios generales de esta disciplina, corresponde pues su explicitación a los fines de su determinación y relacionamiento de todo lo que hemos venido exponiendo. Aclaremos que estos no son otra cosa que juicios de valor que orientan y condicionan la solución jurídica de los problemas y cuestiones que plantea la navegación aérea, al decir de Federico Videla Escalada son “nociones básicas que sirven de punto de partida para todas las elaboraciones de la materia y, por la simple aplicación de reglas de pura lógica, dominan las normas a dictar y rigen los temas a través de las diversas soluciones”.

Los más importantes son:

1°. Los Estados tienen soberanía exclusiva y absoluta sobre el espacio aéreo que cubre sus territorios.

2°. Los derechos del propietario del suelo deben ceder en beneficio de la circulación aérea.

3°. La aeronave no debe permanecer inactiva.

4°. El viaje aéreo siempre debe realizarse.

5°. La responsabilidad contractual y extracontractual derivada de los hechos y actos vinculados con la actividad aeronáutica es limitada.

Del primer principio se deriva, el poder de policía aeronáutico en manos del Estado que faculta a sancionar normas regulatorias de la circulación aérea por ejemplo.

El segundo establece entre otras la facultad del estado a establecer normas de restricción al dominio privado en beneficio de la circulación aérea en la vecindad de los aeropuertos, o las servidumbres aeronáuticas.

Por el tercer principio se procura materializar los motivos de interés general que rige la navegación por el espacio aéreo, asegurando por ejemplo el rápido desplazamiento entre lugares alejados. Subyace además un criterio económico que exige a la aeronave que esté en el aire la mayor cantidad de tiempo de manera de amortizar su altísimo costo.

El cuarto principio general procura, siempre a modo de ejemplo, obtener los recursos necesarios para que el viaje se realice, de aquí que las leyes disponen que los créditos privilegiados sobre la aeronave originados con motivo del último viaje sean preferidos al de los viajes precedentes. Por último la limitación a la responsabilidad tanto contractual como extracontractual es un principio que pone en acto la autonomía de esta rama del derecho toda vez que va en contra de aquel otro principio general del derecho común cual es el de reparación integral del daño producido.

IV. El Código Aeronáutico de la Nación. Su estructura. Esquema general de la Ley 17.285.

Las normas del Código Aeronáutico Argentino como compendio de regulaciones y tutelas establecidas para armonizar las relaciones que se derivan de la actividad aérea están referidas a las cuestiones internas en materia de derecho.

Las de origen internacional están reguladas por los convenios y acuerdos internacionales ratificados conforme las exigencias de la Constitución Nacional. Con las salvedades apuntadas debemos ahora comenzar el análisis de la Legislación interna o derecho positivo nacional. En esta vía corresponde en primer lugar señalar que la regulación de la actividad aeronáutica está regida no solo por el Código Aeronáutico, o con mayor estrictez por la ley 17.285, sino que actuando como faro inmediato al de la Constitución Nacional, alumbrando hacia la base de la pirámide jurídica en la materia aérea, señalando las normas que lo complementan y actualizan.

Así pues las cosas, debemos decir con rigurosidad que, las normas internas de derecho aeronáutico están integradas por el citado cuerpo legal, las demás leyes aeronáuticas, decretos del Poder Ejecutivo dictados en uso de la facultad que le compete y se completa con las resoluciones emanadas de la autoridad administrativa competente.

Más aún, a los fines de resolver cuestiones que exceden este marco de regulación normativa el mismo Código resuelve la cuestión de las lagunas del derecho aeronáutico al establecer en la primera parte del artículo 2° que “si una cuestión no estuviese prevista en este Código, se resolverá por los principios generales del Derecho Aeronáutico y por los usos y costumbres de la actividad aérea; y si aún la solución fuese dudosa, por las leyes análogas o por los principios generales del derecho común, teniendo en consideración las circunstancias del caso”.

Vale decir nuestra pirámide jurídica se conforma en su cúspide por la Carta Fundamental, a renglón seguido se ubica el Código Aeronáutico, inmediatamente a este encontramos las demás leyes, decretos y resoluciones que emanadas de autoridad competente tutelan y regulan las relaciones derivadas de la disciplina aeronáutica. A partir de este escalón jurídico se sitúan las que podríamos sintetizar con el calificativo de fuentes formales de la navegación aérea, vale decir se acomodan los principios generales del derecho aeronáutico, más abajo, como soporte, los usos y costumbres de la actividad aérea y casi en la base ya las leyes análogas para finalmente situarse en esta los principios generales del derecho. Aclaremos que la idealización planteada está referida a la prelación con la que debe atenderse la cuestión aeronáutica desde la óptica del derecho.

Se completa la estructura señalada con los tratados y convenios internacionales suscritos por la Nación con terceros países y ratificados conforme el procedimiento establecido por la Carta Magna, confiriendo a estos según corresponda el rango de letra de la Constitución o el de ley de la Nación. Esta calificación por su parte establece su ubicación, en función de la prevalencia legal, en la figura descrita en el enunciado precedente. De las expresiones vertidas en los párrafos anteriores se desprende claramente la necesidad de distinguir, a los efectos de dejar explicitado el tema, dos tipos de fuentes. Las formales y las no formales que suplen a las primeras en los casos que estas no atiendan la solución jurídica de una cuestión. Respecto de las primeras podemos señalar que están conformadas, en orden de importancia, por: los convenios y acuerdos internacionales ratificados según la Constitución Nacional, el Código Aeronáutico, las leyes reglamentarias, decretos y resoluciones que los complementan y finalmente los usos y costumbres de la actividad. En cuanto a los convenios y tratados que en apretada síntesis y sin ser exhaustiva la cita, pueden mencionarse el ya comentado convenio de París de 1.919 (Ley 12.152) ; el de Varsovia del años 1.929 (Ley 14.111) ; el de Roma de 1.933 (Ley 23.111) ; el de Montevideo de 1.940 el de Chicago de 1.944 (Ley 13.891) ; el de Roma de 1.952 (Ley 17.404) y el de Montreal (Ley 20.411). En cuanto a la Ley 17.285 - Código Aeronáutico - redactado por una comisión integrada por juristas de la valía de Videla Escalada, Néstor Errecart y Héctor Perucchi, rige, conforme reza en el artículo primero, “la aeronáutica civil en el territorio de la república Argentina, sus aguas jurisdiccionales y el espacio aéreo que los cubre”....

Los usos y costumbres aeronáuticos son aquellos principios caracterizados por la espontánea repetición constante y uniforme en el tiempo, “de ciertos modos de conducta observados por grupos humanos vinculados con la actividad aeronáutica” (Lena Paz). Los límites a su aplicación están establecidos en el artículo 17 del Código Civil por tratarse de una norma de carácter general, “los usos y costumbres no pueden crear derechos sino cuando las leyes se refieran a ellos, o en situaciones no regladas legalmente”. El Código Aeronáutico vigente, sancionado en reemplazo del anterior regido por la Ley N° 14.307, trata la temática jurídica regulatoria de la actividad aérea a lo largo de 15 Títulos según se expone a continuación:

CODIGO AERONAUTICO ARGENTINO.

TITULO I. GENERALIDADES.

TITULO II. CIRCULACION AEREA.....*1. Principios generales . 2. Protección al vuelo. 3. Entrada y Salida de Aeronaves del Territorio Argentino.*

TITULO III. INFRAESTRUCTURA..*1. Aeródromos. 2. Limitaciones al dominio.*

TITULO IV. AERONAVES.....*1. Concepto. 2. Clasificación.. 3. Inscripción, matrícula y nacionalidad.. 4. Registro Nacional de Aeronaves. 5. Propiedad de Aeronaves. 6. Hipoteca. 7. Privilegios. 8. Explotador. 9. Locación de Aeronaves. 10. Embargos. 11. Abandono de Aeronaves.*

TITULO V. PERSONAL AERONAUTICO.

TITULO VI. AERONAUTICA COMERCIAL...*1. Generalidades. 2. Servicio de transporte aéreo interno: Sección A: Explotación.. Sección B: Transporte de pasajeros. Sección C: Transporte de Equipaje .Sección D: Transporte de mercancías. Sección E: Transporte de Carga Postal. 3. Servicio de Transporte Aéreo Internacional. 4. Trabajo Aéreo. 5. Fiscalización, actividad comercial.. 6. Suspensión y Extinción de concesiones y autorizaciones. 7. Subvenciones.*

TITULO VII. RESPONSABILIDAD.....*1. Daños causados a pasajeros, equipajes o mercancías transportadas. 2. Daños causados a terceros en superficie. 3. Daños causados en el transporte gratuito. Abordaje aéreo: Sección A: Concepto. Sección B: Daños causados en Aeronaves, personas y bienes embarcados. Sección C; Daños causados a terceros en superficie.*

TITULO VIII. BUSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO.

TITULO IX. INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN.

TITULO X. SEGUROS.

TITULO XI. LEY APLICABLE, JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA.

TITULO XII. FISCALIZACIÓN Y PROCEDIMIENTOS.

TITULO XIII. FALTAS Y DELITOS. 1. Faltas. 2. Delitos.

TITULO XIV. PRESCRIPCIÓN.

TITULO XV. DISPOSICIONES .

V. Espacio Aéreo: Aspectos jurídicos. Regulación del espacio aéreo.

En nuestra introducción al distinguir las diferencias macro jurídicas relativas a la regulación del espacio que se abre al hombre por encima de la superficie señalamos su importancia en cuanto se trata del medio en el que esencialmente se manifiesta la actividad aeronáutica.

Es en el donde la aeronave circula uniendo dos puntos distantes de la superficie terrestre. Dijimos también que el espacio es el continente, el ámbito jurídico de las relaciones, y que además encierra un contenido, la atmósfera, elemento que a su vez facilita la sustentación y por tanto la circulación aérea.

Algo agregamos en cuanto a las cuestiones que merecieron regulación por una parte y tutela jurídica por la otra. Nos referimos en concreto al Derecho de los Estados y al Derecho de los Privados, ambos afectados por el tráfico aéreo.

En relación al Derecho de los Estados por cuyo territorio atraviesan las aeronaves de nacionalidades diversas la regla de aplicación es la que se resolvió por el Convenio de París de 1.919 artículo 1º: “Los Estados Contratantes tienen Soberanía completa y exclusiva”.

Esta norma fue posteriormente ratificada y explicitada con mayor claridad por otro tratado, aquel que alumbra prácticamente toda la legislación de la materia, estamos hablando del Convenio de Chicago de 1.944 cuyos principios nos rigen. Este tratado, ley de la Nación expresa en su artículo 1º: “Los Estados contratantes reconocen que *cada Estado tiene soberanía exclusiva y absoluta sobre la zona que abarca su territorio*”.

De una rápida lectura del texto inferimos que la jurisdicción de los Estados, en cuanto se refiere a sus territorios es excluyente.

En relación al espacio sideral o ultraterrestre el principio al que debemos ajustarnos es el establecido por el Tratado sobre principios que deben regir la actividad de los Estados en materia de exploración y utilización del espacio extraatmosférico, suscrito en 1.967 bajo los auspicios de las Naciones Unidas.

En este instrumento de validez universal se acuerda que: “el espacio ultraterrestre, incluso la luna y otros cuerpos celestes, no podrá ser objeto de apropiación nacional por reivindicación de la soberanía, uso u ocupación ni de ninguna otra manera”. (Artículo II).

Como se infiere de la norma transcrita, dos cuestiones son las que surgen, una relativa a la prohibición para los Estados de reivindicar para sí, por aplicación del principio de soberanía, conquista de planetas o cuerpos celestes, todos los descubrimientos deben ser realizados en nombre de la humanidad y compartidos con la comunidad de naciones.

El otro aspecto que se desprende del texto comentado es el referido a la determinación hasta donde llega la soberanía de un Estado en dirección al infinito celeste. De esta cuestión nos ocuparemos más adelante, luego de dejar asentado el Régimen que campea la cuestión planteada respecto al Derecho de los Privados.

Así corresponde asumir como propia la posición de la doctrina al respecto. En este sentido afirmamos que el derecho de los privados propietarios de los fundos superficarios en relación con el vuelo de aeronaves sobre ellos se resuelve a través de las legislaciones internas de los estados.

Vale decir, en el primer caso la cuestión está a lo que determina la legislación internacional, a lo que se acuerda en convenios y tratados de esta naturaleza. El segundo por su parte, debe resolverse a la luz del derecho patrio, y en el caso particular nuestro opera el principio de que el superficiario no debe obstaculizar la circulación aérea. En verdad se trata de una norma que se deriva de aquel verdadero Código que es el Convenio de París de 1.919 y que nuestra legislación recoge.

Está establecida en el artículo 6° del Código Aeronáutico que reza: “Nadie puede, en razón de un derecho de propiedad, oponerse al paso de una aeronave, si le produjere perjuicio tendrá derecho a indemnización.”

Del texto puede concluirse dos aspectos, uno el deber de tolerancia del superficiario titular de un derecho real, es un dejar hacer en las condiciones que estipula la reglamentación pertinente. Sería una especie de servidumbre de paso por el espacio aéreo constituida a perpetuidad, una restricción permanente a ejercer actividades que puedan perjudicar la circulación aérea.

El segundo es el reconocimiento que la ley hace al superficiario, titular de la propiedad, por cuyo espacio, prolongados imaginariamente los límites de su inmueble, circula una aeronave. Se trata del derecho que la norma otorga para reclamar por los daños y perjuicios que pudiere sufrir como efecto de la actividad aeronáutica.

Con los conceptos expuestos, cabe ahora, sin haber agotado la cuestión, ni mucho menos, abocarnos a la determinación del límite, a determinar una pauta jurídica que nos permita determinar que debe entenderse por espacio aéreo y hasta donde llega la soberanía de los Estados.

La bibliografía y la doctrina es coincidente en reconocer dos “orientaciones” en su determinación, uno basado en criterios de orden técnicos y otro en pautas de carácter jurídico - político.

El primer criterio obedece a un conjunto de razones que a su vez dan sustentos a otras tantas teorías. Así esta la que se ajusta a la Composición de la Atmósfera como factor determinante del límite superior del espacio aéreo.

En este sentido están los estudios realizados por el emérito profesor de esta rama del derecho el Dr. Manuel A. Ferrer (H) quien con el auxilio de profesionales (Ingenieros, especialistas en física y meteorología etc.) se abocó con profundidad a esta cuestión.

El fundamento de esta posición se ubica en el hecho de que la composición atmosférica a nivel de mar está conformada fundamentalmente por un 99,04% de oxígeno y nitrógeno. Y esta estructura a medida que nos elevamos por encima de este nivel, comienza a variar hasta sufrir, aproximadamente a 100 km. de altura, una fotodisociación del oxígeno que pasa del estado molecular que caracteriza su presencia en superficie, al estado atómico.

Dice entonces el maestro cordobés: “El límite debe estar dado por la naturaleza de las cosas y por ello el límite superior del espacio aéreo puede ser ubicado donde hubiere aire, es decir hasta la altura donde la actividad solar hace apreciable la fotodisociación del oxígeno molecular en oxígeno atómico”.

La situación sería esta: hasta esa altura existiría aire tal como se encuentra en todo el trayecto que va del nivel del mar hasta ese punto, más arriba la situación es diferente porque la composición ha variado sustancialmente tanto que allí estaríamos en presencia de otro gas.

Entonces, el gas aire es el que integra el concepto de dominio de los Estados. Es en este medio donde la soberanía tiene valimiento, de aquí el criterio de continente y contenido.

Donde existe contenido existe soberanía, es lo mismo que decir donde existe atmósfera reina la soberanía o también donde el oxígeno permanece en estado molecular tendremos soberanía de los Estados.

Ahora bien las superficies no son planas, tampoco la composición del aire, de modo que no podremos definir una altura uniforme o fija sino que deberemos hablar, en estrictez, de infinitos límites variables en altura.

Esta conclusión eminentemente física es la que llevó al profesor Ferrer a afirmar “el concepto de espacio aéreo es un concepto jurídico, significativo donde los estados han decidido extender su jurisdicción. Lo han resuelto en sus leyes nacionales así como en sus convenios internacionales”.

La segunda teoría de naturaleza técnica es la que se adscribe a la densidad del aire. Se basa en el hecho incontrastable de que la densidad del aire disminuye con la altura. Por lo tanto, afirman quienes son sus mentores, el espacio aéreo concluirá allí donde las aeronaves no pueden obtener un adecuado sustento aerodinámico.

Así Oscar Schachter afirma: “la regla más razonable parecería ser la que define el espacio aéreo conforme a los elementos atmosféricos necesarios para la sustentación de la aeronave...un límite expresado en tales términos se ajustaría al propósito e intenciones de los convenios relativos a la aviación.

El tercer planteo técnico en procura de definir el límite superior es el que procura determinar hasta donde la fuerza gravitatoria de la tierra ejerce su capacidad de atracción sobre los cuerpos en condiciones de seguridad, y garantía de que el traslado de un punto a otro dentro o fuera de un territorio se realizará sin inconvenientes.

Según los autores consultados es Andrew G. Haley quien mejor procura demostrar las bondades que significa el análisis por este camino y no por los anteriores. Sostiene “para determinar los límites de la jurisdicción y establecer los regímenes jurídicos aplicables a los vuelos atmosféricos y extra - atmosféricos podría utilizarse las denominadas líneas Von Karman situada a 83 km. de altura”.

Los principios que le otorgan valimiento a esta postura se basan en el hecho de que a esa altura, 83 km., un objeto que se desplace a una velocidad de 7 km./seg. Perdería sustentación aerodinámica. Esta pérdida provocaría no contar de la fuerza centrífuga convirtiéndose en un satélite artificial de la tierra.

Cabe entonces preguntarnos, desde la ingeniería y la física, ¿que es lo que sucede?, ¿que fenómenos se producen? :

En este sentido debemos manifestar que sus sostenedores se responden diciendo que a esa altura ocurren fenómenos tales como:

- 1- El sostén aerodinámico desaparece por completo.
- 2- La composición del aire es diferente a la que existe a niveles de alturas inferiores. Se produjo la fotodisociación del oxígeno molecular.
- 3- Comienzan a actuar las leyes de Kepler. Que describen los movimientos de los planetas en órbita, velocidad de escape de la tierra.
- 4- Deja de sentirse los efectos del calor generado por fricción en las capas de la atmósfera. La superficie exterior de la aeronave se refrigera por radiación.

En vista de estas teorías de carácter técnico, que a los fines del derecho no logran despejar las incógnitas que esta ciencia social requiere, para el establecimiento de una norma clara que elimine las posibilidades de refutación frente a un caso concreto, creemos que la solución más atinada es aquella que establece el límite superior al régimen de soberanía de los Estados sobre la base de un criterio jurídico.

En esto seguimos al jurista cordobés Manuel Augusto Ferrer (h) que sostiene: “El concepto de espacio aéreo es un concepto jurídico, significativo del ámbito a donde los Estados han decidido extender su jurisdicción. Lo han resuelto en leyes nacionales, así como en sus convenios internacionales.” (Ver Derecho Espacial página 174.).

CAPITULO III

Circulación aérea: Principios generales; Protección al vuelo. Restricciones a la circulación. Entrada y salida de Aeronaves del territorio Argentino.

Aspectos preliminares.

La circulación aérea como se puede apreciar está, el concepto, estructurado sobre la base de dos voces. Una relativa al vocablo circulación, que en sentido amplio y muy general está señalando desplazamiento, con un poco más de precisión esta significando tránsito, traslado de un lugar a otro.

La segunda voz precisa el concepto al encuadrar el tránsito, desplazamiento o traslado al campo aeronáutico, de aquí el calificativo de aérea. En concreto de lo que se trata es de especificar, desde el derecho, las regulaciones y tutela del tránsito, desplazamiento o traslación aérea.

En este camino no debemos olvidar lo expresado en el punto anterior relativo a que esta circulación aérea se desarrolla en el espacio aéreo y que a su vez el régimen jurídico al que debe obedecer establece la vigencia absoluta y exclusiva de la soberanía de los estados. (Convenios de París, 1.919 y Chicago, 1.945).

Conviene en este punto agregar que el carácter absoluto está suavizado, estrictamente deberíamos decir restringido, por el establecimiento de las libertades del aire, son cinco, de las cuales las dos primeras son las que lo afectan.

La primera que regula el derecho de sobrevuelo y la segunda referida a la escala técnica. En síntesis soberanía y libre circulación conviven en un sistema jurídico compartido. La búsqueda de uniformación de los criterios que tipifican una y otra es lo que operó de disparador en la creación de organismos de juristas como el C.I.T.E.J.A. y la O.A.C.I. a los fines de procurar la unificación en un solo cuerpo normativo al Derecho Aeronáutico.

Esta búsqueda de compatibilización de principios, el de libertad de circulación por el espacio aéreo, primera libertad, con el de soberanía de los estados sobre ese mismo ámbito se refleja en plenitud en el Convenio de Chicago y el trabajo de la O.A.C.I.

Esta comisión orientó diciendo:

Se confirma el principio de soberanía sobre el espacio aéreo. Se afianza multilateralmente la libertad de circulación mediante la ratificación de las dos primeras libertades: I) Derecho a sobrevolar sin escalas; II) Derecho de escala técnica pero sin tráfico, abastecimiento, reparaciones etc..

Reserva las tres libertades restantes para ser acordadas mediante convenios internacionales entre países, bajo condiciones de reciprocidad. Las libertades a que nos referimos son: III) Derecho de desembarque de tráfico comercial, pasajeros, correo y carga tomados en el territorio cuya nacionalidad posee la aeronave; IV) Derecho de embarque de tráfico comercial, pasajeros, correo y carga destinados al territorio del estado cuya nacionalidad posee la aeronave V) Derecho de embarque y desembarque de tráfico comercial entre dos países extranjeros, embarco de pasajeros, correo y carga destinado al territorio de cualquier estado contratante y el derecho de desembarco de pasajeros, correo y carga procedente del territorio de cualquier otro estado contratante (son vuelos con escala en otro país).

Reserva el tráfico de cabotaje para cada país. Restringe la circulación dentro del territorio estableciendo a este respecto zona de restricción que cada país determinará, las razones más significativas son las cuestiones militares y de defensa nacional.

A los fines del cumplimiento de la condición anterior faculta a los estados partes a restringir el ingreso de aeronaves al territorio por rutas predeterminadas. Establece la obligación de control de aeronaves en aeródromos aduaneros.

Faculta la emisión de certificados de aeronavegabilidad con plena validez en los países miembros. Establece la obligatoriedad de asistencia, ayuda, investigación de accidentes etc. Reconoce la nacionalidad única de aeronaves mediante la matrícula inscrita en un registro Especial que cada país debe crear a estos efectos.

Obliga a las aeronaves a que cuando se encuentran en vuelo informen cada treinta minutos su posición y altura de vuelo. Además tienen la obligación de realizar la circulación por rutas prefijadas denominadas “aerovías”. También estableció la obligatoriedad de llevar documentación a bordo de las aeronaves. A estos fines uniformó a esta. Algunos de los documentos unificados que podemos mencionar son el diario de a bordo, las patentes, la habilitación del personal de vuelo una lista de pasajeros con sus nombres y apellidos y lugares de embarco y desembarco o destino cuando los transporta, ídem, conforme su naturaleza en el caso de las cargas.

El Derecho Argentino adopta estas recomendaciones como principios generales, protección al vuelo y entrada y salida de aeronaves.

Relativo al primer aspecto, principios generales debemos expresar que los trata a partir de la introducción concreta del principio de libre circulación aérea por el territorio. Es así como en el Artículo 3°: “El despegue, la *circulación* y el aterrizaje de aeronaves *es libre* en el territorio argentino, sus aguas jurisdiccionales y el espacio aéreo que los cubre, en cuanto no fueren limitados por la legislación vigente.”

Debe entenderse que al referirse “a sus aguas jurisdiccionales” esta significando que las normas relativas al “despegue” y “aterrizaje” se aplican al “acuatizaje”. Además, advertimos que el Código está refiriendo este principio en particular a las aeronaves de nacionalidad argentina por cuanto para las extranjeras el despegue, la circulación y el aterrizaje no es libre sino que debe ajustarse a las autorizaciones emanadas del Poder Ejecutivo o por delegación a la Autoridad Aeronáutica cuando así corresponda. Lo expresado in fine está inserto en el precepto “...en cuanto no fueren limitados por la legislación vigente.”

Las excepciones a la norma las establece el artículo siguiente 4° primera parte: “Las aeronaves deben partir o aterrizar en aeródromos públicos o privados. No rige esta obligación en caso de fuerza mayor o de tratarse de aeronaves públicas en ejercicio de sus funciones, ni en caso de búsqueda, asistencia y salvamento, o de aeronaves en funciones sanitarias”.

Relativo al paso de aeronaves sobre propiedad privadas remitimos al artículo 6° ya comentado en modo suficiente a la finalidad del presente trabajo. En cuanto a los vuelos prohibidos es el artículo 7° quien preceptúa: “Cuando se considere comprometida la defensa nacional, el Poder Ejecutivo podrá prohibir o restringir la circulación aérea sobre el territorio argentino”.

La lectura de su texto nos advierte sobre la causa en la que opera la prohibición: cuando está comprometida la defensa nacional. Este es el único caso que la ley faculta al Poder Ejecutivo. Además esta atribución establecida por la norma se orienta a dos situaciones que deberán ser meritadas al momento de su adopción.

Las opciones de la ley son o la prohibición total, debe estar de acuerdo a la gravedad del caso, y la restricción de la circulación aérea, dependerá de idéntica circunstancia a la anterior y será el poder de discrecionalidad de quien ejerce la función de gobierno de determinar lo que resulte más conveniente a los intereses del país.

En cuanto al transporte de cosas y bienes el principio del Código Aeronáutico está definido en el artículo 9°: “El transporte de cosas que importe un peligro para la seguridad del vuelo, será reglamentado por la autoridad aeronáutica. En ningún caso se autorizará el transporte de elementos peligrosos en aeronaves que conduzcan pasajeros, salvo el material radioactivo que podrá ser transportado conforme a las reglamentaciones que dicte la autoridad competente y sujeto a fiscalización”.

De lo que procura el precepto transcrito es garantizar el vuelo en condiciones de seguridad aceptable, de aquí que faculta al órgano especializado para establecer y reglamentar que es cosa peligrosa para la seguridad del vuelo. El quantum del riesgo debe ser determinado en este caso por la autoridad aeronáutica.

Más rigurosa aún es la norma cuando el vuelo es compartido por personas y cosas, el texto es claro en este sentido al no dejar dudas de que “en ningún caso” podrá autorizarse. Exceptúa el caso del material radioactivo al que somete a una doble condición cuando se pretende introducir en un vuelo de transporte de pasajeros este tipo de sustancia.

Ellos son el requisito de cumplimiento cabal de las exigencias que en la reglamentación pertinente establece la autoridad de aplicación. El segundo requerimiento de la norma es el de fiscalización, se trata de un requisito de control por parte de la autoridad aeronáutica.

Es decir para la ley no basta que se cumplimenten las exigencias extremas de la reglamentación, sino que adicionalmente impone una obligación a la autoridad, cual es la de fiscalizar, controlar el cumplimiento estricto de los requerimientos de seguridad fijados y asegurar las condiciones de vuelo de la sustancia radioactiva.

Otro de los principios generales establecidos en la Ley 17.285 y que se deriva de las recomendaciones emanadas del Convenio de Chicago de 1.944 es el que regula la obligación de llevar los documentos de a bordo de las aeronaves. Es el artículo 10° el que establece: “Ninguna aeronave volará sin estar provista de certificados de matriculación y aeronavegabilidad y de los libros de a bordo que establezca la reglamentación respectiva”.

“Las aeronaves que se construyan, reparen o sufran modificaciones no efectuarán vuelos sin haber sido previamente inspeccionadas y los trabajos aprobados por autoridad aeronáutica o por técnicos expresamente autorizados por esta. Igual procedimiento se seguirá cuando haya vencido el certificado de aeronavegabilidad de aeronaves”.

La regla del artículo 10° apunta a dos aspectos. El primero al tema en específico de los comentarios vertidos precedentemente, la prohibición de efectuar vuelos cuando la aeronave no cuenta con los libros exigidos a bordo.

Dos clases de documentos requiere la ley, uno de carácter insustituible, irremplazable, por ello no los dejó librado a la voluntad de la autoridad de aplicación, se trata de los certificados de matriculación y de aeronavegabilidad.

En cambio deja un segundo grupo de documentos librado a la discrecionalidad de la autoridad aeronáutica al facultarla a que por vía reglamentaria establezca que debe

entenderse por libros de a bordo y cuales deben ser los que acompañaran a los documentos esenciales que debe portar en todo momento la aeronave.

La segunda parte del artículo 10° en cambio, aborda los casos de construcción, reparación o modificación de aeronaves, nada dice de los documentos que debe portar, probablemente debería el legislador haber separado estas cuestiones porque se tratan de situaciones de naturaleza diferente.

De cualquier manera allí esta ubicada y debemos decir algo a ese respecto. Se trata si de una prohibición de vuelo al igual que la anterior, pero reiteramos no resultan esencialmente idénticas como para estar agrupadas en una misma norma.

Dos requisitos deben cumplimentar, además de los otros que la reglamentación pertinente exige, aquellas aeronaves nuevas, construcción, las reparadas y las modificadas, uno es el de inspección previa y el otro el de aprobación de los trabajos realizados. Vale decir que para la ley no alcanza con la inspección sino que requiere de la aprobación para recién autorizar a una aeronave a realizar vuelos.

Además la regla en examen establece la calidad técnica de quien puede realizar estas tareas, ellas solo pueden ser o la autoridad aeronáutica o técnicos especializados designados por esta a esos efectos.

Finalmente queda un aspecto más a comentar, es el que la norma establece in fine, de que idéntico procedimiento deben cumplimentar, aquellas aeronaves que tienen vencido sus certificados de aeronavegabilidad. Remitimos a los dichos vertidos en los párrafos precedentes.

Otro de los principios generales establecidos en el Código Aeronáutico relativo a la regulación y tutela de la circulación aérea, es el de control permanente que puede realizarse las personas, cosas y bienes transportados. También es una facultad establecida por la ley en beneficio de la autoridad aeronáutica.

El artículo 12° es quien determina estos extremos: “La autoridad competente podrá practicar las verificaciones relativas a las personas, aeronaves, tripulaciones y cosas transportadas antes de la partida, durante el vuelo, en el aterrizaje o en su estacionamiento y tomar medidas adecuadas para la seguridad del vuelo”.

Como se aprecia, la regulación abarca todas las posibilidades en las que se puede encontrar una aeronave, antes de la partida cuando aún se encuentra en el hangar correspondiente o cuando está presta a partir, durante el vuelo, se trata de los vuelos de cabotaje y de aeronaves de nacionalidad argentina sin dudas, y en el aterrizaje durante las operaciones de desembarco.

La finalidad del control está fijada por la misma norma, a los fines de “tomar medidas adecuadas para la seguridad del vuelo”.

Ninguna otra causa autoriza a un sistema de control como el propuesto en el texto del artículo comentado, las situaciones no comprendidas deberán resolverse por otras normatizaciones concretas que traten de cada caso en particular.

Corresponde referirnos ahora al segundo de los aspectos enumerados, el Régimen de entrada y salida de aeronaves extranjeras del territorio argentino. Adelantamos que las aeronaves extranjeras deben cumplimentar un requisito previo como condición para poder ingresar al territorio nacional.

Según el tipo de aeronave, pública o privada, requiere que la autorización emane desde el Poder Ejecutivo o de la Autoridad Aeronáutica. (Artículo 15°).

Además según hemos podido analizar el articulado pertinente, y la bibliografía consultada, ocho son los aspectos que atañen al régimen regulatorio de ingreso y egreso de aeronaves de extraña jurisdicción en territorio argentino.

1) Principios Generales: se trata de lo adelantado en el párrafo anterior, el de autorización previa, artículos 15° y 16°, este último está referido a las aeronaves que ingresan o egresan del territorio y tienen nacionalidad de países que han celebrado acuerdos con la República Argentina. “La entrada en territorio argentino de aeronaves públicas o privadas, pertenecientes a países vinculados a la República por acuerdos sobre la materia, se ajustarán a las cláusulas de dichos acuerdos”.

Agregamos, el principio encuentra sustento en otro de mayor jerarquía, el establecido por la Constitución Nacional relativo a los acuerdos internacionales, ratificados por ley del Congreso son ley o tienen jerarquía de una norma constitucional.

2) Excepciones: El principio general del artículo 15° cede en el caso regulado en el 17°. Se trata de los casos de búsqueda, asistencia y salvamento, o de vuelos que responden a razones sanitarias o humanitarias.

Es decir que la norma cede cuando existe una emergencia de cualquier naturaleza, tanto referida a la aeronave propiamente dicha, cuanto a las personas. El primer caso atiende a situaciones de aeronaves extranjeras pérdidas, o que requieren de una ayuda determinada, o bien, cuando ocurrido un accidente aéreo se requieren de operaciones de salvamento.

El segundo está orientado a resolver cuestiones derivadas de emergencias de índole diferentes, por ejemplo aquellas que se refieren a trasplantes de órganos, al traslado de una persona por razones de urgencia médica y finalmente las que se originan por situaciones de ayuda a comunidades que sufren una circunstancia producto de un cataclismo o un fenómeno climático de magnitud superlativa, también aquellas productos de sequías tales que generan hambruna en comunidades de escasos recursos económicos.

3) Requisitos que obligatoriamente deben cumplimentar las aeronaves de nacionalidad extranjera cuando deben realizar actividades aéreas en nuestro territorio: en este aspecto debemos estar a lo que el Código Aeronáutico fija en el artículo 18.

También aquí la ley adopta las recomendaciones del convenio de Chicago. Consecuentemente toda aeronave de extraña nacionalidad y conforme el principio de reciprocidad, debe estar provista, si pretende realizar tareas de naturaleza aeronáutica:

- a) Del certificado de matriculación expedido por el país cuya nacionalidad detenta y conforme las exigencias de la ley de ese país;
- b) Del correspondiente, y complementario, certificado de aeronavegabilidad extendido por la autoridad de aplicación que corresponda, de acuerdo a la ley del país de origen;
- c) De los libros de abordaje estipulados y finalmente de las licencias pertinentes.

Esta regla es de aplicación general y para todos los casos de aeronaves cuya nacionalidad corresponde a países suscriptores del Convenio de Chicago de 1.944. Agregamos que el mismo artículo establece un régimen especial para los casos en los que existen acuerdos internacionales entre países, referidos a la materia. El principio que

rige en estos casos es el de exigencia de los documentos que se establezcan en las cláusulas del acuerdo.

A pesar de que in fine el artículo 18 estipula una remisión, la regla de aplicación es la de que son los acuerdos ratificados conforme el procedimiento constitucional establecido quienes determinan las condiciones a cumplimentar por estas aeronaves extranjeras con acuerdos internacionales suscritos por los países cuya bandera detenta.

4) Rutas aéreas, corredores aéreos que deben respetar las aeronaves de bandera extranjera: Es la norma del artículo 20° primer párrafo la que debemos analizar cuando de resolver una cuestión de esta naturaleza se trata.

“Las aeronaves que lleguen desde el exterior o salgan del país deben hacerlo por rutas fijadas a tal fin y aterrizar en o partir de un aeródromo a aeropuerto internacional o aeropuerto especialmente designado por la autoridad aeronáutica donde se cumplan las formalidades de fiscalización...”.

Es decir la entrada o salida se debe hacer : a) por ruta predeterminada; y aterrizar o decolar también por un aeródromo determinado. En este requisito la ley agrega que para estar habilitado para estos fines debe contar con infraestructura suficiente para atender las obligaciones de contralor y fiscalización que la ley faculta a la autoridad aeronáutica.

La excepción a esta regla está dada en el segundo párrafo del mencionado artículo: “Salvo caso de fuerza mayor, las aeronaves no aterrizaran entre la frontera y el aeródromo internacional, antes o después de cumplir con los requisitos de fiscalización”.

5) Lugar de cumplimiento de los requisitos de fiscalización: en el siguiente artículo, 21° párrafo 1° se regula el caso de aeronaves no destinadas a servicio de transporte aéreo ordenando que el cumplimiento de su fiscalización se debe efectuar en el aeropuerto más próximo a la frontera.

La determinación del aeródromo más cercano a la frontera obedece a criterios de seguridad y defensa que buscan asegurar la paz y tranquilidad pública, también la armonía de las relaciones entre países.

6) Los puntos 4 y 5 aportan los principios a los que debe ajustarse toda aeronave extranjera en lo que a las operaciones de entrada y salida del territorio argentino se refiere. Las excepciones a estas reglas las establece en los párrafos complementarios a las mismas, la correspondiente al aterrizaje fuera del territorio está reglamentada por la 1° y 2° parte del artículo 22 el que a los fines de su comprensión transcribimos sin mayores comentarios.

“ Cuando por razones de fuerza mayor una aeronave hubiese aterrizado fuera de un aeródromo o aeropuerto internacional o del aeródromo o aeropuerto designado en el caso del artículo anterior, el comandante o en defecto de éste cualquier otro miembro de la tripulación, estará obligado a comunicarlo de inmediato a la autoridad más próxima. No podrá efectuarse el desplazamiento de la aeronave sino en caso de necesidad para asegurar el salvamento o cuando lo determine la autoridad competente”.

“Sin permiso de la autoridad competente, no se removerán del lugar de aterrizaje las mercancías, equipaje y suministros, a menos que sea necesario removerlos para evitar su pérdida o destrucción”.

7) El caso de las aeronaves en tránsito se regula en el artículo 23° atendiendo a la ley de la 1° libertad del aire, al resultar libre el paso por el espacio aéreo argentino, no opera el requisito de fiscalización exigible en los casos de aterrizaje y decolaje de aeronave de bandera de tercer país. Solo rige el principio derivado de lo ya comentado, en lo referente a que el paso, si bien libre, debe efectuarse por aquella ruta que le fije la autoridad competente.

8) Finalmente el último punto que corresponde comentar es el relativo a lo que sucede cuando una aeronave extranjera se encuentra en infracción, caso que puede suscitarse cuando la aeronave penetra en el territorio pero carece de autorización para ello, no tiene indicada una ruta o ha violado las prescripciones relativas a los sitios donde debe efectuar los controles. El artículo 24° regla para estas eventualidades, que "...podrá ser obligada a aterrizar y detenida hasta que se hayan producido las aclaraciones del caso".

O sea, en este estado, la autoridad aeronáutica cuenta con atribución suficiente como para exigir al comandante de la aeronave extranjera en infracción primero a que aterrice y segundo a detenerla todo el tiempo necesario hasta aclarar la situación anormal y resolverla conforme a derecho.

El tercer aspecto que señalamos, obligados a comentar, es el relativo a la Protección al vuelo. Se trata de aquellos servicios imprescindibles que debe recibir toda aeronave a los efectos de asegurar lo mejor posible el vuelo.

Son servicios que se cumplen: *antes* de comenzar el vuelo, *durante* el vuelo y *al finalizar* el vuelo. Son los relacionados con aquellos derivados de la meteorología, el control del vuelo, los consecuencia de las radiocomunicaciones o los del radar y también los que se realizan en determinadas condiciones climáticas y se conoce como vuelo a ciegas.

El Código establece que la autoridad de aplicación con carácter exclusivo es el Estado Nacional. Artículo 13° "Los servicios de protección al vuelo serán prestados por el Estado Nacional".

Además la misma norma enumera en el párrafo siguiente que es a la autoridad de aplicación a quien corresponde con carácter exclusivo "la planificación, habilitación, control y ejecución de estos servicios" de protección al vuelo.

La excepción fundada en "razones de utilidad pública" permite la delegación de esta responsabilidad a cargo de terceros. El requisito es que esta se realice por medio de un contrato. Pueden encargarse de la prestación de estos servicios las empresas privadas.

Por otra parte todos estos servicios son, conforme el tercer párrafo del artículo en examen, soportados por los usuarios quienes tienen a su cargo el pago de las tasas que establezca la citada autoridad. Corresponde al Poder Ejecutivo la determinación del quantum a oblar por los usuarios.

Para el caso de vuelos internacionales todo lo expuesto en el artículo 13°, por el precepto del siguiente, 14°, será de aplicación cuando se acuerde su conexión y coordinación con otros países.-

Agregamos, la ley establece para el resto de prestaciones que se brindan en los aeródromos que: "Los servicios y prestaciones que no sean de protección al vuelo, vinculados al uso de aeródromos públicos, estarán sujetos a derechos que abonaran los usuarios, cuya determinación e importes a satisfacer serán fijados por el Poder ejecutivo". (Artículo 28 Código Aeronáutico).

Con el proceso de privatización sufrido en nuestro país a partir de la Ley de Reforma del Estado Nacional de 1.989 y la legislación posterior sancionada, estos servicios, ocurrida la licitación de concesión de los aeropuertos, están a cargo de la empresa adjudicataria.

Al respecto cabe agregar que en lo que a la autoridad aeronáutica se refiere, la misma no ha sufrido variantes, pero en lo que hace a la administración de los aeropuertos del país, los más importantes, 37 en total, se encuentran en manos privadas, un consorcio de capitales nacionales e italianos adjudicatarios de la licitación.

En cabeza de esa U .T .E. está el cobro de las tasas que indica la ley y que forman parte de las condiciones contractuales que la ligan con el Estado Nacional.-

CAPITULO IV

Infraestructura Aeronáutica. Concepto. Aeródromos: Clasificación. Limitaciones al dominio. Particularidades y características de los Aeródromos.

I. Concepto:

La actividad aérea para su desenvolvimiento en condiciones técnicas de seguridad, asegurando el transporte de personas, cosas y bienes tanto en vuelo cuanto en superficie requiere de un conjunto de prestaciones en tierra que preparen, aseguren y lo garanticen.

Este conjunto de instalaciones, de prestaciones de naturaleza diversa que materializan las condiciones razonables para el desarrollo de la actividad aeronáutica constituye lo que la ley ha tutelado y regulado en el Título III, Capítulo I.

Más allá de lo que sostiene el jurista Rodríguez Jurado en el sentido que “no constituyen en sí el factor primordial o principal de la actividad aeronáutica, sino el medio auxiliar, aunque prácticamente insustituible”, respetuosamente estamos convencidos que es un factor esencial de la actividad aérea.

Nuestra afirmación se sostiene a partir de la certeza que la aeronavegación es una universalidad compleja de actividades que no pueden distinguirse entre sí calificándola de principal y auxiliar o secundaria.

Ninguna aeronave puede despegar o aterrizar sino cuenta con el medio apto para ello, y el medio apto es tanto la aeronave propiamente y también la pista de partida y aterrizaje, sus hangares y talleres donde se la mantiene, repara y recompone.

Son esenciales además la torre de control, los sistemas de radares, los meteorológicos etc. Si reconocemos como auxiliares aunque no sustituibles los servicios de atención al cliente, la actividad administrativa, los restaurantes, hoteles, estacionamientos vehiculares, tiendas etc. Con estas precauciones analizaremos la legislación específica.

A las normas del Código Aeronáutico, si pretendemos precisar el concepto, debemos referirnos a la ley 13.041 de 1.948 y su Decreto Reglamentario N° 36.287 del citado año.

En este instrumento legal, en su artículo 2°, se caracteriza en detalle lo que debe entenderse por Infraestructura.

“El concepto de infraestructura aeronáutica alcanza a todo el conjunto de instalaciones que aportan a la aeronavegación una ayuda terrestre, tales como: a) aeródromos y campos o espejos de agua convenientes para las actividades aeronáuticas; b) pistas, hangares y talleres; c) instalaciones y equipos de abastecimiento; d) instalaciones y equipos de iluminación y señalización y balizamiento; e) instalaciones y equipos mecánicos, sanitarios y eléctricos; f) instalaciones y equipos de radiodifusión; g) instalaciones y equipos meteorológicos; h) estaciones terminales y otras comodidades para pasajeros; i) zonas urbanizadas destinadas a la aviación militar y civil, incluso edificios e instalaciones”.

Los antecedentes internacionales del concepto que procuramos perfilar y acotar los encontramos, no podía ser de otra manera, en el Convenio de Chicago de 1.944, Capítulo XV “Aeropuertos y otras instalaciones y servicios para la navegación aérea”, artículos 69 al 76.

En estas normas se recomienda, a los fines de seguridad, regularidad y eficiencia, aspectos como los de mejora de los servicios para la navegación aérea;

mantenimiento de aeropuertos y otras instalaciones; ayuda técnica entre estados contratantes, el prorrateo de gastos, las modalidades para la adquisición de los aeropuertos y otras instalaciones y la restitución de fondos a los estados, a mayor abundamiento remitimos a la letra de este verdadero Código de la Aeronáutica mundial.

De todo lo expuesto estamos en condiciones de conceptualizar a la infraestructura aeronáutica como El conjunto de instalaciones muebles e inmuebles, prestaciones y servicios que colaboran, ayudan y constituyen factores esenciales y secundarios, según su naturaleza, destinados a garantizar la seguridad, eficacia, eficiencia y regularidad de la actividad aeronáutica.

Finalmente debemos agregar que resulta obvio la significación que la infraestructura aeronáutica tiene para la actividad propiamente dicha. El desarrollo de la infraestructura ha acompañado casi a la misma velocidad que las aeronaves fueron modificando su diseño e incorporando tecnología.

El extraordinario avance técnico, científico y tecnológico experimentado en las dos últimas décadas del siglo XX y el incremento explosivo del tráfico aéreo como por ejemplo los aeropuertos de Chicago (EEUU), Haneda (Tokio) y Heathrow (Londres) cada uno con más de 42 millones de pasajeros embarcados/desembarcados por año y un movimiento anual de aeronaves cercanos a los 200.000 en Tokio y 800.000 en Chicago, han exigido, necesariamente, el acompañamiento de la infraestructura que valiéndose de las nuevas tecnologías permiten el cumplimiento de los requisitos que debe asegurar un servicio como el aéreo.

II. Aeródromos: Clasificación.

Conforme nuestro concepto de infraestructura y lo expresado en el apartado anterior debemos adelantar que definir y clasificarlos dependen del criterio y la finalidad que se persiga.

Así desde la óptica del derecho tendremos que atenernos al lenguaje jurídico, desde la mirada de la ingeniería lo haremos con voces eminentemente técnicas y si bien ambas clasificaciones en el fondo significarán y estructuraran idéntico objeto.

La coincidencia, lógica, se ubica en la esencia de la materia, el avión, la aeronave. A este, o a esta, debe proveérsela de los medios suficientes para cumplir su finalidad. Y para cumplimentarla es necesario una infraestructura acorde con la potencia, porte, requerimientos técnicos etc. de las aeronaves que se sirven de ella.

La legislación nacional que analizamos, clasifica a los aeródromos en el artículo 25° distinguiéndolos entre Públicos y Privados. “Son aeródromos públicos los destinados al uso público; los demás son privados. La condición de propietario del inmueble no califica al aeródromo como público o privado”.

Como cuestión previa debemos decir que el Código no define al aeródromo desde una visión técnica, sino solo lo hace con criterio jurídico en el artículo siguiente, 26° tipificándolos: “Son aeropuertos aquellos aeródromos públicos que cuentan con servicios e intensidad de movimiento aéreo que justifican tal denominación”.

Como se aprecia este primer párrafo de la norma explícita la clasificación del artículo 25, establece como requisitos esenciales para que un aeródromo tenga carácter público los de contar con: a) servicios suficientes y b) intensidad de movimiento aéreo.

Los aeródromos que reúnen estas dos condiciones se denominan aeropuertos. Lo que la regla del artículo 26° no establece es el quantum de servicios o de intensidad de aeronaves que despegan y aterrizan, en este sentido deberemos estar a la reglamentación y a lo que defina el Poder ejecutivo o la autoridad aeronáutica según el caso.

La segunda parte del art. 26° a su vez distingue estos aeropuertos en nacionales o de cabotaje e internacionales, los primeros son tipificados por exclusión y los segundos: “Aquellos.....destinados a la operación de aeronaves provenientes del o con destino al extranjero, donde se presten servicios de sanidad, aduana, migraciones y otros.....”

“La reglamentación determinará los requisitos a que deberán ajustarse para que sean considerados como tales”. Vale decir que los que no realizan vuelos a y desde el extranjero serán aeródromos nacionales.

Como se aprecia el aeropuerto público internacional además de estar destinado a vuelos provenientes o con destino a terceros países debe cumplir con el requisito de contar con servicios de: sanidad, aduana, migraciones y otros. Los tres primeros no pueden faltar, los segundos deberemos estar a lo que la reglamentación establezca y al Convenio de Chicago de 1.944. Uno de estos es la distinción de las terminales según la nacionalidad de la aeronave.

En resumen, de la armonización de los artículos citados y comentados se puede decir que los aeródromos se clasifican en públicos y privados, a su vez los primeros reciben el calificativo de aeropuertos y se distinguen en nacionales o de cabotaje e internacionales.

Estamos en condiciones ahora de establecer un concepto más técnico de aeródromo, diversos autores han procurado definirlo, por ejemplo para el Profesor Videla Escalada “son las superficies aptas para el despegue y aterrizaje de aeronaves destinadas al cumplimiento de tales actividades y habilitadas para ello por el Estado”.

Para Lena Paz es “en general, todo lugar habilitado por la autoridad competente para la partida y llegada de aeronaves y destinado a servir con un fin de interés público o privado a la navegación aérea”.

De las dos definiciones transcritas debemos decir que aunque nos parece incompleta la segunda resulta comprensiva de los caracteres esenciales de los aeródromos. Ahora bien, de ambas y de los artículos analizados extraemos precisamente los caracteres de los aeródromos públicos o aeropuertos:

1. Poseer servicios suficientes.
2. Intensidad de movimiento aéreo.
3. habilitado por autoridad competente
4. Servir con un fin de interés público o privado a la navegación aérea.

Nuestro concepto de aeródromo apunta a unificar criterios técnicos y jurídicos y decimos: Son los inmuebles poseedores de infraestructura y servicios suficientes para la actividad aeronáutica, habilitados a tales fines por autoridad competente y destinados a la satisfacción de intereses públicos o privados.

A lo expresado correspondería explicitar el requisito de habilitación que hemos incorporado entre los caracteres. Para ello basta con remitirnos al artículo 27° del Código Aeronáutico: “Todo aeródromo deberá ser habilitado por la autoridad aeronáutica, a cuyo fin se ajustará a las normas generales que al efecto determine el Poder Ejecutivo”.

“La autoridad aeronáutica fijará el régimen y las condiciones de funcionamiento en cada caso”.

De la lectura de la norma extraemos: 1°- que la habilitación debe ser otorgada por la autoridad aeronáutica. 2°- que ella deberá estar a lo que el Poder ejecutivo indique y establezca como requisitos generales de aplicación. 3°- corresponde a la autoridad aeronáutica la fijación del régimen y las condiciones de funcionamiento, vale decir es ella la que determina la calidad de nacional o internacional.

Por último el régimen de aeródromos establece en el artículo 29°: “Es obligación del propietario o del usuario, comunicar a la autoridad aeronáutica la existencia de todo lugar apto para la actividad aérea que sea utilizado habitual o periódicamente, para este fin”.

Cabe finalmente decir algo respecto de los requisitos para la habilitación de los aeródromos. Señalamos que es la regla del artículo 33° la que fija el principio que impera en este tópico. Así “La habilitación de todo aeródromo estará supeditada a la **eliminación previa de las construcciones, plantaciones o estructuras de cualquier naturaleza** que se erijan a una altura mayor que la limitada por las superficies de despeje de obstáculos determinada para dicho aeródromo”.

La lectura del texto reproducido indica en primer lugar que quizás técnicamente no corresponda la inclusión de estos comentarios en este punto sino ser tratado en el siguiente porque así lo trata el mismo Código Aeronáutico, pero conforme nuestro objetivo didáctico, hemos considerado oportuna su inclusión.

Más allá que representa una limitación al dominio no se puede desconocer que es la regla que complementa todo el régimen de habilitación fijado por la ley y de aquí que con criterio de correlación normativa hemos insertado en esta norma.

Bien, efectuadas las aclaraciones correspondientes, en lo estrictamente jurídico diremos que a más de los extremos comentados, necesarios para habilitar un aeródromo, deben eliminarse previamente toda construcción, plantación o estructura que se encuentre en los inmuebles vecinos, linderos y cercanos.

La autoridad de aplicación es la encargada en determinar hasta donde, en horizontal y vertical, deben respetarse las altura que ella determine conforme los procedimientos que la ley se encarga en establecer.

El carácter compulsivo y coactivo de la regla se complementa con el precepto del artículo siguiente, 34°, referido a que determinadas las alturas y las superficies de despeje que veremos en punto siguiente, si los propietarios, todos o algunos o uno, no respetara o con posterioridad la violara la autoridad aeronáutica **intimará...la eliminación y en su caso, requerirá judicialmente su demolición o supresión...**

En conclusión, cumplidas todas las exigencias requeridas recién se podrá pretender que se habilite un aeródromo público, si alguno de los extremos señalados con mayor o menor énfasis no se cumplimenta no podrá la autoridad de aplicación habilitar un aeródromo.

III. Limitaciones al dominio.

Dice la nota 30. Del artículo pertinente del código Aeronáutico: “La seguridad del vuelo exige fijar disposiciones que limiten la altura de los obstáculos a la circulación aérea ubicados en las proximidades de los aeródromos. El anexo 14 al Convenio de Aviación Civil Internacional, del que la República Argentina es país adherente, establece el sistema para determinar la limitación de las alturas de dichos obstáculos, que son los comprendidos debajo de superficies imaginarias. Este procedimiento ha sido adoptado por el código definiéndose además de las superficies de despeje de obstáculos”.

O sea son razones de seguridad las que justifican la limitación y restricción al dominio privado de los inmuebles situados en las cercanías de los aeródromos. Además se especifica que el régimen adoptado obedece a las recomendaciones del Convenio de Aviación Civil Internacional del cual nuestro país es adherente.

Es este Convenio el que determina que las restricciones a las que deben someterse los inmuebles linderos se definen por superficies imaginarias que como veremos más adelante estas son oblicuas y horizontales y que técnicamente se denominan de despeje de obstáculos.

A los fines de su definición remitimos a la letra del artículo 30º: “...denominase superficies de despeje de obstáculos, a *las áreas imaginarias, oblicuas y horizontales*, que se extienden sobre cada aeródromo y sus inmediaciones, tendientes a limitar la altura de los obstáculos a la circulación aérea”.

Dos son las obligaciones derivadas de la estipulación, una la de no levantar obstáculos a la circulación aérea más allá de lo que las superficies de despeje determinan. La otra es la de señalamiento de los obstáculos a los fines de favorecer la circulación aérea en las inmediaciones de un aeropuerto.

Una recomendación, siempre, todas las reglas están orientadas en función de la seguridad y aquello que sea riesgoso o se considere un peligro para la aeronavegación cede frente al principio de facilitación de una circulación en las mejores y más cercanas a lo óptimo en esa materia.

El principio general se establece en el artículo 31º: “*En las áreas cubiertas por la proyección vertical* de las superficies de despeje de obstáculos de los aeródromos públicos y sus inmediaciones, *las construcciones, plantaciones, estructuras e instalaciones de cualquier naturaleza, no podrán tener una altura mayor que la limitada por dichas superficies, ni constituir un peligro para la circulación aérea.*”

A pesar que la estipulación del artículo transcrito y la opinión de especialistas pensamos que cuando establece la obligación derivada del texto dirigida a los aeródromos públicos también será de aplicación idéntico criterio, toda vez que si bien estos no están en defensa y protección del interés público el principio de seguridad exige se contemplen estas regulaciones.

Es probable que las mismas no tengan la rigidez del caso de los aeropuertos públicos, de cualquier manera deberán aplicarse con criterios de elasticidad cuyo límite estará en función de la densidad poblacional en las cercanías del aeródromo, de la intensidad del tráfico aéreo, del porte de las aeronaves que lo utilizan etc.

En cuanto al caso en particular de los aeródromos públicos debemos agregar que, cada estación aérea reconoce aspectos individuales, características que le son propias y por lo tanto requieren de atención específica, a los fines de atender estas peculiaridades el Código establece en el artículo 32°: “La autoridad aeronáutica determinará las superficies de despeje de obstáculos de cada aeródromo público existente o que se construya, así como sus modificaciones posteriores”.

A mayor abundamiento a lo expresado remitimos a la nota de pie: “Cada aeródromo tiene sus propias particularidades y características; por lo tanto, la altura máxima que podrán tener las construcciones, plantaciones, obras etc., debe establecerse para cada caso con el fin de asegurar los derechos de los propietarios”.

Agregamos, in fine el legislador ha incorporado un concepto de suma importancia a la aeronavegación y que apunta al progreso científico, técnico y tecnológico futuro se trata de la facultad conferida a la autoridad aeronáutica en el sentido de determinar *sus modificaciones posteriores* .

Resulta de suma importancia esta atribución, en el caso de nuestro país estamos observando la actualización, remodelación y ampliación de los aeropuertos más importantes existentes en el territorio y esto se da en función, entre otras facultades, de lo estipulado en la norma en análisis.

Nos queda por último, tratar el régimen de señalamiento de obstáculos. Obligación, carga que corresponde a los inmuebles que tienen, por encima de sus construcciones y alturas máximas permitidas por los Códigos de Edificaciones, establecidos por la autoridad comunal, antenas u otros elementos necesarios al objeto de la construcción que constituyan peligro para la aeronavegación.

La norma de carácter general es la del artículo 35° “*es obligatorio* en todo el territorio de la República *el señalamiento de obstáculos* que constituyen peligro para la circulación aérea estando a cargo del propietario los gastos de instalación y funcionamiento de las marcas, señales o luces que corresponda. El señalamiento se hará de acuerdo con la reglamentación respectiva.

Videla Escalada en su obra citada dice que “la obligación impuesta por el Código consiste en señalar de manera bien visible durante el día e iluminar durante la noche, cualesquiera construcciones cuya altura exceda la ordinaria en el lugar en que se encuentran ubicadas, a efectos de permitir a los comandantes de aeronaves evitar posibles accidentes.....no puede, por ello fijarse un criterio general que determine las cualidades que han de dar lugar al señalamiento de obstáculos, sino que este depende de las circunstancias de hecho, que exigen dejar librada a la autoridad aeronáutica la aplicación de la respectiva reglamentación”.

Los argumentos expuestos por el ilustre jurista eximen de mayor comentario, resulta lo suficientemente clara y de una precisión tal que no corresponde agregar absolutamente ningún comentario adicional ni complementario.

IV. Particularidades y Características de los Aeródromos.

En comentarios anteriores hemos explicado la gran división que la ley hace de los aeródromos al clasificarlos en públicos y privados y , a su vez, los primeros no adquieren tal carácter por la condición del propietario.

También entre las particularidades que hemos enumerado se encuentran aquellas que definen al aeródromo en aeropuerto en razón del tráfico aéreo y los servicios e infraestructura con que cuentan para el desarrollo y desenvolvimiento de la actividad aeronáutica.

Corresponde agregar en este párrafo, saliéndonos de la estructura que establece el Código Aeronáutico un aspecto que complementa a lo expuesto hasta ahora. No referiremos pues, a las autoridades en aeródromos que es otra de las particularidades que definen la importancia del mismo y su calidad de público o privado y que termina de perfilar su infraestructura e importancia.

El artículo 88°, del título V con las modificaciones que la nota al pie advierte son “de forma, precisándose la autoridad facultada para su designación, pues el control de los aeródromos debe estar directamente en manos de la autoridad aeronáutica, como un recaudo tendiente a lograr su perfecto funcionamiento y alcanzar el mayor grado de seguridad en las actividades que se realicen en ellos” dice: En todo aeródromo público habrá un jefe que será la autoridad superior del mismo en lo que respecta a su dirección, coordinación y régimen interno, quien será designado por la autoridad aeronáutica”.

“La reglamentación respectiva determinará los requisitos necesarios para desempeñarse en el cargo”.

Conforme se aprecia lo primero a destacar es que los aeródromos públicos entre las condiciones que deben reunir, además de las explicadas oportunamente, es la de contar como autoridad superior en todo su perímetro con un Jefe de Aeropuerto.

Lo segundo que advertimos es que este es el encargado de la dirección, coordinación y establecimiento del régimen interno de funcionamiento del aeródromo y en la cadena de dependencia tiene solamente por encima suyo a la autoridad aeronáutica quien por su parte y conforme lo establece la norma del artículo 89, es quien “reglamentará las facultades y obligaciones” que le competen.

Dependiente de dicha autoridad y designado conforme todos los parámetros que le indica la ley y cumplimentando el requisito esencial de aptitud e idoneidad es el único que dentro del perímetro del aeropuerto ejerce la dirección del mismo, es quien ordena y da órdenes, es el principal responsable de la eficacia y eficiencia de los servicios de protección al vuelo.

Tiene bajo su égida la coordinación de los servicios citados, es quien dispone ordenada y metódicamente las condiciones de prestación, también el que establece el régimen interno al que se ajustará el funcionamiento del aeródromo a su cargo.

En cuanto a los aeródromos privados debe estar a lo que estipula el artículo 90°, vale decir, en estos “habrá un encargado, pudiendo dicha función estar a cargo del propietario o tenedor del campo, o de otra persona designada por éste. El nombre , domicilio y fecha de designación del encargado serán comunicados a la autoridad aeronáutica”.

Vale decir en este caso el aeródromo privado no cuenta con un jefe como en los públicos sino solo con un encargado, lo que significa que sus atribuciones y funciones

están limitadas a las derivada de la naturaleza de la voz, es quien tiene a su cuidado todo lo concerniente a la seguridad, mantenimiento y condiciones de aptitud para la actividad aérea, desempeña las tareas correspondientes a un comisionado.

Puede ser, así lo estipula la norma, el mismo propietario del inmueble quien desempeñe estas funciones, también el tenedor en razón de ser la persona relacionada con la actividad aeronáutica o quien este último designe, aunque la ley no lo dice, va de suyo, por extensión, la aplicación de algunos requerimientos que se hace al Jefe de aeropuerto en el caso de aeródromos públicos.

Estamos significando que si bien de la letra no se desprende, no puede faltar en la persona del encargado el requisito de aptitud e idoneidad para la actividad, no tendrá la misma rigurosidad que la exigida para el jefe de aeropuerto pero sin lugar a dudas, el principio de seguridad que alumbra todo el derecho aeronáutico requiere de un mínimo de conocimientos e idoneidad de quien esté realizando estas tareas.

Adicionalmente se requiere de la comunicación a la autoridad aeronáutica quien llevará un registro a los fines de tener establecidos los encargados de cada aeródromo privado dentro del territorio nacional.

Por último, debemos mencionar que toda la materia relativa a la infraestructura está en manos exclusiva del Estado Nacional. Así lo establece la legislación específica, Decreto Ley 12.507/56 artículo 9 al cual remitimos. De esta norma se infiere que: La planificación de la red de aeródromos públicos, la construcción y administración de los que son propiedad del estado nacional, la prestación de asesoramiento técnico para la construcción de aeródromos públicos que no son de su propiedad, la habilitación y el registro tanto de los públicos como privados, el dictado de normas para su funcionamiento y la planificación de la ayuda federal a las provincias, municipios y particulares le corresponde como competencia exclusiva.-

CAPITULO V

Aeronaves. Concepto. Clasificación. Requisitos, inscripción, matriculación y nacionalidad. Registro Nacional de Aeronaves.

I. Concepto de aeronave.

De acuerdo a lo que nos propusimos en la introducción relativo a los elementos que definen la actividad aeronáutica y sus aspectos jurídicos que los regulan y tutelan, hemos desarrollado hasta ahora lo que es el espacio aéreo, elemento esencial donde tiene lugar el hecho jurídico, donde se relacionan los actos aéreos de consecuencia legal, establecimos sus límites, en especial el superior.

También hemos tratado a la infraestructura segundo elemento sustancial de la cuestión aeronáutica, establecimos sus caracteres, tipicidades, requisitos y requerimientos que la ley establece a los fines de la habilitación para el aterrizaje y decolaje de la aeronave.

Corresponde tratar a continuación precisamente el tercer elemento esencial de la actividad aérea la aeronave. Definir, tipificar, caracterizar y distinguirla desde la óptica jurídica es la intención, siempre a la luz del derecho nacional vigente.

Como primera aproximación convengamos que podemos atender el concepto desde dos puntos de vista uno eminentemente técnico, ingenieril, es la cara que la ingeniería aeronáutica trata a los fines de asegurar el comportamiento en vuelo de la aeronave, también mejorar, a medida que se desentrañan los fenómenos físicos y se aprende a manejarlos, el diseño aerodinámico que aproveche la sustentación y su propulsión por el espacio aéreo.

El otro criterio, y es el que en este caso nos interesa, es el de carácter jurídico, en este punto debemos analizar la ley, en nuestro caso el Código Aeronáutico especialmente y complementariamente la legislación que reglamenta aspectos que aquel remite a la autoridad de aplicación.

Dentro de este cuerpo legal el artículo 36°, (y como dice la nota respectiva: “si bien se mantiene una definición del principal objeto de derechos de esta ley,a posteriori de este Código han aparecido, incluso en nuestro país, aeronaves no conocidas antes, que han sido objeto de decisiones por parte de autoridades aeronáuticas. Nos referimos a las denominadas “ultralivianos”; al respecto consideramos ilustrativo el dictamen producido por el Departamento de Asesoría Jurídica de la fuerza aérea Argentina que considera a los “ultralivianos “ o “microlivianos” como aeronaves”), es el que define jurídicamente a la aeronave como “los aparatos o mecanismos que pueden circular en el espacio aéreo y que sean aptos para transportar personas y cosas”.

Del texto se desprende que la aeronave es un aparato o mecanismos ordenados y organizados de manera de permitirles la circulación por el espacio aéreo. En segundo lugar para ser considerada como tal debe tener capacidad para sustentarse y propulsarse por el espacio aéreo, requisito esencial si se pretende calificar como aeronave al aparato o a los mecanismos. Por último el tercer elemento que se rescata de la definición del Código es su aptitud para transportar personas y/o cosas, quiere decir que si estamos frente a un aparato o a mecanismos que a su vez tiene capacidad para trasladarse por el espacio aéreo pero no transportar personas o cosas no estaremos frente a una aeronave en el concepto estricto de la ley.

En concreto para que tengamos una aeronave debemos estar a los tres factores señalados los que deben manifestarse siempre en conjunto si queremos distinguir una aeronave de otro aparato aéreo como por ejemplo los globos zondas, o los artefactos utilizados por la meteorología .

Agregamos, de acuerdo con la nota transcripta los “ultralivianos o microlivianos” son también aeronaves, más allá de las razones jurídicas expuestas en el dictamen citado, de la sola lectura de la caracterización que el legislador hace en el artículo 36° las reglas de la lógica nos indican que estos aparatos o mecanismos reúnen los extremos requeridos para ser considerados como tales.

Además la letra de la norma en análisis resulta lo suficientemente amplia como para contener elasticidad suficiente capaz de incluir los aparatos o mecanismos que la ingeniería aeronáutica incorpora en su constante avance científico y tecnológico.

Con las razones expuestas estamos en condiciones de ensayar un concepto ilustrativo de nuestro criterio técnico - jurídico, diremos pues que *aeronave es toda construcción de la ingeniería especializada, que atiende y aprovecha los fenómenos físicos, organizada y estructurada para desplazarse en el espacio aéreo, satisfaciendo los requerimientos de la actividad aeronáutica.*

Decimos que es una construcción de la ingeniería especializada, porque el aparato o los mecanismos como define el Código no son otra cosa que construcciones realizadas por especialistas que aprehendiendo los fenómenos de la naturaleza se valen de ellos en beneficio del hombre.

El desplazamiento en el espacio aéreo implica aptitud y capacidad para circular por este medio, y finalmente satisfaciendo los requerimientos de la actividad aeronáutica quiere decir aptitud para transportar personas y cosas, porque la actividad aeronáutica es precisamente esta, la del tráfico de personas y bienes de un punto a otro del territorio, si de cabotaje hablamos, o, de un estado a otro, si se trata de vuelos de carácter internacional.

II- Clasificación de las aeronaves.

Dice el Código Aeronáutico: “Las aeronaves son públicas o privadas. Son aeronaves públicas las destinadas al servicio del poder público. Las demás aeronaves son privadas, aunque pertenezcan al Estado” (Artículo 37°).

Agregamos, la nota pertinente explicita que “la norma adopta un criterio funcional para clasificar una aeronave en pública o privada. En consecuencia una aeronave es pública solo cuando está destinada al servicio del poder público, como las militares, de policía o aduana”

La claridad de la nota exime de mayor comentario, solo resta decir que en nuestro trabajo no tratamos de las públicas y solo referimos a las privadas que por otra parte fueron definidas por exclusión.

En lo jurídico propiamente dicho y aprovechando nuestro concepto de construcciones de la ingeniería especializada, diremos que sus características técnicas se aprovechan en lo referente a las condiciones para alcanzar la habilitación, el certificado de aeronavegabilidad, vale decir en cuestiones de índole reglamentaria.

La bondad de la clasificación del código, más allá que la técnica jurídica adoptada obedezca a un criterio funcional como lo aclara el legislador, es que permite establecer el régimen legal aplicable y esto es en esencia lo que le interesa al derecho.

Por otra parte debemos expresar, como lo hemos hecho hasta ahora, que no está ausente de la definición el consejo del Convenio de Chicago de 1.944. Allí se distinguen dos

clases de aeronaves las del Estado (término equivalente a público, así debería leerse) y las privadas.

Al igual que en nuestra situación esta distinción permite determinar cuales aeronaves se encuentran sometidas a las reglas del convenio, porsupuesto son la privadas las reguladas por sus estipulaciones.

III. Naturaleza jurídica.

Cabe preguntarnos a esta altura de nuestra exposición, ¿cual es la naturaleza jurídica de la aeronave, conforme la conceptualiza la ley?, en esto los antecedentes consultados nos remiten al derecho de la navegación o derecho marítimo.

Es que la primacía de esta rama del derecho donde el buque, podríamos decir sin temor a equivocarnos acompañó a lo largo de toda su historia los avances y conquistas del hombre, es el precedente jurídico más significativo y por lo tanto el que nos permite inferir por carácter transitivo la naturaleza jurídica de la aeronave.

Por extensión de nuestro concepto vertido en el párrafo anterior, al ser una construcción de la ingeniería especializada significa que, como toda elaboración del hombre ella es el resultado de la armónica y técnica combinación de diversos elementos que en derecho constituyen cosas y bienes según ya vimos.

Al ser cosas muebles, y por sus características particulares y en semejanza con el buque, de naturaleza diferentes estamos frente a una complejidad de cosas. Es que la aeronave es el resultado de la estructuración de cosas o elementos esenciales que constituyen su esencia, sin la cual no puede sostenerse en el espacio aéreo, tampoco circular por el, junto a cosas de naturaleza distinta y que complementan a las primeras, dotando a la aeronave de las comodidades y seguridades necesarias para el vuelo.

Estas últimas, si bien no son esenciales, resultan accesorias a las primeras y las dos conforman la aeronave al constituir una cosa única. Al igual que en el derecho marítimo la aeronave se encuentra sometida a un régimen especial donde rigen aspectos legales propios de los derechos reales aplicables a las cosas inmuebles.

Ejemplos son el régimen de hipoteca aeronáutica, los requisitos de publicidad de los derechos reales constituidos sobre alguna de sus partes constitutivas, o ciertos actos jurídicos que definen la situación legal de la aeronave.

De todos modos si pretendemos caracterizar la naturaleza jurídica de la aeronave deberemos estar a la regla del artículo 49º primer párrafo “Las aeronaves son cosas muebles registrables...” y la nota del pié termina por determinarla: “Se ha considerado necesario establecer la naturaleza de las aeronaves como bienes muebles registrables”.

Lo expresado no deja lugar a dudas la naturaleza jurídica: es un bien mueble registrable.

IV. Nacionalidad de la Aeronave. Régimen legal aplicable.

Al igual que en el derecho marítimo la nacionalidad de la aeronave resulta de suma importancia toda vez que determina la ley aplicable. Es por esta razón la preocupación que se advierte en los especialistas desde el momento mismo en que “La France” se elevaba sobre el cielo de París anunciando al mundo el nacimiento de una nueva rama del derecho y dotando al hombre de la libertad que con tanto ahínco se procura.

Es que el acontecimiento terminó por otorgarle el dominio total. Podía dominar las superficies sólidas y acuosas le faltaba la gaseosa y esto es alcanzado en aquel 1.884 con el primer vuelo ya comentado y tratado por todos los especialistas de esta rama del derecho.

Ya en el Convenio de París de 1.919 se establecen los principios generales que perduran hasta nuestros días. Se consolidan en la Carta Magna de la aeronáutica, el convenio de Chicago de 1.944.

Es así como por el primero de ellos, París 1.919, en su artículo 6° de fija que “las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en cuyo registro han sido matriculadas”.

Avanza aún, artículo 8°, “...una aeronave no puede ser matriculada en varios Estados”..

De la correlación de estas dos normas se desarrolla el régimen que tutela a este bien mueble registrable. Dos son los principios que alumbran el sistema jurídico de la nacionalidad de las aeronaves, uno que estas tienen la nacionalidad del país en el que fueron registradas y el otro que no pueden ser inscriptas en más de un Estado, esto significa que solo puede tener una y nada más que una única nacionalidad.

El Convenio de Chicago viene en 1.944 a ratificar estos principios y avanza un paso más al esclarecer en modo definitivo la cuestión. Dice el artículo 17°: “Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en el que han sido matriculadas”.

Remata el siguiente, 18°: “Ninguna aeronave puede estar válidamente matriculada en más de un Estado, pero su matrícula podrá cambiarse de un estado a otro”.

Significa que si una aeronave tiene más de una matrícula una de ellas no es válida, y la regla del 18° in fine resuelve la cuestión al establecer que se puede cambiar de un estado a otro, de aquí inferimos que la última matrícula será la que valida la situación jurídica de la aeronave y la que determina la ley aplicable.

Las estipulaciones de los artículos precedentes aclaran definitivamente el régimen establecidos originalmente por la convención de París.

La legislación argentina, no puede ser de modo contrario, adopta los criterios señalados, los eleva a la categoría de ley en el artículo 38° del Código aeronáutico. “**La inscripción de una aeronave en el Registro Nacional de Aeronaves, le confiere nacionalidad argentina y cancela toda matrícula anterior** sin perjuicio de la validez de los actos jurídicos realizados con anterioridad”.

Como vemos, el texto recoge las normatizaciones de los convenios mencionados en una sola norma de claridad meridiana y resuelve según hemos explicado. Coincidente con Lena Paz “varias son las razones que se han dado para justificar la atribución de la nacionalidad a las aeronaves: 1) La aviación configura un importante factor de potencialidad política y económica de un Estado..., 2) La nacionalidad constituye requisito indispensable para volar fuera de las fronteras nacionales...,3) Desde el punto de vista del Derecho Internacional Privado...permite determinar la ley competente....

V. Matrícula. Requisitos de Inscripción.

El Capítulo III del Título IV, artículo 40° al 44° inclusive y 45° del capítulo V, regulan la inscripción y matriculación de aeronaves. El primero de ellos dice: “A las Aeronaves inscriptas..... se les asignarán marcas distintivas de la nacionalidad argentina y de matriculación.....Dichas marcas deberán ostentarse en el exterior de las aeronaves. Las marcas de las aeronaves públicas deben tener características especiales que faciliten su identificación”.

Y a su vez el artículo 45° relativo a los actos jurídicos aeronáuticos que deberán anotarse obligatoriamente en su inciso 4° expresamente indica “las matrículas con las especificaciones adecuadas para individualizar las aeronaves y los certificados de aeronavegabilidad”.

De la correlación de las reglas reproducidas se extrae que las aeronaves deben tener en primer lugar asignada una marca, en segundo término esa marca es la indicativa de la nacionalidad.

El tercer elemento es la matrícula que deben contar con especificaciones que permitan individualizarla, cuarto deben contar con certificados de aeronavegabilidad.

En concreto toda aeronave está provista de marca y matrícula que deben ostentarse en el exterior, en su fuselaje y a bordo poseer en disponibilidad ante cualquier requerimiento de la autoridad aeronáutica del certificado de aeronavegabilidad.

Dijimos que la marca es distintiva de la nacionalidad, ahora bien ¿de donde se deduce esta afirmación?. La respuesta se encuentra en los antecedentes internacionales, en los convenios de París y Chicago permanentemente citados y consultados. Son la fuente del Derecho Aeronáutico actual, de ellos emanan todos los preceptos legales que nos rigen en la materia.

Así el artículo 20 del Convenio de Chicago de 1.944 se expide en los siguientes términos: “...toda aeronave empleada en la navegación aérea internacional deberá llevar las correspondientes marca de nacionalidad y la matrícula..”

La letra del artículo nos indica que la marca es representativa de la nacionalidad y la matrícula el elemento individual que la distingue del resto de aeronaves de un mismo Estado.

En el territorio argentino las aeronaves de nacionalidad argentina se distinguen por su matrícula que, reiteramos, constituyen el elemento material individual que la diferencia del resto. Es el equivalente al nombre con que la ley civil distingue a las personas.

En cuanto a los requisitos de la matriculación debemos estar a lo que se regula en el Decreto N° 4.907/73 Capítulo II: Art. 10. “La matriculación se efectuará destinando a cada aeronave un folio especial con una característica de ordenamiento que servirá para designarla”.

Art. 11. “**La nacionalidad y matrícula** de las aeronaves civiles argentinas **se identificarán mediante dos grupos de letras o letras y números** . El primero de los grupos, compuesto de dos letras, corresponderá a la nacionalidad conforme a lo que se dispone en los artículos siguientes. El segundo grupo, compuesto por letras o números restantes, deberá estar separado de la marca de nacionalidad por un guión y expresará la matrícula individual de la aeronave....”

Art. 12. “Adóptanse las **letras LQ** como marca de nacionalidad para las **aeronaves públicas**, y las **letras LV** como marca de nacionalidad argentina para las **aeronaves privadas**”.

Art. 13. “Las aeronaves **prototipos** de experimentación o de ensayo, se identificarán con la marca de su nacionalidad, separada por un guión seguido de una matrícula de su

nacionalidad, separada por un guión seguido de una *matrícula especial*, consistente en una *letra X* mayúscula, acompañada del número de orden correspondiente”.

Art. 14. “Para las aeronaves *nuevas*, fabricadas en serie en el país por empresas reconocidas y autorizadas el Registro, a solicitud del fabricante y previo informe de los números de serie de dichas aeronaves, reservará las matrículas correspondientes”.

Art. 15. “ Las aeronaves fabricadas en serie en el país o en el extranjero, *homologadas* por la autoridad aeronáutica de la República, *provistas de certificados de aeronavegabilidad* y que el distribuidor, agente representante o importador denuncie ante la autoridad aeronáutica como *demostradora* deberán obtener la *matrícula especial* que permita su operación. Esta matrícula tendrá vigencia por 120 días y solo será otorgada a una aeronave por modelo y por año calendario.

En caso de hecho fortuito o de fuerza mayor que impida la aeronavegabilidad de la aeronave, se descontará dicho lapso de inactividad del plazo establecido precedentemente, hasta completar el mismo. El registro reservará *las combinaciones LV - DMA a LV - DMZ* para tal fin”.

Art. 18. “La adjudicación y otorgamiento de la matrícula nacional será efectuada en el orden correlativo determinado en el Índice General que será llevado al efecto por el Registro Nacional de Aeronave”.

En cuanto a lo referente a la cancelación de la matrícula por una aeronave el principio que impera es el del artículo 46° del Código Aeronáutico, en particular el párrafo segundo “La cesación o pérdida de los requisitos exigidos por el artículo 48° de este Código(son los requisitos para ser propietario), producirá de oficio la cancelación de su matrícula. Igualmente se operará la cancelación cuando la autoridad aeronáutica establezca la pérdida de la individualidad de la aeronave”.

La norma distingue dos situaciones, una cuando ocurre la cesación o pérdida de los requisitos para ser propietario y la segunda en el caso de averías que tornan a la aeronave inútil para el vuelo o cuando se cumple el supuesto del art. 233 del Título XV, Disposiciones Finales, “En caso de desaparición de una aeronave, o cuando no haya informes sobre ella, será reputada perdida a los tres meses de la fecha de recepción de las últimas noticias”.

Otros supuestos de extinción de la matrícula e inscripción es el de la ley 17.743, vencimiento del plazo de cesión, o por falta de renovación durante cinco años consecutivos del certificado de aeronavegabilidad.

También por inscripción de la aeronave en el Registro de otro país, a solicitud del interesado, por abandono de aeronave y finalmente por orden judicial. Las expuestas en los párrafos precedentes son de oficio y las enumeradas en el presente por la voluntad o por cuestiones ajenas a la voluntad del interesado y por decisión judicial.

VI. Registro Nacional de Aeronaves.

Conforme lo expresado, tenemos la aeronave, conceptualizada, caracterizada, definida en sus aspectos jurídicos corresponde ahora referirnos respecto del órgano donde se recepta su inscripción.

Los convenios Internacionales básicos que permanentemente hemos citado y a los cuales recurrimos en busca de las soluciones jurídicas y las determinaciones de los principios que estructuran el régimen jurídico aeronáutico aconsejan a los países signatarios la organización de las inscripciones de aeronaves en un único registro de carácter nacional.

Esta recomendación es recogida por el derecho interno y el Código Aeronáutico reglamenta el Registro Nacional de Aeronaves en el Capítulo V del Título V, con una expresa remisión a la ley 17.743 y al Decreto 4.907/73 .

En explicación sintética de la actividad del registro debemos decir que toma razón e inscribe o anota derechos, resoluciones, contratos y demás actos y hechos jurídicos de la actividad aeronáutica referidos a la aeronave, sus partes esenciales, motores por ejemplo, a sus propietarios y explotadores etc.

Expide testimonios y copias autenticadas de documentos donde consten los actos y/o hechos que se deban inscribir o anotar obligatoriamente, también extiende las certificaciones indicadas en la norma del artículo 48°.

A modo de ejemplo decimos que se inscriben, en relación con la aeronave, su dominio y matriculación; las hipotecas y demás privilegios; todas las anotaciones cautelares derivadas de la actividad; las locaciones cuando las hubiera etc.

En cuanto a quienes pueden ser solicitantes de las anotaciones y cancelaciones y la calidad de las inscripciones, cabe señalar, respecto de los primeros que pueden serlo: a) quien transmita un derecho; b) el que adquiera un derecho; c) quien tenga un interés legítimo en asegurar el derecho que se deba inscribir; d) el oficial público autorizante.

En lo que respecta a la calidad de las inscripciones estas pueden ser de dos carácter: 1. Provisorias o provisionales, son las que dependen de otro asiento posterior a los fines de completar el registro y 2. Definitivas cuando han sido cumplimentadas las exigencias de la ley.

Ordena el artículo 45°: “En el Registro Nacional de Aeronaves se anotaran:

1.- Los actos, contratos o resoluciones que acrediten la propiedad de la aeronave, la transfieran, modifiquen o extingan;

2.- Las hipotecas sobre aeronaves y sobre motores;

3.- Los embargos, medidas precautorias interdicciones que pesan sobre las aeronaves o se decreten contra ellas;

4.- Las matrículas con las especificaciones adecuadas para individualizar las aeronaves y los certificados de aeronavegabilidad;

5.- La cesación de actividades, la inutilización o la pérdida de las aeronaves y las modificaciones sustanciales que se hagan en ellas;

6.- Los contratos de locación de aeronaves;

7.- El estatuto o contrato social y sus modificaciones, así como el nombre y domicilio de los directores o administradores y mandatarios de las sociedades propietarias de aeronaves argentinas;

8.- En general, cualquier hecho o acto jurídico que pueda alterar o se vincule a la situación jurídica de la aeronave”.

Por el Artículo 47° se fija la naturaleza del R.N.A.: “El Registro Nacional de Aeronaves es público. Todo interesado podrá obtener copia certificada de las anotaciones de ese Registro solicitándola a la autoridad encargada del mismo”.

Finalmente referiremos a una autorización de carácter especial que el R.N.A. confiere a toda aeronave para su traslado en vuelo por sus propios medios desde un país extranjero

hasta el nuestro. Es el ***Pasavante aeronáutico***, tiene como finalidad la inscripción en la matrícula nacional o si ello no se efectiviza el retorno de la aeronave al país de origen.

Es una matriculación de carácter provisorio o provisional que se extiende por un período de 120 días. Arribado al país y efectuados los controles de rigor deben iniciarse los trámites de matriculación definitiva ante la autoridad competente, nacionalizada la aeronave efectuará los trámites de habilitación técnica y la inscripción en el R.N.A.

El Pasavante aeronáutico debe ser utilizado en modo exclusivo para el traslado de la aeronave.-

CAPITULO VI

**Propiedad de Aeronave. Hipoteca de Aeronave. Requisitos. Privilegios.
Embargo y Abandono de Aeronave.**

A. Propiedad de Aeronave.

La propiedad de aeronaves como instituto jurídico está regulado en el Código Aeronáutico en el Título IV, Capítulo V. Nosotros por razones de alcance del presente trabajo, de su orientación a estudiantes de ingeniería aeronáutica y a profesionales de esta disciplina, en este apartado, seguimos fielmente sus criterios.

En este sentido debemos adelantar que el tópico a desarrollar se desenvuelve entre los extremos que en la nota al artículo 48 se expresa. De aquí que la advertencia obligada a señalar es que “por razones de método se reúnen los diferentes textos en una sola norma”, por lo demás resulta sustancial destacar que “se reemplaza “sede social efectiva” por “domicilio real” para adaptar la terminología a los principios del Código Civil previéndose también el caso de las asociaciones”.

Con las prevenciones expuestas diremos que la norma del artículo 48 en sus tres incisos establece los extremos a reunir el instituto propiedad de aeronaves. Por el primero “si se trata de una persona física, tener su domicilio real en la República”.

El segundo está referido al caso de ser más de una persona, “Si se trata de varios copropietarios, la mayoría, cuyos derechos excedan la mitad del valor de la aeronave, deben mantener su domicilio real en la República”.

Finalmente el tercer inciso se refiere a personas de carácter ideal así “si se trata de una sociedad de personas, de capitales o asociaciones, estar constituida conforme a las leyes argentinas y tener su domicilio legal en la República”.

La lectura detenida del artículo nos determina el criterio adoptado por el legislador al momento de definir el modo requerido para ser propietario de aeronave. Como se aprecia, y conforme lo ya manifestado este no resulta otro que el del domicilio.

En cuanto a los modos de adquisición hay que estar a lo que se establecen por extensión en otras ramas del derecho. Debe atenderse al Derecho Civil, al Naviero y al Aduanero entre otras.

En relación con el Código Civil el método que allí se adopta obliga a distinguir entre modos originarios y derivados. Relativo al primero y conforme las otras ramas jurídicas nombradas hay que atender a cuatro casos:

I. Apresamiento, con antecedente en el derecho naviero, se trata de un modo de derecho público que opera en tiempos de guerra, oportunidad en que las aeronaves están sujetas a la posibilidad de captura.

II. Decomiso. Es el segundo caso del modo originario y deviene de la norma 876 del Código Aduanero Argentino. Efectivamente el inciso C fija que caen en decomiso las aeronaves empleadas en la comisión del delito de contrabando. Se trata también al igual que la anterior, de una regla de derecho público por la cual la propiedad de la aeronave pasa al Estado.

La excepción contemplada por la norma comentada es cuando la aeronave pertenece a una persona ajena al hecho delictual punido por la ley. Esto siempre que las circunstancias que rodean el caso determinen que no podía conocer, el titular, la finalidad de la utilización a la que fue sometida (la aeronave).

III. Ocupación de Aeronaves abandonadas por parte del Estado : es la regla del artículo 74 primer párrafo del Código, se trata de una aplicación de la norma del artículo 2525 del Código Civil “la aprehensión de las cosas muebles sin dueño o abandonadas por el dueño, hecha por persona capaz de adquirir con el ánimo de apropiársela, es un título para adquirir el dominio de ellas”. A mérito del Código Aeronáutico, norma citada, la

posibilidad de adquirir el dominio le cabe en el caso de aeronaves sin dueño o abandonadas, al Estado Nacional.

Dice el Artículo 74 “Las aeronaves de bandera nacional o extranjera, accidentadas o inmovilizadas de hecho en el territorio argentino o sus aguas jurisdiccionales y sus partes o despojos, se reputarán abandonadas en favor del Estado Nacional, cuando su dueño o explotador no se presentare a reclamarlas y retirarlas dentro del término de seis meses de producida la notificación del accidente o inmovilización”.

El artículo siguiente refiere a la posibilidad de que el abandono represente un peligro para la navegación aérea. En este caso la norma autoriza a la autoridad aeronáutica a la remoción de la aeronave o sus despojos a costa del dueño o explotador de la misma, amparando los gastos de remoción en el privilegio establecido en el artículo 60 inciso 3°. “Tendrán privilegio sobre la aeronave: ...3.- Los créditos provenientes de la búsqueda, asistencia o salvamento de la aeronave...”

IV. Construcción. Esta posibilidad está tratada y resuelta en el artículo 53 inciso 5° relativo a la hipoteca aeronáutica, tema a tratarse en este mismo apartado, “...La inscripción (de la hipoteca) confiere al acreedor de un derecho de preferencia.....En el instrumento deberá constar: ... 5.- si la aeronave está en construcción, además de los recaudos de los incisos 1 y 4, se la individualizará de acuerdo al contrato de construcción y se indicará la etapa en que la misma se encuentre;”.

A la regla transcripta hay que coordinarla con los criterios del Código Civil Artículos 1.644, 1645, siguientes y concordantes respecto de quien pone los materiales para la construcción de la aeronave.

Así para la situación en la que el comitente es quien aporta los materiales la propiedad le corresponde desde el momento en que se inician los trabajos. Esta regla es la que posibilita hipotecar la aeronave. Debe complementarse la resolución con la normativa pertinente reglada en la ley de quiebras 19.551.

La otra posibilidad que se desprende de la normativa del derecho privado que por extensión es aplicada en el derecho aeronáutico es cuando los materiales son aportados por el constructor, cabe en ese caso aplicar la regla del artículo 577 del Código Civil “si la obligación de dar una cosa cierta es para transferir sobre ella derechos reales, y si la cosa se pierde sin culpa del deudor, la obligación queda resuelta para ambas partes”.

En buen romance debe entenderse, y la doctrina es conteste en este sentido, que la propiedad de la aeronave no se transmite sino hasta el momento en que el constructor la entrega, posesión, al comitente. Esto significa que en caso de concurso de acreedores o quiebra, la aeronave pasa a integrar el acervo del constructor.

En cuanto a los modos derivados de adquisición de aeronaves este se desprende de los contratos que resulten aptos para transmitir el dominio, por lo que remitimos a la teoría general del derecho privado desde donde alumbramos con intensidad prominente el contrato de compraventa, a mejor entendimiento nos referiremos a los artículos 49, 50 y 51 del Código Aeronáutico, “Las aeronaves son cosas muebles registrables...” (49) y consecuentemente “La transferencia de dominio de aeronaves, así como todo acto jurídico relacionado con las mismas...no producirán efectos contra terceros sino van seguidos de la inscripción...” (50) y finalmente “...deberán ser hechos por escritura pública o ante autoridad consular argentina.” (51).

Por último hay que decir algo respecto de la extinción de la propiedad, hasta ahora hemos referido al nacimiento, a la adquisición, al nacimiento de la propiedad, a los fines de completar el ciclo jurídico de la propiedad hay que establecer como finaliza la misma. Esta finaliza por la destrucción o pérdida de la aeronave, también por su desguace.

El Título XV “Disposiciones Finales” Artículo 233.-“En caso de desaparición de una aeronave, o cuando no haya informes sobre ella, será reputada perdida a los tres meses de la fecha de recepción de las últimas noticias”.

A esta regla hay que correlacionarla con el artículo 55.-“En caso de destrucción o inutilización del bien hipotecado (la aeronave), los acreedores hipotecarios podrán ejercer su derecho sobre los materiales y efectos recuperados o sobre su producido”.

En ambos casos lo que da fe de la extinción, del fin de la propiedad es la baja del Registro, porque como sostiene Lena Paz “desde que en ese supuesto desaparece la individualidad jurídica de la aeronave como tal, quedando los materiales provenientes del desguace sometidos al derecho común”.

B. Hipoteca de Aeronave. Requisitos.

Artículo 52 Código Aeronáutico, “Las aeronaves pueden ser hipotecadas en todo o en sus partes indivisas y aún cuando estén en construcción. También pueden hipotecarse los motores inscritos conforme el artículo 41 de este Código”.

“Ni las Aeronaves ni los motores son susceptibles de afectación de prenda con registro.”

“No podrá ser hipotecada ni afectada como garantía real de ningún crédito, la aeronave inscrita conforme los artículos 42 y 43 de este Código, hasta tanto se proceda a su inscripción y matriculación definitivas”.

“Cuando los bienes hipotecados sean motores, el deudor deberá notificar al acreedor en qué aeronave serán instalados y el uso que se haga de aquéllos. La hipoteca de motores mantiene sus efectos aún cuando ellos se instalen en una aeronave hipotecada a distinto acreedor”.

El texto establece el régimen al que se ajustan las aeronaves que serán o están hipotecadas. La primera cuestión que podemos destacar es que las aeronaves pueden hipotecarse en un todo o en sus partes indivisas, en este último caso siempre que se cumplan los requisitos establecidos en el artículo 2311 del Código Civil en lo relativo a cosas.

En segundo término el sometimiento al instituto puede realizarse cuando la aeronave está terminada o cuando se encuentra en proceso de construcción. En cuanto a los motores que la impulsan también están autorizados para su sometimiento al régimen de la hipoteca por separado del resto de la aeronave, como si fuera en sí mismo una cosa diferente de ella.

En concreto, puede hipotecarse y someterse al régimen establecido en el Código Aeronáutico, la Aeronave, Sus partes indivisas, los motores, todo en conjunto o por parte, separados unos de otros. La hipoteca puede operar desde el mismo momento en que comienza la construcción o bien cuando esta ha finalizado y se encuentra en cumplimiento o a punto de iniciar el cumplimiento de su objeto.

Se trata de un régimen especial creado por el legislador para atender las particulares características de la aeronave. A los fines de despejar cualquier duda acerca del régimen legal imperante el segundo párrafo del artículo que comentamos disipa toda duda, “Ni las aeronaves ni los motores son susceptibles de afectación de prenda con registro”.

Como puede inferirse si bien la aeronave es una cosa mueble esta no se somete al régimen de prenda con registro que se establece para los automóviles por ejemplo.

La Ley confiere tratamiento de cosa inmueble a la aeronave de aquí que por ser cosa mueble y tener tratamiento de inmueble está definiendo un régimen especial cual es someterla a las particularidades de un derecho real.

A los fines del perfeccionamiento de la hipoteca el tercer párrafo condiciona la validez “hasta tanto se proceda a su inscripción y matriculación definitivas”. Mientras ello no ocurra no podrá ser afectada como garantía real.

En relación con los motores el cuarto párrafo de la norma en examen indica que quien pretenda someterlos al régimen de la hipoteca como requisito previo deberá notificar al acreedor hipotecario el lugar donde estos se encuentran. Para ello debe indicar, del modo requerido, la aeronave en la que están instalados determinando el uso que se haga de ellos.

Otro aspecto que se nos ocurre resulta importante apuntar es que la última frase del párrafo cuarto disipa cualquier duda que nos quede relativa a la distinción que el codificador hace de la aeronave y los motores. Así permite la hipoteca en favor de un acreedor de la aeronave y en favor de otro de los motores. “La hipoteca de motores mantiene sus efectos aún cuando ellos se instalen en una aeronave hipotecada a distinto acreedor”.

Cabe ahora realizar algunas apreciaciones respecto de la modalidad a cumplimentar para perfeccionar la hipoteca. En este sentido la primera exigencia de la ley está en la letra del artículo 53 “La hipoteca deberá constituirse por instrumento público o privado debidamente autenticado e inscribirse en el Registro Nacional de Aeronaves. La inscripción confiere al acreedor de un derecho de preferencia según el orden en que se ha efectuado”.

Los requisitos formales de la hipoteca aeronáutica son, además de lo transcrito del texto del artículo 53, el resto de los que la misma norma establece: “En el instrumento deberá constar: 1.- nombre y domicilio de las partes contratantes; 2.- matrícula y número de serie de la aeronave y sus partes componentes; 3.- seguros que cubren el bien hipotecado; 4.- monto del crédito garantizado, intereses, plazo de contrato y lugar de pago convenidos; 5.- si la aeronave está en construcción, además de los recaudos de los incisos 1 y 4, se la individualizará de acuerdo al contrato de construcción y se indicará la etapa en que la misma se encuentre; 6.- si se tratase de hipoteca de motores, estos deberán estar previamente inscriptos y debidamente individualizados.”

La hipoteca debidamente constituida, cumplimentando rigurosamente los requisitos establecidos por la ley comienza a producir efectos jurídicos a partir del momento del cumplimiento de los extremos requerido por la ley.

Uno de ellos es el de otorgar el privilegio que confiere la ley por el artículo 57 “La hipoteca debidamente constituida toma grado inmediatamente después de los créditos privilegiados establecidos en este Código. Con excepción de éstos, es preferida a cualquier otro crédito como privilegio general o especial.” Advertimos que la norma transcrita debe correlacionarse con los artículos 54, 55 y demás concordantes y complementarios.

Por último hemos de referirnos respecto de la extinción de la hipoteca y consecuentemente de sus efectos. Así es como debemos remitirnos a lo estipulado en ella artículo 56 “La hipoteca se extingue de pleno derecho a los 7 años de la fecha de su inscripción, si esta no fuese renovada.”

La regla es imperativa y clara, vencido el plazo establecido, siete años, contados a partir de su constitución conforme los requerimientos de la ley, extingue sus efectos de pleno derecho por el mero cumplimiento del plazo fijado.

Vale decir la inactividad del acreedor beneficiario, en el caso de incumplimiento de las obligaciones contractuales asumidas por el deudor, si nada dice, si nada hace en dirección de su renovación, vencido el plazo prefijado pierde su ubicación de privilegio que le otorga el instituto.

Si por el contrario la inactividad del acreedor deviene del hecho que el deudor ha cumplimentado con sus compromisos, los ha honrado puntualmente, es una facultad implícita que la ley confiere al acreedor para que por intermedio de “no hacer”, de no realizar tarea alguna el mero vencimiento actúa como liberador para el deudor.-

Una cuestión más, el quantum del plazo, siete años, que el legislador ha establecido como período de validez plena de los efectos de la hipoteca encuentra sustento fáctico en el período normal que los créditos para aeronaves, para este tipo de actividad, requiere y cuentan en el mercado financiero. Se trata como bien lo dice la nota del artículo de “el término normal de amortización de las aeronaves”.

C. Privilegios.

El tratamiento del tema lo realizaremos desde el planteo de algunas preguntas cuyas repuestas permitirán explicitar el funcionamiento del régimen establecido por el Código Aeronáutico, cuyo articulado seguimos como ya lo dijéramos cuasi exegéticamente.

El primer interrogante que nos planteamos es ¿cual es la prevalencia de los privilegios que se establecen en el Código ?. El segundo que deberemos contestar es ¿Quiénes son acreedores privilegiados y cuales los requisitos para ejercerlos ?, también deberemos dar respuesta a la pregunta ¿ cual es la materia, el objeto sobre el cual se ejerce el instituto ? y por último el cuarto interrogante del cual nos ocuparemos es ¿cuando se extinguen los privilegios ?

En relación a la primera cuestión planteada debemos decir que la regla que establece la prelación del instituto se establece en el artículo 58, Capítulo VII, Privilegios, del Título IV Aeronaves. Allí se regulan las preferencias legales que los titulares de ciertas acreencias constituidas conforme los requerimientos jurídicos prefijados relacionados directamente con la actividad.

La teoría general enseña que estas preferencias se establecen en la necesidad de valorizar la importancia de las acreencias en función de los bienes con que se afianzan. Ello es lo que confiere la prelación a ser cobrados antes que otros.

Dice el artículo citado: “Los privilegios establecidos por el presente capítulo son preferidos a cualquier otro privilegio general o especial. El acreedor no podrá hacer valer su privilegio sobre la aeronave, sino lo hubiese inscrito en el Registro Nacional de Aeronaves dentro del plazo de 3 meses a partir de la fecha del término de las operaciones, actos o servicios que lo han originado.”

Un análisis superficial al texto, una lectura un poco más detenida que la normal alcanza para advertirnos que el principio que rige es el de que los privilegios que se establecen en el Capítulo serán preferidos frente a cualquier otro que nazca consecuencia del negocio jurídico general.

Tanto es así que funciona aún con respecto a lo ya comentado en el apartado anterior relativo a la hipoteca aeronáutica. Remitimos a lo expresado respecto a la determinación de la preferencia y con ello del lugar que ocupa.

Otra cuestión que queda clara y que fuimos señalando a lo largo de este trabajo es que para estar en condiciones de recibir los beneficios del instituto jurídico el requisito esencial es el de Inscripción en el Registro Nacional de Aeronaves.

La norma establece un plazo para que la validez se retrotraiga al momento de la constitución de la obligación, tres meses es el tiempo, el período que otorga la norma para regularizar la inscripción de la acreencia.

El tercer aspecto que se desprende de la norma que comentamos es que los privilegios pueden estar originados por operaciones, actos o servicios.

A lo expresado hay que agregar la regla complementaria que incorpora el legislador a los efectos de resolver el caso en que la aeronave se inutiliza o peor aún cuando se destruye. Es la regla del artículo 59 la que resuelve estos casos extremos.

“En caso de destrucción o inutilización del bien objeto del privilegio, este será ejercido sobre los materiales o efectos recuperados o sobre su producido.” Recordemos que bien objeto del privilegio puede ser: operaciones, actos o servicios.

La segunda tarea que nos planteamos es la de dar repuesta a quienes son y cuales requisitos deben cumplimentar los titulares de estas preferencias legales. A estos fines hay que remitirse al texto del artículo 60, “Tendrán privilegio sobre la aeronave:

- 1.- Los créditos por gastos causídicos que beneficien al acreedor hipotecario.
- 2.- Los créditos por derechos de utilización de aeródromos o de servicios accesorios o complementarios de la aeronavegación, limitándose al período de 1 año anterior a la fecha del reclamo del privilegio.
- 3.- Los créditos provenientes de la búsqueda, asistencia o salvamento de la aeronave.
- 4.- Los créditos por aprovisionamiento y reparaciones hechas fuera del punto de destino, para continuar el viaje.
- 5.- Los emolumentos de la tripulación del último mes de trabajo”

Frente a la posibilidad que existan operaciones, actos o servicios que se realizaron o prestaron en distintos viajes y que han sido inscritos y cumplimentados puntillosamente los requisitos de la ley opera la regla del artículo 61.

“Los créditos que se refieren a un mismo viaje son privilegiados en el orden que se establece en el artículo anterior.” (60)

“Cuando se trate de privilegios de igual categoría, los créditos se cobrarán a prorrata.”

“Los créditos privilegiados del último viaje son preferidos a los de viajes precedentes.”

Como se puede apreciar el texto de la norma es lo suficientemente claro como para que realicemos algún comentario.

En relación a la materia, al objeto que puede ser sometido al instituto es el artículo 62 el que responde a nuestra tercera pregunta. La letra del texto es imperativa en el sentido de establecer con precisión cual es.

“Los privilegios se ejercen únicamente sobre la aeronave y sus partes componentes.”

Remitimos a lo ya expuesto oportunamente en lo que se refiere a “partes componentes”.

En este sentido decimos que entre ellas se encuentran los motores entre otras que integran la aeronave. De aquí que cuando leemos el texto debemos entender que dice “aeronaves, motores y demás partes componentes”. Respecto del alcance de la expresión aeronave debemos remitirnos a lo que define el artículo 16 del Convenio de Ginebra de 1.948 sobre reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves.

Con Lena Paz diremos pues que “para los fines del Convenio, la expresión aeronave comprenderá la célula, los motores, las hélices, los aparatos de radio y cualesquiera otras piezas destinadas al servicio de la aeronave, incorporadas a ella o temporalmente separadas de la misma”. (Compendio de Derecho Aeronáutico, página 172, Juan Lena Paz).

En cuanto a la carga y el flete se refiere, para que las acreencias derivadas de ellos puedan ser consideradas deben cumplir con el requisito fijado por el citado artículo 62

segunda parte: “La carga y el flete se verán afectados por ellos *solo en el caso de que* los gastos previstos en el inciso 3 del art. 60 *los hayan beneficiado directamente.*”

Por último nos queda responder al tema de la extinción de los privilegios. Tal como lo hemos venido haciendo buscamos la repuesta en el Código Aeronáutico. Ella se encuentra en la letra de los artículos 63 y 64 que a continuación transcribimos.

Art. 63.- “Los privilegios se extinguen:

- 1.- Por la extinción de la obligación principal.
- 2.- Por el vencimiento del plazo de un año desde su inscripción si esta no fuere renovada.
- 3.- Por la venta judicial de la aeronave, después de satisfechos los créditos privilegiados de mejor grado inscritos conforme el art. 58 de este Código.”

Art. 64.- “Los privilegios sobre la carga se extinguen si la acción no se ejercita dentro de los 15 días siguientes a su descarga. El término comienza a correr desde el momento en que las operaciones estén terminadas. Este privilegio no requiere inscripción.”

Vale reforzar los criterios de las normas transcritas con lo expresado en las notas de los textos. Así diremos con el codificador que el artículo 63 es nuevo y que “se determinan taxativamente las causas de extinción de los privilegios consagrándose en el inciso 1 la solución general de derecho común y en el inciso 2 un plazo que contempla el interés del acreedor y la necesidad de dar estabilidad a las relaciones jurídicas.”

En relación al artículo siguiente, debemos decir que también se trata de un art. nuevo y que “la brevedad de los términos tiene por objeto no trabar la circulación de los bienes de que se trate; parece oportuno exceptuar de la inscripción a estos créditos en razón de su naturaleza y del breve tiempo de extinción.”

D. Embargo de Aeronave.

Conforme nuestra legislación interna el principio general que regula este instituto jurídico se encuentra establecido en el artículo 71(Capitulo X ; Titulo IV) del Código Aeronáutico (con remisión a la Ley 23.111) que venimos comentando : “Todas las aeronaves son susceptibles de embargo, con excepción de las públicas.”

Con relación a la remisión a la ley 23.111 al pie de la norma transcripta el legislador apunta que ella “aprueba la “convención para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de aeronaves” adoptada en Roma el 29 de mayo de 1.933”.

A lo expresado debemos agregar que para que resulte operativo el principio de la regla es necesario, al igual que en el caso de los privilegios, su anotación en el Registro Nacional de Aeronaves.

Vale decir, para que surtan los efectos previstos por la ley es requisito esencial el cumplimiento de la inscripción en tiempo oportuno conforme los extremos del inciso tercero del ya comentado artículo 45 : “En el Registro Nacional de Aeronaves se anotarán:....inciso 3º los embargos.....que pesan sobre las aeronaves o se decreten contra ellas”...

Uno de los efectos principales que se derivan de la inscripción es el relativo a la preferencia a ser pagado que alcanza el titular de una acreencia, esta preferencia cede solo frente a aquellas acreencias de mejor derecho.

Es el Artículo 71 el que aclara: “La anotación del embargo en el Registro Nacional de Aeronaves confiere a su titular la preferencia de ser pagado antes que otros acreedores, con excepción de los de mejor derecho.”

En lo que al mejor derecho se refiere habrá que remitirse a lo ya comentado, particularmente al punto precedente que trata de los privilegios.

Complementa el funcionamiento del instituto en la legislación argentina (hemos obviado por razones de alcance de estos escritos, direccionados a los estudiantes de ingeniería aeronáutica) el artículo 73, siempre relativo a los efectos, que establece: “El embargo traerá aparejada la inmovilización de la aeronave en los siguientes casos:

- 1.- cuando haya sido ordenado en virtud de una ejecución de sentencia;
- 2.- cuando se trate de un crédito acordado para la realización de un viaje y aún cuando la aeronave esté lista para partir;
- 3.- cuando se trate de un crédito del vendedor de la aeronave por incumplimiento de contrato de compraventa, inclusive los contratos celebrados de conformidad con los artículos 42 y 43 de este Código.”

La lectura del texto nos conduce a determinar que tres son los casos de embargo que pueden ocasionar la inmovilización de la aeronave: a) frente a una ejecución de sentencia, es que en esta situación debe asegurarse el cumplimiento del decisorio judicial.

b) frente a un crédito acordado para realizar un viaje, dable es señalar que la acreencia y su correlativa obligación de pago deberán estar exigibles para solicitar esta medida de neto carácter cautelar, al igual que el caso anterior.

Y c) en la circunstancia de incumplimiento de un contrato de compraventa, sea aquel sometido a condición o a crédito y aún a los celebrados en el extranjero por el cual el vendedor se reserva el título de la aeronave hasta el pago total del precio o hasta el cumplimiento de la condición, artículo 42. La regla comprende también a los contratos de compraventa con pacto de retroventa cuyo régimen legal sea el de la condición resolutoria, artículo 43.

Para finalizar el tratamiento del epígrafe debemos aclarar que debemos entender por embargo, en este sentido estamos a lo que ha establecido el convenio de Roma de 1.933, a estos fines nos remitimos a su artículo 2º primer y segundo párrafo “se entiende por embargo preventivo todo acto, cualquiera sea su denominación, por el cual se detiene una aeronave en interés privado, por medio de los agentes de la justicia o de la administración pública en beneficio de un acreedor, de un propietario o del titular de un derecho real que grave la aeronave, sin que el embargante pueda invocar una sentencia ejecutoria obtenida previamente por el procedimiento ordinario o un título de ejecución equivalente.” (1º párrafo.)

“En caso que la ley competente conceda un derecho de retención al acreedor que detiene la aeronave sin el consentimiento del explotador, el ejercicio de este derecho se asimilará, a los fines del Convenio, al embargo preventivo y estará sometido al régimen previsto en el Convenio” (2º párrafo). Juan Lena Paz, ob. Cit..

E. Abandono de Aeronave.

Siguiendo el estructuramiento y la metodología adoptada por el legislador corresponde tratar ahora el instituto abandono de aeronaves. Este tema, adelantamos, está desarrollado en el Capítulo XI, del Título IV y regula los casos en que el Estado puede recibir para sí aquellas aeronaves privadas nacionales o extranjeras que por circunstancias particulares se encuentren abandonadas o inmovilizadas de hecho.

Dice la norma del 74: “Las aeronaves de bandera nacional o extranjera, accidentadas o inmovilizadas de hecho en territorio Argentino o sus aguas jurisdiccionales y sus partes o despojos, se reputaran abandonadas a favor del Estado Nacional, cuando su dueño o explotador no se presentase a reclamarlas o retirarlas dentro del término de seis meses de producida la notificación del accidente o inmovilización.

El Poder Ejecutivo reglamentará la forma y procedimiento para efectuar la notificación del accidente o la inmovilización al propietario o explotador y la intimación para que remueva la aeronave, sus partes o despojos”.

La justificación a la cuestión la encontramos en la nota al artículo transcrito que fundamenta diciendo: “La existencia de numerosas aeronaves, accidentadas o no, cuyos dueños las han abandonado en la práctica, hace necesario crear un instrumento que permita a la autoridad aeronáutica disponer de ellas, eliminando el peligro potencial que en algunos casos significan o evitando deterioros en otros. Para ello la norma hace de aplicación a las aeronaves los principios del Código Civil (arts. 2525 y 2526), estableciendo una presunción de abandono a favor del Estado Nacional. El plazo para remover la aeronave, también tomado del Código Civil (art. 2535), tiene por objeto proteger los intereses del propietario o explotador.”

“La inmovilización de hecho que menciona el artículo consiste simplemente en la no realización de ningún tipo de actividad, por razones distintas a la inmovilización emergente del embargo en los casos previstos en el artículo 73 de este Código”.

La lectura del texto de la norma y de su la nota nos permite determinar en general cual es el régimen del abandono de aeronave. Efectivamente, el primer aspecto que asoma de las explicaciones vertidas por el legislador, está centrado en la existencia de numerosas aeronaves que han sido abandonadas en la práctica. No interesa el motivo, la causa del abandono, sino que debemos estar a la realidad imperante al momento de la regulación del instituto por parte del legislador.

Esta realidad indicaba la existencia de una cantidad de aeronaves que obligaba al Estado a resolver una cuestión que por sus efectos resultaba compleja. La norma del 74 aclara aún más, la facultad que se otorga a la autoridad de aplicación tiene tal amplitud legal que es abarcativa de tanto de las aeronaves nacionales cuanto de las extranjeras que reúnan el requisito del abandono.

Ahora bien, ¿que entiende la ley por abandono?. Es el segundo de los aspectos que se desprenden de la letra que comentamos. Siempre recurriendo a la lectura del texto de la norma, diremos que aeronave abandonada es toda máquina accidentada o inmovilizada de hecho, sin realización de actividad alguna, no reclamada o retirada por su titular o explotador dentro del plazo prefinido por la ley, habiendo sido notificado por el Poder Ejecutivo del accidente o de la inmovilización sufrida y conminado a su remoción.

Podemos señalar un tercer elemento que debe sumarse a los anteriores ya señalados, está referido a destacar que la ley no considera abandono cuando la aeronave está inmovilizada en razón de una medida cautelar adoptada conforme los extremos del Código.

Lo expuesto debe complementarse con lo normado en el Decreto 5.764 del 11 de agosto del año 1.967 sancionado en cumplimiento del mandato establecido en el segundo párrafo del artículo 74 que ordena al Poder Ejecutivo reglamentar la forma y procedimiento para efectuar tanto la notificación del accidente o inmovilización de hecho cuanto la intimación a remover la aeronave o sus despojos o partes.

El análisis de esta norma no se efectúa en razón del alcance de estos comentarios, si agregamos que el articulado del Decreto distingue entre otras cosas los casos de riesgo potencial cierto y peligro inmediato para la navegación. En este segundo caso corresponde al Estado, así lo faculta la norma, la remoción sin intimación previa. Finalizadas las tareas cumplimenta este requisito de la ley, informando el lugar donde fue depositada la aeronave, sus partes o despojos. (Artículos 2 y 3).

Respecto de las aeronaves extranjeras la notificación que ordena el decreto realizar con antelación de 30 días a la remoción debe efectuarse adicionalmente también a la representación diplomática o al consulado que tenga a su cargo la representación del país al cual pertenece la bandera de la aeronave.

En el caso de que por razón derivada del accidente mismo no pudiera identificarse la nacionalidad de la aeronave, el decreto resuelve esta situación mediante publicación de edictos.

Para finalizar debemos agregar que el artículo 75 del Código enmarca el régimen legal del instituto al definir los extremos que atienden a la remoción de aeronaves o sus partes o despojos. En efecto, reza la citada norma: “Cuando la aeronave, sus partes o despojos representen un peligro para la navegación aérea, la infraestructura o los medios de comunicación, o cuando la permanencia en el lugar del accidente o inmovilización pueda producir un deterioro del bien, la autoridad aeronáutica podrá proceder a su inmediata remoción.

Los gastos de remoción, reparación y conservación de la aeronave son a cargo de su propietario o explotador y están amparados por el privilegio establecido en el artículo 60 inciso 3 de este Código”.

En primer término recordemos que el inciso 3 del artículo 60 está referido al privilegio derivado de “los créditos provenientes de la búsqueda, asistencia o salvamento de la aeronave”.

Un segundo aspecto a considerar es la advertencia que se efectúa en la nota: “Artículo nuevo. Crea una excepción a la norma anterior, cuando razones de seguridad e interés general exijan la remoción inmediata de la aeronave sin perjuicio de los derechos del propietario o explotador. Los gastos de remoción, reposición y conservación de la aeronave deben estar a cargo de quien puede beneficiarse con ellos; por esto los créditos provenientes de estos gastos son privilegiados. Nadie puede, por otra parte, entorpecer la navegación aérea ni la operación de los aeródromos”.

De la lectura del texto se colige por una parte que la excepción de que se trata es la derivada de razones de seguridad o la que deviene del interés general relativa a que nadie debe ni puede entorpecer ni la navegación aérea ni la operación de los aeródromos.

Por otra parte se concluye también que la razón del privilegio que otorga el inciso 3 del artículo 60 se da por el hecho de que nadie puede enriquecerse pecuniariamente sin causa y en este caso a consecuencia de la remoción, quien se beneficie económicamente debe soportar los gastos que insume la remoción, reposición o conservación de la aeronave.

CAPITULO VII

Personal Aeronáutico. Régimen legal. Requisitos que debe reunir el Personal Aeronáutico. Distinción: Personal de vuelo y Personal de superficie.

A. Personal Aeronáutico. Breve conceptualización introductoria.

Hasta este momento hemos venido desarrollando la actividad aeronáutica desde el punto de vista de la aeronave y su infraestructura. Como adoptamos, siguiendo la metodología del Código, la estructuración expositiva de la mayoría de los autores especialistas en la materia que nosotros consultamos para la elaboración de estas notas, debemos a continuación proseguir con el tratamiento del régimen legal que reglamenta el trabajo aeronáutico desarrollado por quienes se definen en la letra del Código como Personal Aeronáutico.

El tema es tratado en el cuerpo legal que comentamos, en su Título V, artículos 76 al 90 inclusive. No tiene capítulos. Como se aprecia desde la titulación de la cuestión, quienes desarrollan algún tipo de tarea en la actividad aeronáutica propiamente dicha y en la prestación de servicios derivados de ella, requieren de la reunión de aptitudes especiales en algunos casos, o de capacidad particular en otros.

De cualquier manera este conjunto de aptitudes y de capacidades que destacan a quienes desarrollan este tipo de tareas, al igual que en el caso de la navegación, se aúnan conformando un conglomerado de requisitos de ineludible cumplimiento.

Se trata de un requisito general de profesionalidad el que debe mostrar quien ejercite o realice actividad aeronáutica, en especial el personal de vuelo, que más adelante analizaremos, toda vez que es quien resalta la tarea al resultar ser el más representativo y por ello no solo ejerce su labor en el marco de una legislación laboral que lo tipifica, sino que además de los que se trata es de un verdadero ejercicio profesional, por lo cual debe contar con la habilitación que para estos casos se otorga y que no es otra cosa que la licencia que certifica su idoneidad profesional.

De algo estamos convencidos, y es de que quienes se abocan a la tarea de prestar servicios aeronáuticos, tanto en el aire, a bordo de la aeronave, cuanto en tierra guiando y proveyendo de seguridad al vuelo, deben cumplir con, al menos, dos requisitos. Uno jurídico y otro orgánico, relativo a la naturaleza intrínseca del ser humano.

Nosotros solo nos ocuparemos del primero y en este caso de quien se desenvuelve en la actividad en relación de dependencia. La regulación de la que se ocupa el Código en esta parte está referida únicamente a ello, nada diremos de quienes son titulares o explotadores de aeronaves por ejemplo.

En coincidencia con Simone, “Bases para un Derecho Laboral Aeronáutico” diremos que solo debemos ocuparnos de aquel personal cuya actividad está orientada a procurar la “efectiva realización y seguridad de la aeronavegación”, abundando en el concepto, nos ocuparemos “únicamente de quienes cumplen funciones cuya regulación deba necesariamente fundamentarse en la especialidad del Derecho Aeronáutico” (Lena Paz J. Ob. Cit.)

Cabe a esta altura de la introducción ajustar el concepto a lo que establece el Código Aeronáutico, así es como remitimos al artículo 76. Allí se distingue: “Las personas que realicen funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves de matrícula argentina, así como las que desempeñen funciones aeronáuticas en la superficie, deben poseer la certificación de su idoneidad expedida por autoridad aeronáutica.

La denominación de los certificados de idoneidad, las facultades que estos confieren y los requisitos para su obtención, serán determinados por la reglamentación respectiva”.

Como puede apreciarse el legislador tipifica al personal aeronáutico como aquel que cumple *funciones aeronáuticas* en dos ámbitos: uno a bordo de la aeronave y otro en la

superficie. El requisito esencial exigido por la ley es que ambos, el del aire y el de la tierra, deben poseer certificación de idoneidad.

Agregamos, de cualquier manera de los dos el que mayor exigencia debe cumplimentar es el primero en razón de la naturaleza de la función a cumplir.

Por otra parte el artículo está referido a aeronaves de matrícula argentina, para el caso de las extranjeras habrá que estar a la regla del artículo 77: “ La reválida o convalidación de los certificados de idoneidad aeronáutica expedidos por un estado extranjero, se registrará por los acuerdos suscritos entre ese estado y la Nación Argentina.

En los casos en que no existiesen acuerdos, dichos certificados podrán ser revalidados en las condiciones que establezca la reglamentación respectiva y sujetos al principio de reciprocidad”.

Régimen Legal del Personal Aeronáutico.

La explicitación del régimen legal al que deben sujetarse quienes se desempeñan en las tareas de aeronavegación está determinada en el articulado del Título cuyo comentario estamos haciendo. De aquí surgen dos aspectos que deben tenerse en consideración al efecto.

Uno relativo a los que se desenvuelven a bordo de la aeronave. Son quienes deben reunir requisitos de idoneidad especial para desempeñar el cargo que ostentan, además debe cumplimentarse con lo regulado en el artículo 87, relativo a la regulación de las relaciones laborales. En este segundo requerimiento se hace una remisión a las leyes que rigen la materia.

El segundo aspecto a considerar es el referido al personal de tierra que está sometido solamente a la regulación del artículo 87 y a lo que la ley específica de la materia laboral regula en materia de condiciones de trabajo, en relación a los riesgos propios de la función aeronáutica que desempeña.

Hay que destacar que cuando hablamos del régimen regulatorio específico no puede ignorarse lo establecido en el Decreto - Ley 16.130 del año 1.946 y que fuera ratificado en la ley 12.921. A la normativa citada hay que correlacionarla con la que se desprende de los convenios colectivos de trabajo.

La legislación vigente exceptúa de sus disposiciones a las personas que practiquen la aeronavegación con aeronaves de su propiedad o de otros pero que arrendadas le permiten desarrollar actividad de carácter deportivo y sin percibir remuneración alguna.

También excluye al personal que permaneciendo en tierra preste servicios relacionados a la aeronavegación aunque se vea precisado circunstancialmente a volar.

En síntesis el régimen legal regulatorio de la tarea aeronáutica regulada por el Código Aeronáutico se estructura sobre la base que la actividad requiere de personas especialmente capacitadas para: en la aeronave, conducir, operar, mantener equipos, cumplir con ciertos servicios de carácter administrativos o complementarios del viaje ; y en tierra, atender las instalaciones de superficie.

Correlativamente el Decreto 16.130 ya citado establece que cuando una aeronave transporte 12 o más pasajeros, ningún tripulante podrá desempeñar más de una función.

En efecto el artículo 6°, ratifica por vía indirecta lo que señaláramos reiteradamente relativo a las aptitudes especiales del personal abordo.

Requisitos del Personal Aeronáutico. Distinción: Personal de vuelo y de superficie.

En las notas anteriores hemos distinguido dos grandes diferencias entre el personal aeronáutico, por una parte el que se desempeña en vuelo, abordando de la aeronave, y en segundo término aquel que permanece en tierra.

En relación al primero de ellos cabe ahora distinguir entre quienes desarrollan tareas de carácter técnico de los que tienen como actividad esencial la de ejecutar tareas auxiliares.

El artículo 78 del Código establece que “La Autoridad Aeronáutica determinará la integración mínima de la tripulación de vuelo de las aeronaves destinadas al servicio de transporte aéreo”.

De la letra de la norma puede extraerse que :

1° : es la Autoridad Aeronáutica quien determina el mínimo de personal que debe encontrarse abordo de la aeronave en vuelo. El criterio imperante en este caso está dado sustancialmente por el principio de seguridad que debe primar. Efectivamente, el mínimo de personal es aquel que en función de la envergadura de la aeronave, de su complejidad tecnológica, de la capacidad de transporte (personas, mercancías y cosas) de los posibles requerimientos técnicos y auxiliares complementarios que la naturaleza del vuelo exige en cada caso.

2°: el personal abordo de una aeronave en vuelo se denomina tripulación, ello implica especificidad, idoneidad especial ya comentada. Esta calificación es la que distingue y define el régimen laboral al que se encuentran sometidos y la legislación por la que deberán regirse en sus relaciones de dependencia.

3°: la regulación de que se trata está dirigida al servicio de transporte aéreo. Osea aquel de carácter comercial realizado por aeronaves privadas que trasladan personas, cosas o mercancías.

No obstante ello la segunda parte del artículo extiende la facultad comentada a las demás aeronaves cuando razones de seguridad así lo exigen. “...Cuando lo considere necesario para la seguridad de vuelo, hará extensivo este requisito a las demás aeronaves”.

Vale decir que la voluntad o los criterios del explotador de aeronave ceden frente al interés del Estado de salvaguardar la seguridad del vuelo.

En cuanto al personal de vuelo con funciones técnicas propiamente dicho es el artículo siguiente, 79, que establece “Toda aeronave debe tener abordo un piloto habilitado para conducirla, investido de las funciones de comandante. Su designación corresponde al explotador, de quien será representante.

Cuando no exista persona específicamente designada se presumirá que el piloto al mando es el comandante de la aeronave”.

Tres cosas queremos señalar en este caso, una que para poder volar una aeronave debe contar sustancialmente con un piloto habilitado. Vale decir no solo debe tener en su cabina de mando un piloto sino que este debe, además, estar habilitado para conducirla. Esto remite a determinar que requisitos debe cumplimentar el piloto para alcanzar la habilitación exigida por la ley. No los tratamos por no ser objeto de este trabajo, solo queremos dejarlo planteado.

De cualquier modo remitimos a quien tenga interés intelectual al Decreto 1954 del año 1977 agregando solamente que en su artículo dos se distinguen en los certificados de idoneidad aeronáutica dos clases una las licencias y otra las certificaciones de competencia. Las primeras se refieren a los mecánicos, despachantes de aeronaves, operadores de estación aérea etc. En cambio las segundas están reservadas a los pilotos,

cualquiera sea la aeronave que comande (avión, helicóptero, planeador, sean privados o comerciales, instructor de vuelo, mecánico de abordaje, navegante o radiooperador de abordaje)

La segunda es que el piloto ejerce funciones de comandante, es decir la autoridad máxima, no solo desde el punto de vista técnico de conducción de la aeronave, sino también desde la óptica derivadas de las funciones administrativas que se generan con motivo de la aeronavegación y aún más de las tareas que devienen de la conducción de grupo humano que conforma la estructura del personal de vuelo.

Tanto ello es así que la ley prevé que sino está designado el comandante es al piloto precisamente a quien se debe presumir ejerce dichas funciones.

Finalmente, la tercera cosa que queríamos destacar es que la facultad de designar al comandante de la aeronave se encuentra en manos del explotador. Es el quien debe determinar la persona que ejercerá las funciones y tendrá a su cargo la representación. Se trata de una atribución propia, característica de un empleador, a la inversa la representación del explotador por parte del comandante deviene precisamente de la relación de dependencia que lo liga en razón del contrato de trabajo suscrito entre ambas partes.

Ahora bien, es requisito esencial que quien está designado por el explotador, o conforme la presunción legal que rige para el caso de no estar cumplimentada, debe constar en la documentación de abordaje. Allí, en los libros que toda aeronave debe obligatoriamente portar tiene que estar asentado no sola la designación sino también aquellos poderes especiales que el explotador le confía con la finalidad de una mejor prestación del servicio de transporte aéreo.

Artículo 80: “En las aeronaves destinadas al servicio de transporte aéreo el nombre de la persona investida de las funciones de comandante y los poderes especiales que le hayan sido conferidos, deben constar en la documentación de abordaje. La reglamentación establecerá los requisitos para desempeñarse en el cargo”.

Se integra la tripulación, además del comandante, con el copiloto, un radiotelegrafista y el mecánico navegante, todos ellos componen el staff técnico. El primero de ellos, piloto, dispone de una serie de facultades que la ley le otorga a los fines del servicio de transporte.

Es el personaje esencial a la prestación, es quien tiene a su cargo la conducción y maniobra de la aeronave y esta sola condición, si bien se encuentra bajo relación de dependencia del explotador, hace que goce legalmente de amplias facultades relativas a la gestión técnica del avión.

Así según el artículo 80 “El comandante de la aeronave tiene, durante el viaje, poder de disciplina sobre la tripulación y de autoridad sobre los pasajeros. Debe velar por la seguridad de los mismos, no pudiendo ausentarse de la aeronave sin tomar las medidas correspondientes para su seguridad”.

Como vemos dos atribuciones invisten al comandante, una sobre la tripulación, el poder de disciplina durante el viaje, otra sobre el pasaje, autoridad. Esta se complementa con los deberes que la ley le impone, primero el de velar por la seguridad del pasaje y segundo no puede ausentarse de las aeronaves si previamente no ha adoptado las medidas de seguridad pertinentes.

Además por el artículo 82 “En caso de peligro el comandante está obligado a permanecer en su puesto hasta tanto haya tomado las medidas útiles para salvar a los pasajeros, la tripulación y los bienes que se encuentran a bordo para evitar daños en la superficie”.

sea, en situaciones normales debe regirse por la obligación de velar por la seguridad del pasajero y si pretende ausentarse por algún motivo tiene que previamente adoptar las medidas correspondientes que aseguren aquella.

Para el caso de peligro inminente y grave primero tiene que poner en marcha aquellas medidas útiles que permitan salvar, y preservar, la vida de pasajero, segundo la de la tripulación, tercero evitar daños en superficie y finalmente recién estará en condiciones de abandonar la aeronave. Es una regla que viene del Derecho de la Navegación o Marítimo y que traspolada tiene plena vigencia.

En relación a las medidas de seguridad normales el artículo 83 confiere a su persona "...el derecho, aún sin mandato especial, a efectuar compras y hacer los gastos necesarios para el viaje y para salvaguardar los pasajeros, equipajes, mercancías y carga postal transportados".

Complementariamente tiene el deber del artículo siguiente 84 "...de asegurarse antes de la partida, de la eficiencia de la aeronave y de las condiciones de seguridad del vuelo a realizar, pudiendo disponer su suspensión bajo su responsabilidad."

Esto antes de la partida, durante el viaje la ley le impone otro deber adicional, para el caso de necesidad "adoptar toda medida tendiente a dar mayor seguridad" al vuelo.

Prosigue la enumeración de la ocupación como Oficial Público: "En También la ley le reconoce otra cargo que debe realizar eficaz y eficientemente, se trata de la función de Oficial Público, así el artículo 85 ordena: "...registrará en los libros correspondientes los nacimientos, defunciones, matrimonios y testamentos ocurridos, celebrados o extendidos a bordo y remitirá copia autenticada a la autoridad competente."

caso de muerte de un pasajero o miembro de la tripulación deberá tomar medidas de seguridad con respecto a los efectos que pertenezcan al fallecido, entregándolos bajo inventario a la autoridad competente en la primera escala. Si dicha escala fuese realizada en el exterior del país dará intervención al cónsul argentino".

Para finalizar el comentario que realizamos debemos abocarnos ahora a completar el marco de atribuciones y obligaciones del comandante, regulado por el Código, citando los derechos que, siempre con la mira puesta en la seguridad del vuelo, le confiere los artículos 86 "...de arrojar, durante el vuelo, las mercancías o equipajes si lo considera indispensable..." y 204 "Si durante un vuelo se cometiese algún delito o infracción".. le corresponde adoptar las "medidas necesarias para asegurar la persona del delincuente o infractor quien será puesto a disposición de la autoridad competente del lugar del primer aterrizaje, levantándose acta..." Se trata de una imposición de carácter necesario impuesta por las particulares exigencias de la aeronavegación.

El resto del personal que integra la tripulación se rige por las estipulaciones del Decreto Ley 16.130 ya mencionado y al cual remitimos, en particular a los artículos 14,15,16 y 17. Con respecto a este ultimo agregamos solo que está referido al Comisario de abordaje quien tiene asignada la tarea administrativa de la aeronave, es quien debe llevar al día toda la documentación de la aeronave relativa a pasajeros y cosas. Es el tercer oficial del vuelo, el primero es el copiloto.

A continuación nos abocaremos al personal de superficie. La ley denomina a este personal como no navegante o de tierra. Se trata del Jefe de Aeropuerto, los controladores de tránsito, operadores de torre de control, auxiliares de pista, despachantes de avión, mecánicos de talleres, administrativos etc.

El Artículo 88 reza: "En todo aeródromo público habrá un Jefe que será la autoridad superior del mismo en lo que respecta a su dirección, coordinación y régimen interno quien será designado por la autoridad aeronáutica".

Con las diferencias que corresponden podemos decir que el Jefe de Aeródromo es en responsabilidades semejante al comandante de aeronave, son los dos personajes esenciales a la aeronavegación, de ellos depende y en ellos está depositada la seguridad, eficiencia y eficacia de la aeronavegación comercial.

Por ello, así como aquel era la autoridad máxima de la aeronave y cuenta con atribuciones que exceden el interés del explotador, este también se constituye en la autoridad máxima y cuenta con facultades de carácter disciplinario y de organización en toda el área de su competencia.

Al comandante lo designa el explotador, a este la autoridad aeronáutica que además reglamenta las facultades que le delega y establece las obligaciones que le son propias.

En cuanto a los aeródromos privados, la ley que comentamos en el artículo 90 regula el régimen de aplicación: “En los aeródromos privados habrá un encargado, pudiendo dicha función estar a cargo del propietario o tenedor del campo, o de otra persona designada por este.”

En este caso la autoridad máxima recae en la figura del encargado. Puede ser el titular del campo, el mero tenedor en los casos de arriendo o también cualquier otra persona que designen los anteriores. La segunda parte del artículo exige se cumpla con el requisito de comunicación a la autoridad aeronáutica.

La justificación de la introducción de la figura del tenedor como encargado de aeródromo la expresa la nota donde se sostiene que “tiene por objeto que la norma comprenda todas las hipótesis posibles.”

CAPITULO VIII

Contratos Aeronáuticos. Clasificación : A. Contratos de Utilización, B. Contratos de Transporte.

Utilización de Aeronaves. Contratos de Utilización: Locación de Aeronave, Fletamento de Aeronaves, Intercambio de Aeronaves. El Charter Aeronáutico. Contrato de Transporte : de Personas y equipajes, de mercancías y de carga postal.

Generalidades.

Conforme hemos venido exponiendo y siempre basados en el método establecido por el legislador en el Código Aeronáutico corresponde abocarnos en este apartado al tratamiento de los aspectos comerciales específicos que se generan una vez que tenemos definido jurídicamente el espacio aéreo, ámbito donde la aeronave desarrolla su objetivo, el vuelo.

Después de establecer reglamentariamente la infraestructura aeronáutica soporte de la actividad, determinado el régimen jurídico de la aeronave, tipos, los requisitos para ser propietario o explotador de aeronaves, matrícula, régimen legal de la hipoteca aeronáutica, Registro de Aeronaves y demás aspectos que la perfilan, estructuran y definen legalmente.

Conocida ya la regulación particular a que se encuentra sometido el personal aeronáutico, de vuelo y superficie, sus tipicidades y requerimientos especiales de profesionalidad que deben reunir en particular quienes se desempeñan a bordo del vehículo aéreo.

En fin, determinados todos los elementos esenciales y complementarios desde el punto de vista de la legislación vigente, debemos interesarnos ahora por el análisis de las cuestiones de carácter eminentemente comercial que se generan de la aplicación de todos aquellos tópicos señalados escuetamente.

En efecto la actividad aeronáutica deviene o de la utilización de las aeronaves o del transporte en este medio que en la vida real y jurídica, por sus efectos, deriva de los instrumentos que provee la ley cuyo mayor representante son los contratos que pueden establecerse a los fines de servirnos de este modo de comunicación o transporte.

Al decir contrato ya estamos enmarcando el objeto de estudio. En este sentido adelantamos que la teoría general del Contrato, sus fuentes y todo otro aspecto capaz de generar, crear, modificar, transmitir, conservar o extinguir derechos y obligaciones tiene aplicación subsidiaria conforme las especificidades proveniente u originadas en la cuestión aeronáutica.

Utilización de Aeronaves.

Con las brevisimas argumentaciones expuestas corresponde abocarnos de lleno al tratamiento y análisis de los contratos, en este sentido y conforme la metodología del Código Aeronáutico, al cual seguimos puntillosamente, debemos abocarnos en primer término al estudio de los contratos que se agrupan en lo que en doctrina se llama utilización de aeronaves.

Por otra parte y de cualquier modo, la utilización de la aeronave genera lo que ella, la doctrina, califica como “Contratos de Utilización” a aquellos cuyo objeto principal no resulta otro que el mejor y más correcto aprovechamiento de la aeronave.

Sin embargo y en consonancia con lo expresado estos contratos de utilización no son otra cosa especies del género “Contratos de Locación” regulados por el Código Civil, vale decir que ellos, los contratos de utilización, no integran una categoría contractual autónoma o independiente.

De acuerdo con Folchi (Congreso Internacional de Derecho Aeronáutico y del Espacio, página 280, realizado por la Universidad de Morón en 1.964) y parafraseándolo en un intento de definir diríamos que los *“Contratos de Utilización de Aeronaves, son aquellas relaciones jurídicas donde suelen agruparse diversas especies contractuales que tienen por finalidad crear, modificar, transmitir, conservar o extinguir derechos y*

obligaciones para el aprovechamiento en una actividad específica de la navegación aérea”.

Vale decir son las regulaciones jurídicas entre partes cuya finalidad principal es la explotación de la aeronave, en el sentido de aprovechamiento, conforme la naturaleza de la aeronave y del servicio a prestar. O sea devienen de la actividad aeronáutica específica.

Consultada la doctrina y la opinión de los más reconocidos autores y tratadistas del Derecho Aéreo, la coincidencia es unánime, la Utilización de Aeronaves, los contratos que ella genera, giran todos alrededor de la idea de aprovechamiento. En conjunción con Lena Paz constituye el elemento tipificante de los contratos de utilización de aeronaves.

Agregamos que la contrapartida del aprovechamiento de la aeronave, siguiendo la característica de los contratos de locación del derecho civil, es el precio que la prestación genera. De aquí que dos elementos resultan tipificadores de los contratos de utilización, el aprovechamiento de la aeronave conforme su naturaleza y el pago del precio que la prestación devenga, vale decir que la utilización siempre es onerosa.

La onerosidad está ínsita en la misma esencia de la relación contractual, en su carácter, su fundamento jurídico puede extraerse del Código Civil artículo 1.139 “...son a título oneroso, cuando las ventajas que procuran a una u otra de las partes no les es concedida sino por una prestación que ella le ha hecho o que se obliga a hacerle...” en este caso en particular el prestador (explotador de la aeronave) se obliga a proporcionar al beneficiario del servicio aéreo la atención y asistencia necesaria durante todo el vuelo de acuerdo al interés propio de cada contratante, vale decir la relación produce un beneficio, un provecho material, típico de los contratos onerosos.

Conforme lo expresado debemos incorporar este último carácter al concepto adelantado relativo a lo que entendemos como contratos de utilización de aeronaves. Decimos entonces que : ***Contrato de Utilización de Aeronave es toda relación de naturaleza jurídica, onerosa, que se establece y regula en diversas especies contractuales determinadas por la Ley con la finalidad de aprovechar las potencialidades comerciales y de servicios que ofrece la aeronave en una actividad específica de la navegación aérea.***

A. Tipos de Contratos de Utilización de Aeronave : Locación, Fletamento, Intercambio y Charter Aéreo.

En primer término cabe advertir que en lo que al tema en consideración se refiere la regulación de los contratos de utilización de aeronaves para algunos autores comprende solamente a los dos primeros. Locación y fletamento son los modos que la doctrina argentina contempla.

Otros sostienen, nosotros adscribimos a ello, que el contrato de transporte de personas y/o cosas no se ajusta a la definición que hemos planteado en el párrafo anterior toda vez, así opinan, estamos frente a un tipo de contrato que no es de aprovechamiento (primer requisito en esta tipología contractual).

Razonan, esta modalidad, el transporte de personas y /o cosas no persigue como finalidad jurídica última y esencial a la utilización de la aeronave sino que su objeto es el transporte de personas y/o cosas.

Nuestra opinión difiere del criterio expuesto toda vez que esta modalidad de contrato en sentido amplio procura la satisfacción del requerimiento precisamente a través de la utilización de una aeronave.

Se podrá argüir en contrario que el objeto principal del contrato es el transporte, es posible, pero a ello no podemos decirle otra cosa que la esencia de la utilización es justamente transportar, sean seres humanos, sean cosas (equipajes o mercancías) o ambas a la vez.

La finalidad de la aeronave es justamente el transporte, no está concebida para otra cosa que no sea eso. Siempre nos referimos a la regulación que el Código efectúa de la aeronave dejando de lado otras utilidades que no hacen al objeto de nuestros comentarios.

Prosiguiendo con la opinión de algunos autores debemos decir que existe una tercera concepción, es la de quienes sostienen que constituyen contrato de utilización de aeronave tanto la locación cuanto el fletamento y el intercambio de aeronaves.

Es una postura semejante a la anterior toda vez que desecha al contrato de transporte e incorpora al de intercambio. Nosotros creemos que este último modo contractual pertenece también a la modalidad utilización de aeronave.

En cuanto al Código Aeronáutico respecta podemos manifestar que regula solamente al primero de los cuatro modos señalados, a mayor abundamiento nos remitimos a la nota del legislador al pie del artículo 68 cuyo segundo párrafo explica: “Si bien los contratos de utilización, a pesar de haber sido objeto de estudios intensivos en los últimos tiempos, no han llegado a alcanzar una tipificación lo suficientemente precisa para proceder a su reglamentación en el texto legislativo....”

Ahora bien más allá de lo expresado debemos decir que lo que en doctrina, y la realidad jurídica se indica es el reconocimiento de cuatro tipos de contratos de utilización de aeronaves: 1. Locación ; 2. Fletamento ; 3. Intercambio de Aeronave y 4. El Charter Aeronáutico.

En los comentarios que a continuación verteremos abordaremos sintéticamente, conforme al objetivo perseguido, cada una de estas modalidades.

1. Contrato de Locación de Aeronave.

Sobre la base de la definición del derecho privado argentino, artículo 1.493 definiremos a este tipo de contrato. Así diremos que : ***“Habrá Locación de Aeronaves, cuando dos partes se obliguen recíprocamente una, locador, a conceder el uso y goce temporario de una aeronave específicamente determinada, con o sin tripulación, a otra, locatario, mediante el pago de un precio determinado y establecido en dinero”***.

Del concepto expuesto extraemos que al igual que en todo contrato deben existir dos partes, en este caso de locación, el locador y el locatario. Respecto del primero remitimos a lo expresado en el punto pertinente, propietario y/o explotador de aeronave.

Un segundo concepto que se infiere es que entre las condiciones a reunir por parte del locador está la de que la aeronave debe estar perfectamente determinada, tiene que estar especificada. Por otra parte se agrega que la locación puede incluir o no, por parte del locador, a la tripulación.

Un tercer elemento que se desprende es el relativo a que la otra parte, el locatario, adeuda, por la locación de la aeronave especificada y con o sin tripulación, el pago del precio en dinero, y conforme al artículo 69 del Código “El locador podrá obligarse a entregar la aeronave armada y equipada, siempre que la conducción técnica de aquella y la dirección de la tripulación se transfieran al locatario.

En caso en que el locador de la aeronave tórnase a su cargo equiparla y tripularla, su obligación se reduce a hacer entrega de la aeronave, en el lugar y tiempo convenidos, provista de la documentación necesaria para su utilización.”

En síntesis el objeto de la locación, aeronave especificada o determinada y el pago del precio en dinero hacen a la esencia misma del contrato, Artículo 1.493 del Código Civil. Y la duración del contrato, limitada y conforme lo indica el Código civil, Artículo 1.505, plazo máximo de locación 10 años, hace a la naturaleza del contrato de locación de aeronave.

Por otra parte del artículo 69 transcripto se extrae como *modalidades de la locación* :

a) Bare Hull, en nuestra lengua se conoce como “A Casco Desnudo”. Este modo implica la entrega al locatario de la aeronave desarmada, lo que significa que corre por su cuenta el aprovisionamiento y la contratación de la tripulación. En síntesis se entrega la aeronave pura y simple.

El locador conserva la titularidad de la aeronave y el locatario asume la calidad de armador, es uno de los efectos del contrato y resulta consecuencia del artículo 1514 Código Civil que establece para el locatario la tenencia de la aeronave la cual se traduce en el derecho que le corresponde a usarla por cuenta propia y según el objeto de la locación.

b) Aeronave Armada y Tripulada. Esta modalidad de la ley se caracteriza por la particularidad que la tripulación queda a cargo del locatario. Ello exige el cumplimiento del requisito de aceptación previa por parte de ella.

Es que en realidad desde el punto de vista de la ley de lo que se trata es de una verdadera Cesión, lo cual significa que el locador se excluye de todo aquello relativo a la gestión, sea de significancia técnica cuanto comercial, de la aeronave motivo de la locación.

Vale decir, el locatario asume para sí la responsabilidad de dirección y organización, lo que implica ejercer el carácter de explotador de la aeronave.

Cabe incorporar en este punto la nota del codificador al artículo 69 ya comentado. En efecto en ella se sostiene: “De acuerdo a las costumbres vigentes en materia de aviación, existe la posibilidad de contratar una locación de aeronave a casco desnudo o bien equipada y tripulada, en ambos casos, se cumplen los requisitos fundamentales del contrato, cuya regulación supletoria está dada por las disposiciones del Código Civil”.

“Sin embargo, el régimen legal de las obligaciones del locador varía en una y otra hipótesis, conforme surge de la redacción del artículo.”

La mera lectura de la nota despeja cualquier duda relativa al régimen de la locación de aeronave como uno de los tipos contractuales del instituto Utilización de Aeronaves

En cuanto a lo que forma y publicidad se refiere debemos añadir que hay que estar a lo establecido en el artículo 68 segunda parte: “El contrato deberá constar por escrito y ser inscripto en el Registro Nacional de Aeronave...”

De la lectura extraemos dos condiciones a cumplimentar, una la de que este tipo de contrataciones debe realizarse por escrito, condición necesaria.

En verdad debemos decir que el efecto de la escritura agregado los requisitos esenciales y el plazo que hace a la naturaleza del contrato en examen producen efecto constitutivo.

Y en segundo término el requerimiento: estar inscriptos en el Registro respectivo, condición suficiente produce el efecto declarativo del derecho toda vez que al estar implícita la publicidad, es viene a ser el modo que prueba la transferencia del carácter de explotador del locatario y la consiguiente liberación del locador de la responsabilidad derivada de los actos de aquel con motivo de la utilización de la aeronave.

Finalmente el artículo 70 ordena que : “No podrá cederse la locación de una aeronave ni subarrendarla sin el consentimiento del locador”.

Ello significa que la relación locador - locatario es de carácter intuitu personae, vale decir personalísima. La ley deja abierta la posibilidad, frente a la eventualidad que la explotación por la utilización de la aeronave no rinda sus frutos, o los resultados no sean los esperados por parte del locatario, que este pueda cederla o subarrendarla a un tercero, solo que para ello requiere el concurso del locador en el sentido de prestar su consentimiento para ello.

En realidad el Código sigue la teoría jurídica que regula el instituto de la cesión. La regla general indica que para que opere debe contarse como requisito esencial, y que hace a su naturaleza, con la aceptación previa del titular de la cosa o del comitente para el caso de locación de obra.

Agregamos esto, deberá, la cesión, inscribirse en el Registro pertinente conforme lo establecido por el artículo 68 y concordantes del Código Aeronáutico.

A mayor abundamiento dice la nota al artículo 70: “Las características particulares de la aeronave y su elevado valor imponen la prohibición de la cesión o sublocación, salvo consentimiento del locador”.

Finalmente al pie el legislador agrega: “En doctrina, la locación integra junto con el fletamento y el intercambio de aeronaves los “Contratos de Utilización de Aeronaves”.

Lo transcripto aclara definitivamente cuales son los contratos que se integran en lo que la doctrina llama Utilización de aeronaves. Advertimos que la locación se trata en sustancia de una obligación de dar, transferir la tenencia de la aeronave.

2. Contrato de Fletamento de Aeronave.

Diremos que habrá contrato de fletamento de aeronaves cuando *una parte (fletante) se obliga hacia la otra (fletador) a realizar con una aeronave determinada, mediante el pago de un precio (flete) uno o más viajes preestablecidos (fletamento a viaje) o bien los que indique el fletador dentro del plazo estipulado reservándose el fletante la conducción técnica y la dirección de la tripulación (fletamiento a tiempo)*. (Lena Paz J.A. Ob. Cit. Página 204).

Analicemos el texto de la definición efectuada por este gran jurista. En primer término diremos que se trata de una modalidad de los contratos mercantiles y que como tal la acción de fletar implica su contrapartida el flete.

En segundo lugar los elementos del contrato tienen una significación semejante a la de la locación es decir que también hacen a su esencia el objeto o sea aeronave determinada y el precio, en este caso el flete que debe ser en dinero y según los extremos del Código Civil, artículo 1.493.

Hace a su naturaleza la exigencia del plazo estipulado, recordamos la regla del 1.505 de aplicación supletoria, que establece el máximo de 10 años.

Un tercer elemento que se extrae de la definición y que tipifica esta modalidad de la utilización de aeronaves es que esta permite dos posibilidades de realizar la contratación, una la del fletamento a viaje, lo cual debe estar establecido en el texto, donde se indicará el número de viajes que deben realizarse y el flete asumirá en cada caso o el costo unitario o el global por todos los viajes en conjunto.

La otra es la que no tiene como finalidad principal un número determinado de viajes sino la de un tiempo durante el cual la aeronave se encuentra a disposición del locatario, fletamento a tiempo, esto también debe estar indicado expresamente en las cláusulas contractuales.

Si afinamos aún más el análisis diríamos que la definición nos está indicando que de lo que se trata en esta modalidad es una derivación de la locación de obra, sea por viaje o se trate por tiempo.

Además, que al encontrarnos frente a una locación de obra la obligación que se genera será de hacer y dentro de ella la nota tipificante la constituirá el resultado, obligación de fines.

Es nuestra opinión, aunque resulte muy cuestionable, que el fletamento es una especie de locación de obra con particularidades singulares que sitúan al contrato en la zona gris que existe entre la locación de obras y la de servicios.

En nuestra comprensión esta catalogación es importante toda vez que la cuestión de las responsabilidades se deriva de ella, en efecto el caso de daños a terceros en superficie por ejemplo será responsabilidad de quien ejerce la situación jurídica de explotador y esta situación no se da en el caso del fletamento, si en cambio en el contrato de locación de aeronave pues como ya dijimos el locador transfiere al locatario su tenencia y con ella la calidad de explotador.

Por otra parte debemos recordar, una diferencia sustancial con la modalidad anterior, locación, ya que en ella, al tratarse de la entrega de la tenencia de la aeronave nos encontramos frente a una obligación de dar, en cambio en esta, la obligación, se constituye en un hacer, más no en cualquier tipo de hacer sino en aquel con miras a un resultado que sea útil al fletador.

Otra distinción que podemos destacar y que resulta consecuencia directa de lo que venimos manifestando es de que al no entregar la tenencia de la aeronave y al tratarse del cumplimiento de una obligación de hacer, ya porque debe efectuar un número determinado de viajes, ya porque debe realizar tantos viajes como sean posibles efectuar durante el tiempo de vigencia de la disponibilidad establecido, el locador no necesita, como en la locación, individualizar la aeronave, resulta suficiente en este caso la designación genérica de la misma.

Es que, y aquí estamos obligados a profundizar el análisis, la causa final del fletamento es precisamente que el interés del fletador no es otro que el de que el fletante ejecute los viajes convenidos, esto porque está obligado, este último, a hacer volar la aeronave.

Y si esta obligación le corresponde la consecuencia directa e inmediata es de que conserva, el fletante, la conducción técnica y la dirección de la tripulación por lo tanto conserva para sí el carácter de explotador.

Quedaría por último analizar, contrastando, las diferencias que existen entre esta modalidad de utilización de aeronaves y el contrato de transporte de personas, cosas y mercancías.

Sin dudas que las distinciones existen como en el caso anterior, con el de locación, en todo lo referente a su objeto y a la causa final.

Adelantamos, será tratado en concreto al abordar el tema en particular, en el transporte quien lo efectúa asume una responsabilidad adicional que se encuentra ausente en el fletamento y es la derivada de la custodia de los bienes, además en relación a la causa final, en el transporte ella consiste en el interés del acreedor originado en la necesidad de alcanzar el traslado por vía aérea.

Vale decir, en sustancia la diferencia radica en el contenido de las prestaciones para las partes, las que difieren según se trate de uno u otro contrato. Hablar del contenido de las prestaciones es lo mismo que decir que las diferencias están en la naturaleza misma de estas.

Es lo que ha permitido a la doctrina y a los autores de relevancia “separar conceptualmente la empresa de aeronavegación en sentido técnico, de la empresa de transporte propiamente dicha” (Lena Paz, J. A. Ob. Cit. Página 207).

En síntesis y concretamente en el fletamento la aeronave es un fin en cambio en el transporte ella es solamente un medio, por ello es que la definición aportada por Lena Paz que nosotros adoptamos para el análisis incluye la obligación del fletador a realizar (hacer) “con una aeronave determinada”... y esto es así más allá de lo que alguno pudiera afirmar acerca del carácter instrumental de la aeronave en ambos contratos.

Para finalizar con el análisis breve de esta modalidad de utilización de aeronave, diremos que existe una carencia total en la legislación argentina de normas legales relativas a la regulación de esta figura legal, por lo que debe estarse al acuerdo de partes el establecimiento de los derechos y obligaciones que regirán la vida del contrato, esto por supuesto y como reiteradamente hemos venido observando, sin perder de vista la aplicación supletoria del Código Civil en materia de Locación de Obras o Cosas, artículo 2 del Código aeronáutico.

Y con respecto de la publicidad del contrato diremos que en este caso no es necesaria la inscripción en el Registro, la razón está en el hecho de que no se transmite la tenencia de la aeronave por lo tanto tampoco la calidad de explotador, consecuentemente no es obligatorio el cumplimiento del requisito registral como lo es en la locación de aeronave.

Además el fletamento puede ser parcial, en cambio la locación es total, esto sin olvidar la obligación del fletante de poner la aeronave a disposición del fletador para ejecutar los viajes que correspondan, todo incluyendo tripulación, equipos y documentación necesaria y suficiente.

3. Intercambio de Aeronave.

Es la tercera modalidad aceptada por la doctrina en cuanto se refiere al tratamiento de los contratos de utilización de aeronaves, es un tipo complejo que en estos últimos tiempos ha ido alcanzando un desarrollo de tal magnitud que ha forzado su inclusión como una modalidad, la tercera.

Lo típico que distinguía la doctrina eran las dos anteriores ya comentadas. Esto hace que algunos de los aspectos que lo caracterizan se corresponda con ellas así el objeto al igual que en los casos anteriores sigue siendo la aeronave, en efecto no podría ser de otra manera toda vez que si ello no fuera así no podríamos incluirlo en esta clasificación.

Otra semejanza que permite su inclusión como una especie del género utilización es que sus modalidades al igual que en el fletamento depende de las partes, vale decir frente a la ausencia de normas los derechos y obligaciones quedan librados al acuerdo de voluntades a que arriben las partes con miras al fin perseguido.

El tercer elemento que debemos destacar como común a estos es el carácter esencial que provee el precio a pagar por las prestaciones, es decir su carácter oneroso constituye otro factor destacado.

Además como los anteriores de lo que se trata en el fondo es de cumplimentar una actividad específicamente aeronáutica y de que el contrato no es de adhesión.

La complejidad de la modalidad está dada porque cada parte entrega una aeronave en condiciones satisfactorias de vuelo, y el usuario deberá responder por los daños que sufra la aeronave, con la sola excepción de la culpa o negligencia de la otra parte.

El otro factor tipificante de la modalidad que comentamos y que deja traslucir la complejidad contractual que presenta es que el usuario además del precio (alquiler) que paga por la utilización debe abonar también un plus consistente en una compensación por amortización de la aeronave y sus equipos.

Gráficamente sería: dos aeronaves (A y B) cada una con un servicio que resulta común a la otra, que tienen un punto de conexión o encuentro en la ruta que une los puntos de origen y destino de manera que en virtud del contrato la primera aeronave (A) ejecuta el vuelo desde el punto de origen hasta el de conexión donde se realiza el intercambio a la segunda aeronave (B) que traslada al usuario hasta el punto de destino.

En el ánimo de alcanzar un concepto breve característico del intercambio de aeronaves diremos que su complejidad radica en que la utilización de ellas se efectúa ***bajo condiciones de reciprocidad***. Es decir la reciprocidad de las partes es el elemento esencial que tipifica al contrato, tanto ello es de esta manera que al momento del intercambio se materializa la transferencia de una a otra aeronave pero el usuario no paga un nuevo precio por esta operación, solo pasa de una a otra para continuar el viaje hasta el punto de destino fijado al momento de contratar e iniciar el viaje.

Tampoco en esta modalidad es necesaria la inscripción en el Registro de Aeronaves, mucho menos la individualización.

El nacimiento de esta modalidad en vías de consolidación como una clase de utilización de aeronave se da en los Estados Unidos de Norte América, se conoce como “interchange service” y se funda en razones de practicidad y necesidad derivada del incremento del tráfico aéreo, cuya demanda, sin incrementar mayormente la flota disponible de una compañía de aviación comercial, puede ser atendida en las condiciones estipuladas en el contrato de utilización.

Es decir, la necesidad, el incremento de la demanda, razones de economía y practicidad impulsan a la propagación y consolidación de este modo contractual. Las compañías aéreas aprovechan de esta manera más eficientemente la capacidad ociosa que pueden

tener en un momento determinado, ejemplo en tiempos de vacaciones o en situaciones de emergencia, cuando a uno le falta y a otro le sobra capacidad de transporte.

Según señala Pedro Delich en su trabajo Compendio de Derecho de la Navegación, Tomo I, página 311 “el problema se plantea con la inscripción de la nacionalidad y la matrícula, dado el plazo normalmente corto del empleo de las aeronaves”.

Y agrega, lo que despeja nuestras dudas, “en principio se trata de utilizar aeronaves de otro, con o sin personal propio, bajo condiciones de reciprocidad y en situaciones de emergencia: cuando a una empresa le faltan y a otra le sobran aeronaves”.

Al usuario le posibilita una ventaja la mayor rapidez en el traslado de un lugar a otro y a los prestadores un mejor aprovechamiento de los aeronaves que integran su flota.

El intercambio de aeronaves en el punto de conexión “es de la mayor importancia a los efectos de establecer el régimen jurídico del respectivo acuerdo ya que al carecer, el intercambio de una regulación legal propia, será necesario recurrir primariamente a las normas de la locación de cosas cuando presente los caracteres del arrendamiento, y a las disposiciones de la locación de obra cuando configure un fletamento recíproco”. (Lena Paz J.A. Ob. Cit adoptando el criterio de Videla Escalada).

Con todo lo expresado estamos en condiciones de ensayar un concepto de este modo contractual. De aquí que diremos que *contrato de intercambio de aeronave es todo acuerdo de voluntades celebrado entre dos o más explotadores de aeronaves, basado en criterios de reciprocidad, economía y mejor utilización de sus flotas, mediante el cual se ceden, durante un tiempo determinado y mediante el pago de un precio y una compensación en concepto de amortización de la aeronave y sus equipos, ambos establecidos, el derecho a la utilización de una o más aeronaves a los fines de atender sus demandas y del cumplimiento de sus respectivos compromisos derivados de la aeronavegación comercial.*

De la definición planteada surgen los caracteres del contrato que señaláramos en nuestros párrafos anteriores y que los ilustres Folchi y Cosentino en su obra Derecho Aeronáutico y Transporte Aéreo página 265 resumen en los siguientes: “a) el objeto del contrato es una aeronave ; b) son onerosos ; c) la actividad a cumplir por la aeronave es específicamente aeronáutica ; d) no forman parte de los de adhesión ; la modalidades dependen de la voluntad de las partes.”

4. Charter Aeronáutico.

También es una modalidad relativamente reciente y tropieza con idénticas condiciones a las señaladas en los casos anteriores, en especial el contrato de intercambio de aeronave, de ellas la más destacada es la de que no cuenta con una regulación legal por lo que los derechos y obligaciones deben estipularse al momento de la celebración por las partes. Una peculiaridad que resalta es la de que por la causa señalada en contrato se documenta en formularios tipos que se denominan precisamente como el modo que comentamos “Charter Aéreos”.

Según los autores el término deviene de “charte partie” o carta partida (Delich Pedro Ob. Cit.) donde al original se lo dividía en dos partes uno para el propietario y otro para quien celebra el contrato con este, la razón era procurar evitar que personas ajenas al contrato, ya sea por falsificaciones o por otros motivos, ejercitaran los derechos derivados del contrato.

En la actualidad, dice el autor citado significa fletamento. Pero, añade, “a diferencia de los fletamentos en general.... aquí podemos hablar de *viajes* ya que el “charter aéreo”,

por los usos y la costumbre, conforma una figura contractual atípica, dirigida en definitiva a la ejecución de un transporte de personas o cosas”.

La nota tipificante es de que una de las partes se compromete a poner a disposición de la otra una aeronave en condiciones para que esta realice los viajes que estime pertinente durante la vigencia del acuerdo.

La modalidad más común es que suelen existir dos contratos en el charter aéreo, uno es el que normalmente un explotador o titular de aeronave celebra con una agencia de viaje es el charter propiamente dicho y el segundo es el que esta última celebra con particulares bajo el modo de contrato de transporte.

La complejidad del contrato se procuró resolver en 1.961 por el “Convenio de Guadalajara que hace aplicables al caso los principios de responsabilidad del Convenio de Varsovia de 1.929 sobre transporte aéreo internacional, estableciendo un régimen de solidaridad entre quien contrató el transporte con terceros y quien se obligó a efectuar el viaje”... (Lena Paz, Ob. Cit.)

Ahora bien, más allá de lo expresado debemos agregar que conforme se desprende de las características señaladas estamos frente a un régimen de transporte aéreo no regular aunque su inversa no signifique charter aéreo.

En efecto el Convenio de Chicago en su artículo 5° libera los vuelos no regulares del requisito de permiso previo para sobrevuelo pacífico y la correspondiente escala técnica cuando la distancia o envergadura de la aeronave así lo requiere y faculta a su vez a cada Estado miembro a reglamentar y restringir este modo de utilización de aeronave.

Nuestro Código Aeronáutico acoge este sistema en el artículo 153 que reza: “Si el transporte aéreo fuese contratado con un transportador y ejecutado por otro la responsabilidad de ambos transportadores, frente al usuario que contrató el transporte será regida por las disposiciones del presente Capítulo.

El usuario podrá demandar tanto al transportador con quien contrató como al que ejecutó el transporte y ambos le responderán solidariamente por los daños que le hubiesen originado, sin perjuicio de las acciones que pudieran interponerse entre ellos.

La protesta prevista en el artículo 149 podrá ser dirigida a cualquiera de los transportadores.”

La nota al artículo transcrito avala lo que hemos manifestado. En efecto en ella se dice: “Su inclusión implica incorporar al Código las soluciones del Convenio de Guadalajara del 18 de setiembre de 1.961, complementario del de Varsovia, en cuanto a la regulación, en el ámbito del transporte internacional, de los casos en que es ejecutado por un transportador que no es el mismo que celebró el respectivo contrato con el pasajero o expedidor.”

A modo de comentario, el régimen de responsabilidad del artículo 153 contiene dos remisiones una a las disposiciones del Capítulo I Daños causados a pasajeros, equipajes o mercancías transportados, del Título VII Responsabilidad.

La segunda remisión a la protesta regulada en el artículo 149 del mismo Capítulo y Título que regula que la protesta deberá efectuarse en el término de tres días para el caso de equipajes y diez para el de mercancías, ambos de la fecha de entrega y cuando han sufrido averías.

Si la situación es de pérdida, destrucción o retardo el plazo de protesta se unifica en diez días a partir de que debieron ser puestos a disposición del destinatario.

La protesta además debe hacerse por reserva consignada en el documento de transporte o por escrito y los plazos establecidos resultan fatales, por lo que su vencimiento torna inadmisibles toda acción.

La novedad de la remisión es que la acción prevista en el 149 podrá ser dirigida a cualquiera de los transportadores.

Son características destacables del charter aéreo :

- a) la propiedad de la aeronave permanece en la empresa suministradora de los servicios aéreos ;
- b) el comandante y su tripulación permanecen en la situación de empleo anterior, es decir bajo el control y dependencia de la empresa ;
- c) la operación también queda en manos de la empresa suministradora de los servicios ;
- d) el precio se establece normalmente sobre la base del número de pasajeros o de los kilogramos autorizados, o de ambos ;
- e) el precio pactado incluye todos los gastos de mantenimiento y operación, también los derechos de aterrizaje, estadías y ayudas terrestres, gastos de despacho, derechos aduaneros y cualquier otro gravamen relacionado tanto con el pasajero cuanto con el equipaje y/o carga ;
- f) el fletador puede contratar a un tercero ;
- g) se trata de una modalidad aérea no regular, es decir no está sujeto a horarios, tarifas predeterminadas ni itinerario definido como oferta pública.

Por otra parte al tratarse de una especie de fletamento con las peculiaridades señaladas la doctrina es conteste en sostener que la naturaleza jurídica del charter aéreo es la de una locación de obra, realizar viajes con fines aerocomerciales y en este caso particular es además formal, ad probationem, de tracto sucesivo y de adhesión.

Decimos que es de adhesión, a diferencia de los otros modos comentados, porque la nota destacada, que indicáramos al comienzo del tratamiento de este, es que el contrato se documenta en formularios tipos denominados precisamente “charter aéreos”.

Por otra parte a esta modalidad de utilización de aeronave originada como ya dijimos en los E.E.U.U. se le exige, hoy en nuestro país se sigue la misma tónica, y a pesar de ser como lo hemos manifestado una especie de vuelo no regular, el cumplimiento de alguna de las siguientes modalidades :

1. Fletamento de la aeronave completa para realizar un vuelo específico u ocasional es lo que se denomina en Argentina Aeronave Completa y en la lengua del país del norte como Single Entity ;
2. Fletamento de aeronave completo más servicios complementarios incluidos. Esta es la forma clásica que adoptan las agencias de turismo para los viajes de placer o para eventos puntuales. Comprende además del viaje, alojamiento, transporte terrestre, excursiones etc. Este tipo de charter aéreo se denomina Todo comprendido o su equivalente inglés Inclusive tours ;
3. Grupos Afines o también Affinity charter, es cuando sus pasajeros pertenecen a grupos que integran o constituyen asociaciones distintas a las agencias de viaje que organizan este tipo de vuelos, por ejemplo las asociaciones de ingenieros que organizan un evento en algún lugar determinado dentro o fuera del territorio y utilizan este modo de transporte ;
4. Grupos sin afinidad alguna, Travel group charter, esta figura se presenta cuando se organizan grupos que sin tener afinidad entre sus integrantes, en realidad tienen una la de visitar el lugar de destino, contratan el viaje con una anticipación preestablecida, abonando una porción del monto del pasaje por adelantado o con un financiamiento ofrecido por el organizador.

B. Contratos de Transporte : de personas y equipajes, de mercancías y de carga postal.

Generalidades.

La legislación aplicable en nuestro país para este tipo de contratos está basada según se trata de vuelos internacionales por la regulación efectuada en los Convenio de Varsovia de 1.929 (Ley 14.111), el Protocolo de la Haya de 1.955 (Ley 17.386) que modifica el anterior, el Acuerdo de Montreal de 1.966 para los vuelos con partida y llegada a cualquier aeropuerto de los E.E.U.U. es lo que se conoce comúnmente como Acuerdo IATA - CAB, el Convenio de Guadalajara mencionado del que nuestro país recoge en el artículo 153 del Código Aeronáutico sus recomendaciones.

Para el caso de los vuelos domésticos o dentro del territorio nacional el contrato se rige por las normas establecidas en el Código, Ley 17.285.

Este modo de transporte por vía aérea al igual que los otros modos conocidos configuran un servicio público, como tal deben ajustarse a las modalidades establecidas para este tipo de prestaciones y por la empleo de las normas jurídicas citadas, sin interesar si nos encontramos frente a un vuelo de carácter nacional o internacional, surge la imperatividad de su aplicación.

Es decir, por un lado tenemos el servicio público que introduce el criterio de regularidad y por el otro la imperatividad de las leyes, que en el caso de los convenios internacionales mencionados al estar ratificados por ley del Congreso adquieren rango constitucional y por lo tanto resultan normas de orden público inderogables por la voluntad de las partes, se conjuga toda la construcción jurídica que regula el régimen legal de los contratos de transporte.

A lo expresado debemos agregar que a pesar que los convenios base del régimen jurídico vigente nada dicen acerca de la forma que deben reunir es opinión unánime que la relación debe perfeccionarse mediante la suscripción de un contrato que establezca los derechos y obligaciones que rigen para las partes en el caso concreto.

Esto surge de la letra misma de la legislación comentada ya que su aplicación solo es factible en aquellos casos que medie un contrato, los que no se efectúen sobre esta base, un contrato de transporte, no estarán sometidos a las leyes, en particular la 14.111 que ratifica el Convenio de Varsovia.

Transporte Aéreo Internacional.

Previo al análisis de las condiciones que deben reunir los vuelos que pretendan a los fines y efectos de la aplicación de las cláusulas del Convenio de Varsovia, con las modificaciones de los otros señalados, definiremos al Transporte aéreo de carácter internacional con la letra y el espíritu normado en su artículo 1º párrafo primero: *transporte internacional significa todo transporte en el cual, de acuerdo a lo estipulado entre las partes, el punto de partida y el punto de llegada, haya habido o no interrupción del transporte o trasbordo, estén situados, bien en el territorio de dos partes contratantes, bien en el territorio de una sola parte contratante si se ha previsto una escala en el territorio de otro Estado aún no contratante. El transporte entre dos puntos dentro del territorio de una sola parte contratante, sin una escala convenida en el territorio de otro Estado no se considerará transporte internacional a los efectos del Convenio.*

De lo expuesto por el Convenio se desprenden algunas situaciones que exigen aplicar analíticamente sus reglas para determinar si un transporte es efectivamente internacional o no.

En todos los casos el Convenio no toma en cuenta el trayecto realmente efectuado sino el que debió realizarse de conformidad con las estipulaciones concluidas entre las partes.

Además establece como norma general que si ambos puntos, partida y destino, se encuentran ubicados en territorio de dos Estados contratantes, cada viaje, sea de ida o de vuelta, quedará sometido al Convenio de Varsovia.

En cambio si uno de esos puntos, partida o destino, no estuviera ubicado en territorio de un estado contratante, el Convenio no resulta de aplicación.

Ahora bien si un transporte previsto íntegramente para ejecutarse en el territorio de un Estado, se trata de un vuelo de los denominados domésticos o de cabotaje, el piloto por circunstancias extraordinarias debe efectuar un aterrizaje forzoso en el territorio de otro Estado, el transporte no se considera internacional a los fines del Convenio.

A la inversa, si un transporte ha sido concebido originariamente como internacional y por circunstancias también extraordinarias como puede ser por ejemplo un accidente debe aterrizar aunque sea en el mismo territorio del Estado desde donde partió, el viaje no pierde el carácter de internacional por no haberse podido cumplir el vuelo en su totalidad.

Otra situación que se plantea con más frecuencia que la que imaginamos es la que presenta un contrato de transporte convenido para trasladar un pasajero desde un Estado contratante hasta otro Estado no contratante y su regreso. ¿Se trata de un contrato de transporte internacional a la luz de las normas del Convenio de Varsovia ?

La solución admite diversas posibilidades, una de ellas sería considerar que el transporte está conformado por dos contratos diferentes, uno el de ida que parte de un Estado contratante hacia otro que no lo es y el segundo, de vuelta, que parte desde un Estado no contratante hacia el que lo es.

Analizado en particular cada uno de los contratos así considerados determinaremos que tienen establecidos, individualmente su propio lugar de cumplimiento, pero aún así el convenio de Varsovia no será de aplicación.

Otra posibilidad es pensar que los pasajes de ida y vuelta conforman un vuelo de carácter circular, vale decir que como se inicia y finaliza en el territorio de un solo Estado pero que es contratante del Convenio de Varsovia, el vuelo en esencia es toda una vuelta. En este caso debe ser considerado como internacional a los efectos del Convenio.

A lo expresado agregamos que en la situación de que el transporte deba efectuarse por varios transportistas de manera sucesiva deberá ser considerado a los fines del Convenio como un solo transporte, si las partes entienden tratarlo como una sola operación y en este caso no pierde su carácter de internacional por el hecho de que, un contrato o una serie de contratos, deban ejecutarse íntegramente en el territorio de un solo Estado miembro. Lo expresado está establecido en el artículo 3° del Convenio de Varsovia.

La otra posibilidad, que el mismo artículo 3° plantea, es la de que no se considere a estos contratos como una sola operación, debe resolverse conforme una cuestión de hecho cuya solución dependerá de lo que las partes prueben.

Advertimos que por el artículo 2° inciso 2 el Convenio no se aplica al transporte de correo y paquetes postales. Pero sus preceptos no impiden a ningún transportador

rehusar la celebración de un contrato de transporte, ni establecer reglamentos que no estén en contradicción con sus normas, artículo 33.

Régimen del Derecho Argentino.

El Código Aeronáutico con la aplicación supletoria del Código Civil en los casos que correspondan y del Código de Comercio complementariamente regulan el contrato de transporte.

En efecto el Código Aeronáutico dedica al contrato en el Título VI Aeronáutica Comercial, Capítulo II, Sección de Transporte Aéreo Interno en las Secciones “A”, “B”, “C”, “D” y “E”.

En lo relativo al Servicio de Transporte Aéreo Internacional se regula en el Capítulo II artículos 128, 129 y 130.

De lo expresado y prosiguiendo con el estudio del contrato de transporte internacional es el artículo 128 que expresa: “Las normas fijadas por este Código para la constitución y funcionamiento de empresas dedicadas a la explotación de servicios de transporte aéreo interno, serán aplicables a las empresas argentinas que efectúen servicios al exterior del país.”

El 129 está referido a las empresas extranjeras que prestan servicios en nuestro territorio: “Las empresas extranjeras podrán realizar servicios de transporte aéreo internacional, de conformidad con las convenciones o acuerdos internacionales en que la Nación sea parte, o mediante autorización previa del Poder Ejecutivo. El procedimiento para tramitar las solicitudes será fijado por el Poder Ejecutivo quien establecerá un régimen de audiencia pública para analizar la conveniencia, necesidad y utilidad general de los servicios cuando corresponda.”

“La autoridad aeronáutica establecerá las normas operativas a las que se ajustarán los servicios de transporte aéreo internacional que exploten las empresas extranjeras. Los itinerarios, capacidad, frecuencias y horarios correspondientes a los servicios de transporte aéreo internacional regular y las tarifas en todos los casos, serán sometidas a la aprobación previa de la autoridad aeronáutica.”

Finalmente el artículo 130 introduce algunas condiciones complementarias a ser cumplidas por las empresas extranjeras en vuelos internacionales: “En el transporte internacional, el transportador no deberá embarcar pasajeros sin la verificación previa de que están provistos de los documentos necesarios para desembarcar en el punto de destino.”

De la lectura de esta trilogía normativa se infiere que:

1°, a las empresas argentinas dedicadas a vuelos internacionales le son aplicables idénticas normas que las que se exige a las empresas extranjeras.

2°, Las empresas extranjeras pueden realizar la actividad aeronáutica derivada del contrato de transporte de dos maneras una según las reglas de los convenios internacionales a los que adhiera nuestro país y otra cuando ello no se cumpla mediante una autorización del Poder Ejecutivo. En este caso el requisito a cumplimentar es de que previo a iniciar la actividad dentro del territorio debe contar con la aprobación.

3°, otros requisitos a reunir es de que el procedimiento establecido para solicitar la respectiva autorización está establecido por el Poder Ejecutivo quien regula el mecanismo de audiencia pública como manera de determinar la conveniencia, utilidad y necesidad de contar con el servicio de una empresa extranjera, también argentina.

4°, corresponde a la autoridad aeronáutica la fijación de las normas operativas a las que deben ajustarse las empresas extranjeras. Lo mismo respecto del itinerario, capacidad,

frecuencia de horarios, tarifas etc. y también la verificación de la documentación necesaria para embarcar pasajeros y desembarcarlos en el punto de destino.

Transporte Aéreo Interno.

En cuanto al régimen de explotación del transporte aéreo interno se trata, el derecho interno regula en la sección "A" artículos 97 al 112 inclusive las condiciones a las que estarán sometidas aquellas empresas que presten servicios en el país.

En efecto el primero de los artículos citados establece que pueden prestar este tipo de servicios toda persona física o sociedad comercial siempre que se ajuste a las prescripciones del Código, sean argentinas y mantengan su domicilio en el país (artículo 98).

Por otra parte los requisitos a reunir por las sociedades comerciales, además del de domicilio ya mencionado está el de que el control y la dirección de la empresa debe estar en manos de personas con domicilio real en la República.

Y si se trata de sociedades de capital la mayoría de las acciones que se correspondan con la mayoría de votos computables deberán ser nominales y pertenecer en propiedad a argentinos con domicilio real en el país, idéntica exigencia establece respecto del Presidente del Directorio o Consejo de Administración, quienes deberán ser argentinos. (Artículo 99).

Es de suma importancia decir que los servicios de transporte aéreo interno regular solo pueden ser realizados mediante concesión otorgada por el Poder Ejecutivo, para el caso de servicios no regulares pueden ser autorizados por el Poder Ejecutivo o la Autoridad Aeronáutica (Artículo 102). El sistema para alcanzar la concesión es el ya citado de Audiencia Pública, cuyo objeto debe estar precisado con anterioridad „salvo que se trate de “aeronave de reducido porte”.

Las concesiones se otorgan con relación a rutas determinadas y por un período no mayor a 15 años, pudiendo ser prorrogadas cuando subsistan las razones que originaron la concesión y siempre por lapsos de tiempo no mayores al indicado. para que opere la prórroga la empresa interesada cuyo vencimiento del plazo está pronto deberá solicitarla con una antelación no menor a un año de su vencimiento. (Artículo 103).

El artículo 104 precisa que “la concesión para operar en una ruta no importa exclusividad.” Adicionalmente una vez otorgada la concesión debe garantizarla mediante un depósito de una suma equivalente al 2% del Cap. social en los modos que fije la autoridad aeronáutica (Art. 112). La suspensión y extinción de la concesión y/o autorización se tratará al desarrollar el tema Trabajo Aéreo, solo diremos que los artículos 135 y siguientes regulan el régimen aplicable.

En cuanto a las condiciones que deben reunir quienes pretendan desarrollarse empresarialmente en el transporte aéreo mediante la concesión de una ruta como requisito esencial previo deberán demostrar capacidad técnica y económico financiera y un programa que demuestre la factibilidad de utilización adecuada de los aeródromos, servicios auxiliares y material de vuelo a emplear. (Artículo 105).

Además las aeronaves que emplee en su carácter de propietario o explotador deberán tener matrícula nacional, en las condiciones analizadas, la excepción a esta regla puede obtenerse cuando con la finalidad de asegurar las prestaciones comprometidas o por razones de conveniencia nacional la autoridad aeronáutica permita la utilización de aeronave con matrícula de otro Estado. (Artículo 107).

Las empresas extranjeras quedan excluidas de tomar pasajeros, carga o correspondencia en el país para transportarlas a otro punto dentro del territorio, sin embargo por vía de excepción y sobre la base del principio de reciprocidad y mediando autorización del Poder Ejecutivo podrán hacerlo siempre que exista un interés general. Nosotros advertimos de la vaguedad de la norma al fijar como condición, además del principio de reciprocidad la existencia de un interés general, entendemos que hubiera sido de mejor técnica legislativa la exigencia de existencia de un interés específico.

1. Transporte de Pasajeros.

Comenzaremos por conceptualizar este tipo contractual, en este sentido adoptaremos la definición de Delich que dice: *existe contrato de transporte de pasajeros cuando una de las partes - transportador -, se obliga a trasladar una o más personas, en aeronave, por vía aérea, de un lugar a otro, sanas y salvas ; y, la otra parte a pagar un precio en dinero.*

De trata de un típico contrato de adhesión, escrito y que se prueba precisamente por con el billete de pasaje extendido por el transportador en beneficio del transportado.

Su naturaleza jurídica es la de una locación de obra toda vez que el traslado del pasajero, resultado de una obligación de fines está garantizado ab initio por el transportador.

Con las consideraciones efectuadas corresponde advertir que a continuación trataremos este tema adoptando una metodología expositiva del tipo comparativo, donde alternativamente, analizaremos la legislación internacional (Convenio de Varsovia) en primer término y luego la nacional relativa a los vuelos de cabotaje.

Así el artículo 3° de la norma internacional citada dispone:

“1.En el transporte de pasajeros deberá expedirse un billete de pasaje que contenga:

- a) la indicación de los puntos de partida y destino ;
- b) si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de una sola parte contratante y se ha previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, deberá indicarse una de estas escalas ;
- c) un aviso indicando que si los pasajeros realizan un viaje cuyo punto final de destino o una escala se encuentra en un país que no sea el de partida, el transporte podrá ser regulado por el Convenio de Varsovia, el cual, en la mayoría de los casos, limita la responsabilidad del transportador por muerte o lesiones, así como por pérdidas o averías del equipaje.

2. El billete de pasaje hace fe, salvo prueba en contrario, de la celebración y de las condiciones del contrato de transporte. La ausencia, irregularidad o pérdida del billete no afectará la existencia ni la validez del contrato de transporte, que quedará sujeto a las reglas del convenio. Sin embargo, si con el consentimiento del transportista el pasajero se embarca sin que se halla expedido el billete de pasaje, o si este billete no comprende el aviso exigido por el párrafo 1 inc. C), el transportista no tendrá derecho de ampararse en las disposiciones del artículo 22, que limitan su responsabilidad.”

Respecto del Código Aeronáutico debemos decir que está tratado en los artículos 113 al 115 y el 150.

Por el primero de ellos se dispone que el contrato de transporte debe ser probado por escrito y que cuando se trate de transporte efectuado por servicios regulares, dicho contrato se prueba con el billete de pasaje.

El 114 adopta la regla del Convenio de Varsovia transcripta (artículo 1° párrafo 2.), en efecto allí se establece: “La ausencia, irregularidad o pérdida del billete de pasaje, no perjudica la existencia ni la validez del contrato de transporte que, quedará sujeto a las disposiciones de este Código. Si el transportador acepta pasajeros sin expedir el billete de pasaje, no podrá ampararse en las disposiciones que limitan su responsabilidad”.

En lo que a contenido del billete de pasaje como contrato de transporte en vuelos regulares respecta debemos estar a lo dispuesto en el artículo 115 que ordena: “El billete de pasaje debe indicar:

- 1.- el número de orden;
- 2.- lugar y fecha de emisión;
- 3.- punto de partida y destino;
- 4.- nombre y domicilio del transportador.

Nosotros agregamos lo obvio, se completará con el precio del vuelo, nombre y apellido del pasajero, modalidad de pago, número de vuelo, clase de pasaje, número de orden del talón y demás elementos que tipifican un contrato de este tipo.

Aclaremos que los elementos indicados en complementación de lo establecido por el artículo 115 no serán esenciales, lo cual pueden o no estar a los fines de los efectos de la locación de obra. El contrato para la ley, en vuelos de cabotaje porsupuesto, no en los internacionales donde la exigencia es requisito sine qua non, no requiere del nombre del pasajero tampoco del horario.

Por último el 150 está referido a los viajes que por alguna razón se interrumpe o no se realiza, la norma determina la solución en cada caso a partir de dos posibilidades una relativa al transportador y la segunda al pasajero.

“Si el viaje previsto hubiese sido interrumpido o no se hubiese realizado, el pasajero tiene derecho al reembolso de la parte proporcional del precio del pasaje por el trayecto no realizado y el pago de los gastos ordinarios de desplazamiento y estada, desde el lugar de aterrizaje al lugar más próximo para poder continuar el viaje, en el primer caso, y a la devolución del precio del pasaje, en el último.”

“El pasajero que no se presentase o que llegase con atraso a participar del vuelo para el cual se le haya expedido el billete de pasaje o interrumpiese su viaje, no tendrá derecho a exigir la devolución total o parcial del importe.. Sin embargo, si la aeronave partiese con todas las plazas ocupadas, el transportador deberá reintegrar el ochenta por ciento del precio del billete de pasaje.”

Finalmente el billete de pasaje lleva inscrita las condiciones derivadas del Convenio de Montreal de 1.966 conocido como IATA - CAB y que se conocen como “Condiciones Generales del Transporte”. Estas condiciones reglamentan minuciosamente los derechos y las obligaciones de las partes.-

Quedaría por decir algo respecto del retraso y la sobreventa de pasajes tan común en estos tiempos. En relación al primero, el retraso, es el convenio de Varsovia que ha impuesto la solución en su artículo 19 y el derecho argentino la adopta en el 141.

Ambas normas hacen responsable al transportador por el resultado dañoso del retraso al que se ve sometido el pasajero, los equipajes o las mercancías.

El requisito para que opere la responsabilidad derivada de este mal cumplimiento del contrato es que por motivo del retraso se haya producido un daño, o sea no basta la simple molestia o incomodidad resultante del accionar negligente del agente.

El transportador salva su responsabilidad, insertando en el billete de pasaje, las instrucciones de IATA indicando por ejemplo “los horarios son aproximados y no garantizados” o “los horarios no forman parte del contrato de transporte” etc.

Con respecto a la sobreventa de billetes de pasajes (overbooking) se trata de actos deliberados del transportador con amparado en la excusa de compensarse frente a eventuales perjuicios económicos que le pudieran ocasionar la no presentación de algunos pasajeros con reserva confirmada (no show).

El recurso que le queda al pasajero es: 1. Partir en el siguiente vuelo exigiendo el reconocimiento de los daños ocasionados por la demora ; o, 2. No aceptar la postergación reservándose derechos a reclamar indemnización según las normas del Código Civil, o sea sin limitación alguna.

2. Contrato de Transporte de Equipajes.

La sección “C” artículos 116 al 118 inclusive regula el transporte de equipajes. El requisito esencial a cumplimentar está dispuesto en el primero de los nombrados. Allí se exige el equipaje esté “registrado” y estará en esta condición cuando se le incorpore la oblea que debe adherirse al mismo y contar el pasajero a su vez con el talón del mismo. A estos fines es que el transportador los emite en doble ejemplar, conservando uno de ello.

Están exentos de este requerimiento de la ley los objetos personales de mano que lleva consigo el pasajero que permanecen durante todo el viaje bajo su custodia y responsabilidad.

De lo manifestado podemos decir que en el equipaje deben distinguirse dos tipos: a) el que viaja en bodega o equipaje registrado y b) el que viaja con el pasajero o equipaje de mano no registrado consecuentemente no incluido en el contrato de transporte.

De modo que deberemos determinar los requisitos que debe contener el talón de equipaje, a estos fines recurrimos al 117 que los determina expresamente:

- 1.- numeración del billete de pasaje;
- 2.- punto de partida y de destino;
- 3.- peso y cantidad de bultos;
- 4.- monto del valor declarado en su caso.

Dice la nota al pie: “se simplifican las formalidades que debe contener el talón de equipaje, teniendo en cuenta su carácter accesorio con respecto del billete de pasaje. Por otra parte, es el sistema seguido - en líneas generales - por el protocolo de la Haya de 1.955.”

Por último el 118 castiga al transportador en el caso de negligencia e incumplimiento del deber de entrega del talón de equipaje regulado en el artículo precedente. “El transportador no podrá ampararse en las disposiciones del presente Código que limitan su responsabilidad, si acepta el equipaje sin entregar el talón o si este no contuviese la indicación del número de billete de pasaje y del peso y cantidad de los bultos, sin perjuicio de la validez del contrato.”

De la norma citada podemos concluir que la carga de la prueba le corresponde al transportador quien debe probar su obrar diligente si pretende acogerse a la limitación de su responsabilidad establecida en el Código.

3. Contrato de transporte de mercancías.

Es una de las modalidades típicas del derecho comercial, la rapidez del avión ha desarrollado este modo pero en sustancia conserva todas las características determinadas en la rama jurídica citada.

El Código trata el transporte de mercancías en la sección “D” y en el mismo artículo 119 se confiere a la carta de porte el status de título legal del contrato entre remitente y transportador. El único requerimiento que se incorpora a este instrumento legal del tráfico comercial es de que debe llevar inserto que se trata de transporte aéreo.

A su vez tiene una exigencia que hace a la naturaleza de la relación contractual. Nos estamos refiriendo al requisito del triple ejemplar. Lógicamente, al tratarse de transporte de mercancías las partes intervinientes no pueden ser menos de tres, porque en materia comercial tendremos un comprador, un vendedor y quien asume la responsabilidad de la

entrega. Así el vendedor será el remitente en la relación, el comprador el destinatario y el transportista quien debe trasladarla desde un punto de origen a otro de destino.

El Una de las copias debe estar firmada por el remitente, es la que queda en poder del transportista, otra con la del transportista, es la que se guarda el remitente y la tercera llevará la firma de estos dos y será entregada por el transportista al destinatario conjuntamente con la mercancía (artículo 120).

El contenido de la carta de porte se encuentra en el artículo 121:

- “1.- lugar y fecha de emisión ;
- 2.- punto de partida y de destino ;
- 3.- nombre y domicilio del remitente ;
- 4.- nombre y domicilio del transportador ;
- 5.- nombre y domicilio del destinatario, en su caso ;
- 6.- clase de embalaje, marca y numeración de los bultos ;
- 7.- peso y dimensiones de la mercancía o bultos ;
- 8.- estado aparente de la mercancía y el embalaje
- 9.- precio de la mercancía y gastos, si el envío se hace contrareembolso ;
- 10.- importe del valor declarado en su caso ;
- 11.- los documentos remitidos al transportador con la carta de porte ;
- 12.- plazo para el transporte e indicación de ruta, si se hubiese convenido.”

Finalmente, “la carta de porte hace fe, salvo prueba en contrario, del perfeccionamiento del contrato, de la recepción de la mercancía y de las condiciones de transporte.” Art. 123).

Además “la carta de porte puede ser extendida al portador , a la orden o nominativamente.” (art. 124).-

4. Transporte de carga postal .

En principio y en nuestra modesta opinión diremos que este tipo de contrato resulta accesorio de los anteriores, así se desprende del contenido de la norma del 125 : “Los explotadores de servicios de transporte aéreo regular están obligados a transportar la carga postal que se les asigne, dentro de la capacidad que la autoridad aeronáutica fije para cada tipo de aeronave.

El transporte de carga postal cederá únicamente prioridad al transporte de pasajeros.”

Esto cuando el explotador no pretende realizar el traslado regular y exclusivo de carga postal, si decide efectuarlo podrá pedir la autorización respectiva a la autoridad aeronáutica, solo podrán prestarlo los que no son explotadores regulares cuando la autoridad así lo establezca (Art. 126).

Por último la tarifa que corresponden a este tipo de servicio aéreo deberán estar aprobadas por el Poder Ejecutivo con intervención de las autoridades aeronáutica y postal, siendo la legislación postal vigente de aplicación al transporte aéreo postal (Art. 127).-

5. Transporte múltiple.

Se trata de una actividad derivada del tráfico aéreo y del achicamiento, en términos de globalización, de la tierra impulsa, en estos tiempos, el desarrollo de esta modalidad en la que intervienen, en el traslado de personas, equipaje, mercancías y carga postal.

Se trata de situación nuevas que ocurren al no poder atender este tipo de demanda por un solo transportador, quien debe recurrir a otros a los fines de satisfacer el requerimiento.

El modo puede alcanzarse cuando por ejemplo un pasajero celebra con varios transportadores contratos de transporte de ejecución ordenada y sucesiva para trasladarse entre dos lugares.

La otra posibilidad sería la inversa es decir un solo transportador ofrece y resuelve el requerimiento obligándose a efectuarlo por si mismo hasta donde llega su prestación y desde ese punto a hacerlo continuar con otros transportadores hasta el punto de destino.

La primera situación resulta simple imaginar el estado jurídico de la relación jurídica que lo une al pasajero con los diversos transportadores. En efecto no cabe duda que estaríamos frente a tantos contratos de transporte como transportadores hayan celebrado contrato con el pasajero.

En este caso cada transportador asume para si la responsabilidad derivada de su prestación, y en la eventualidad de inconvenientes que ocasionaren daño al pasajero la responsabilidad recaerá sobre el transportador que corresponda al tramo que atiende.

La segunda contingencia simplifica la relación pasajero - transportador porque estaría frente a un solo contrato de transporte aéreo, es quien debe responder por el resultado del viaje, es quien asume contractualmente relación y responsabilidad con los demás transportadores que cumplen el recorrido que les corresponde, el contrato es indivisible, diferente al anterior donde hay tantos contratos como transportador participa de la ruta deseada por el pasajero.

Atendiendo al Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías de 1.980 diremos que esta última posibilidad comentada puede presentar dos hipótesis factibles, una de que todo el transporte se efectúe por aire, en aeronave, la otra es que un tramo del recorrido pueda realizarse por tierra o agua en otro modo.

Si el transporte se realiza totalmente por aire el Convenio de Varsovia, base de todo el análisis del transporte aéreo, dice: “En los casos de transportes que tengan que ser ejecutados por diversos transportadores sucesivos, cada transportador que acepte viajeros, equipajes y mercancías quedará sometido a los preceptos de este Convenio, estimándose que es una de las partes contratantes en el contratos de transporte, en tanto que dicho contrato se refiere a la parte de transporte efectuado con su intervención.”

Por su parte el Código Aeronáutico en su artículo 151 regula: “El transporte que haya de ejecutarse por varios transportadores por vía aérea, sucesivamente, se juzgará como transporte único cuando haya sido considerado por las partes como una sola operación, ya sea que se formalice por medio de un solo contrato o por una serie de ellos.”

Si el transporte es Multimodal el Convenio de Varsovia, artículo 31, aconseja:

1.- En los casos de transportes combinados efectuados en parte por aire y en parte por cualquier otro medio de transporte, los preceptos del Convenio solo serán aplicables al transporte aéreo...”

El Código Aeronáutico adopta idéntico criterio en el artículo 152, es decir que las normas del Código solo son de aplicación para el transporte aéreo.

.CAPITULO IX.

**Trabajo Aéreo. Inspección. Concesiones y Autorizaciones : Extinción
(Según ley 22.390).**

Generalidades.

El tema del epígrafe nos llama a reflexionar mínimamente respecto de lo que hasta aquí hemos venido tratando. Efectivamente, en los puntos anteriores comentamos y emitimos algunas opiniones personales respecto por ejemplo la utilización de aeronaves o el transporte aéreo.

Y, nos parece que obviamente la actividad aeronáutica derivada de esta temática, de carácter aerocomercial, es también un trabajo aéreo, a lo mejor podríamos aceptar que es una especie del genero trabajo, pero y valga la redundancia, es trabajo.

Es probable que por cuestiones de técnica o por la vulgarización del término se distinga en el tráfico aerocomercial al tema a tratar seguidamente como trabajo aéreo, nosotros seguiremos a las voces que utiliza el Código Aeronáutico y que es tratado como tal en el Capítulo IV del Título VI, Aeronáutica Comercial.

De cualquier modo debemos reconocer que si analizamos detenidamente las letra del artículo 92 del Código que tratáramos en páginas anteriores aceptaremos que en realidad el legislador reconoce como trabajo a toda la actividad aerocomercial, solo que en este caso se define, a esta actividad de la que nos ocupamos ahora, por exclusión.

Recordemos dice el artículo citado: “El trabajo aéreo comprende toda actividad comercial aérea con excepción del transporte”.

Aún más, la nota al 92 esclarece el criterio del codificador, “se ha definido el servicio de transporte aéreo, *lo que permite dar por exclusión el concepto de trabajo aéreo, partiendo del supuesto que el transporte, sea aéreo o no, responde a la noción del art. 162 del Código de Comercio.* Y a continuación reconoce las dificultades existentes para separar los conceptos, efectivamente: *...la definición de trabajo aéreo en sentido positivo parece imposible, teniendo en cuenta la variedad de actividades comprendidas en la expresión, tal como surge del documento 8337/944 denominado “Estudios generales del empleo de la aviación civil para trabajos aéreos”, preparados por la O.A.C.I.*

En concreto, el Código aborda la cuestión planteando su conceptualización con criterio de exclusión por una parte, por la otra la abona reconociendo la imposibilidad para precisar el lenguaje a lo que quiere tratar jurídicamente, más aún, a modo de justificación finaliza remitiéndonos al documento de O.A.C.I.

Por otra parte y ya en concreto con relación al tema el Código lo trata en los artículos 131 y 132 que analizaremos en el párrafo siguiente.

Trabajo aéreo. Concepto. Regulación jurídica.

Reiteramos lo adelantado en el apartado anterior, el trabajo aéreo es toda aquella actividad comercial aérea que no constituya transporte aéreo. Sabemos de la amplitud del concepto pero como repetidamente dijimos en estos comentarios adoptamos el criterio y la metodología del código, de aquí que definimos también al trabajo aéreo por exclusión.

Agregamos que las actividades a las que se refiere y conteste con lo que apuntan los autores y reconoce la doctrina, están caracterizadas en el decreto 2.836/71:

Agroaéreas que se ocupan del rociado, espolvoreo de agroquímicos y otros productos que se utilizan en esta ocupación, además por supuesto de la siembra.

La Fotografía : aerofotogrametría, prospección, magnetometría, detección, medición, centillametría. Filmación, relevamientos fototopográficos etc.

Propaganda : Sonora, arrastre de cartel y/o manga, pintado de aeronaves, arrojo de volantes, luminosa, radial, con humo.

De inspección y vigilancia : de bosques aguas, líneas de comunicaciones, eléctricas, oleoductos, gasoductos etc., el combate de incendio, la búsqueda, asistencia y salvamento. tareas relativas a la defensa y protección de la fauna y flora o de explotaciones petroleras u otras como la de los yacimientos minerales.

Son también funciones integrativas del trabajo aéreo el montaje y las construcciones, civiles, mecánicas y de otra naturaleza, tareas relativas a la defensa y protección de la fauna y flora o de explotaciones petroleras en tierra u off shore, en el mar atendiendo plataformas de perforación y extracción del petróleo etc.

Pesca : localización de cardúmenes etc.

Ahora bien, ¿quien o quienes realizan estas actividades ?, ¿que requisitos deben reunir para ser autorizados a efectuarlas ?

Estos interrogantes se encuentran respondidos en el Código en los artículos señalados. En el 131 se estipula: “Para realizar trabajo aéreo en cualquiera de sus especialidades, las personas o empresas deberán obtener autorización previa de la autoridad aeronáutica sujeta a los siguientes recaudos :

- 1.- reunir los requisitos establecidos en el art. 48 para ser propietario de aeronave ;
- 2.- posee capacidad técnica y económica de acuerdo a la especialidad de que se trate ;
- 3.- operar con aeronaves de matrícula argentina .

Excepcionalmente en cada caso la autoridad aeronáutica podrá dispensar del cumplimiento de las exigencias de los incisos 1 y 3 precedentes, cuando no existiese en el país empresas o aeronaves capacitadas para la realización de una determinada especialidad de trabajo aéreo”.

En primer lugar de la remisión a que hace mención el Código surge que quienes pueden ser prestadores en esta actividad son personas de existencia física o ideal, empresas nacionales, los aeroclubes. Excepcionalmente podrán hacerlo las empresas extranjeras, segunda parte del artículo.

En segundo término tres son los requisitos exigidos por la ley para poder ejercer lícitamente la actividad, en particular poseer capacidad técnica y económica acorde a la actividad de que se trate.

Claro, si de la ocupación petrolera se tratara, esta por su naturaleza reclamará una capacidad técnica y económica diferente de si se trata de publicidad, y más aún dentro mismo de la actividad petrolera, si el trabajo aéreo se desarrolla en el mar o en tierra y dentro de esta en llanura o en montaña, la capacidad exigida será distinta.

En una palabra habrá que estar a cada caso en concreto, y esta tarea le corresponde a quien detenta la facultad de habilitación, en nuestro caso será la autoridad aeronáutica la encargada de su otorgamiento a quien cumplimente con los extremos de la ley.

Se acepta con carácter de excepción la realización de trabajo aéreo a las empresas de otra nacionalidad. La autorización solo puede otorgarse bajo ciertas condiciones que la norma establece, que no exista en el país empresa o aeronave capacitada para una tarea determinada.

Finalmente en el artículo siguiente 132 se faculta al Poder Ejecutivo para establecer “las normas a las que deberá ajustarse el trabajo aéreo conforme a sus diversas especialidades y el régimen de utilización.”

Esta norma es la que favorece el dictado del ya citado Decreto 2.836/71. La lectura del artículo 1° nos ilustra aún más acerca del concepto de la ley relativo al trabajo aéreo.

Ciertamente, allí conceptualiza: “Trabajo Aéreo comprende la explotación comercial de aeronaves en cualquiera de sus formas, incluyendo el traslado de personas y/o cosas en función complementaria de aquella, excluido los servicios de transporte aéreo”.

Una vez más decimos que el concepto resulta amplísimo aunque en esta oportunidad esclarecedor, porque nos permite concluir que para que una actividad aérea constituya trabajo aéreo debe ser realizada con criterio de habitualidad y sentido comercial, sino es de carácter comercial no será trabajo aéreo.

Avanza al incluir dentro de esta modalidad al traslado de personas, en efecto se trata de situaciones de emergencia en la que resulta necesario trasladarlas, ejemplo es el servicio de ambulancia aérea. En cuanto a cosas basta con pensar en el traslado de diarios y revistas que suelen transportarse con el fin de que arriben en el tiempo que sus editores desean estén en el punto de destino.

Fiscalización.

El Capítulo V del Código artículo 133 modificado por la ley 22.390 trata de la fiscalización de las actividades aeronáuticas. La norma resulta una consecuencia jurídica lógica, hace a un ordenamiento legal enmarcado en un concepto de equilibrio de las relaciones entre las obligaciones y derechos de los transportistas aéreos y la que corresponde a los usuarios de este modo de transporte.

Además obedece al cumplimiento de deberes indelegables por parte del Estado quien debe regular atendiendo a los intereses de toda la sociedad, a la vez que no puede ni debe ceder responsabilidades que hacen al armónico funcionamiento de las instituciones.

El deber de velar por la justicia, la seguridad y alentar el desarrollo y crecimiento de actividades ejecutadas por los particulares, atendiendo necesidades de la sociedad exige de sus autoridades materializar las garantías establecidas por la Constitución en beneficio del conjunto.

Todo lo expresado y mucho más justifican la regulación del artículo 133, que textualmente regula:

“Las actividades aeronáuticas comerciales están sujetas a fiscalización por la autoridad aeronáutica.

Al efecto le corresponde:

- 1.- Exigir el cumplimiento de las obligaciones previstas en las concesiones o autorizaciones otorgadas, así como las contenidas en el presente Código, Leyes, reglamentaciones y demás normas que en consecuencia se dicten.
- 2.- Ejercer la fiscalización técnica - operativa, económica y financiera del explotador.-

- 3.- suspender las actividades cuando considere que no estén cumplidas las condiciones de seguridad requeridas o cuando no estén asegurados los riesgos cuya cobertura sea legalmente obligatoria, y autorizar su reanudación, una vez subsanadas tales deficiencias o requisitos, siempre que no resultare de ellos causales que traigan aparejadas aparejada la caducidad o retiro de la concesión o autorización.
- 4.- Autorizar la interrupción y la reanudación de los servicios solicitados por los prestatarios, cuando a su juicio, no se consideren afectadas las razones de necesidad o utilidad general que determinaron el otorgamiento de la concesión o autorización o continuidad de los servicios.” (Ver Decreto 326/82).
- 5.- Prohibir el empleo de material de vuelo que no ofrezcan seguridad.
- 6.- Exigir que el personal aeronáutico llene las condiciones requeridas por las disposiciones vigentes.
- 7.- Fiscalizar todo tipo de promoción y comercialización de billetes de pasaje, flete y toda otra venta de capacidad de transporte aéreo llevado a cabo por los transportadores, sus representantes o agentes y por terceros, con el objeto de impedir el desvío o encaminamiento no autorizado de tráfico y de hacer cumplir las tarifas vigentes en sus condiciones y exigencias.
- 8.- Autorizar y supervisar el funcionamiento de las representaciones y agencias de las empresas extranjeras de transporte aéreo internacional que no operen en el territorio nacional y se establezcan en el país, sin perjuicio del cumplimiento de las obligaciones que imponen las demás normas legales respecto de empresas extranjeras. (Ver Decreto 326/82).
- 9.- Calificar, conforme la ley vigente en materia de política aérea, la aptitud de las aeronaves destinadas al transporte comercial de pasajeros y carga, en función de los servicios a prestar para determinar la conveniencia de su incorporación a tales servicios y autorizar la afectación de las aeronaves a la flota de transportadores de bandera argentina. Intervenir en el trámite de autorización para su ingreso al país. (Ver Decreto 326/82).
- 10.- Desempeñar todas las otras funciones de fiscalización que confiere el Poder Ejecutivo Nacional.

Como puede apreciarse la responsabilidad más importante que tiene a su cargo la autoridad de aplicación, surge del primer inciso. La primera es la del control de la concesión, en segundo término debe vigilar a observancia de las normas del Código.

En ese orden corresponde seguir atentamente el comportamiento del explotador en sus aspectos técnico - operativo, y de su situación financiera y económica.

Este seguimiento comprende inspeccionar y controlar la documentación y aptitudes del personal aeronáutico a su cargo, cualquier tipo de promoción y/o comercialización de billetes de pasajes, observando y haciendo observar los derechos de los usuarios en el marco de los preceptos constitucionales incorporados en la Reforma de 1.994 y las obligaciones del transportador incluyendo el respecto a la ley de lealtad comercial y a los principios de sana competencia que debe imperar entre empresarios del rubro.

Por otra parte, con la finalidad de asegurar el cumplimiento por parte del explotador de la normativa vigente, la ley confiere a la autoridad aeronáutica la facultad de aplicar sanciones a quien violare alguna de las disposiciones a que deben ajustarse.

Suspensión y Extinción de las Concesiones y Autorizaciones.

Cuando nos referimos, en los apartados pertinentes ya desarrollados, a la concesión o autorización de rutas efectuada por el Poder Ejecutivo o la Autoridad Aeronáutica, a su régimen legal, en que se deben efectuar las solicitudes, a los requisitos exigidos, a reunir por quien esté interesado, en la explotación de una de las rutas interiores que atienden requerimientos de usuarios o necesidades del servicio detectado y resuelto por esta nada dijimos respecto de las sanciones que pueden recaer sobre un explotador que ha incumplido sus obligaciones derivadas de la concesión y/o autorización.

Es precisamente en este Capítulo, el VI, del presente Título, Aeronáutica Comercial, donde se regula situaciones como la señalada.

Hasta ahora solo dijimos, en materia de extinción del contrato de concesión, que este finaliza a los 15 años, desde la fecha de autorización y agregamos, de la ley, que el plazo indicado podía ser incrementado, vía prórroga, por igual período.

En esta oportunidad deberemos referirnos al régimen sancionatorio previsto por el Código en las circunstancias que el mismo cuerpo legal prevé.

En efecto el artículo 135 establece el principio general que rige estos institutos, de la suspensión y de la extinción de las concesiones y/o autorizaciones, en conformidad con la ley 22.390 que modificara el régimen anterior.

Así la mencionada norma determina : “Las concesiones y autorizaciones otorgadas por el plazo determinado se extinguirán al vencimiento de este. No obstante, haya o no plazo de vencimiento, el Poder Ejecutivo Nacional o la Autoridad Aeronáutica, según sea el caso, en cualquier momento podrá declarar la caducidad de la concesión o el retiro de la autorización conferidas para la explotación de actividades aeronáuticas comerciales en las siguientes circunstancias:

- 1.- Si el explotador no cumpliera las obligaciones sustanciales a su cargo o si faltase reiteradamente, a obligaciones de menor importancia.
- 2.- Si el servicio no fuese iniciado dentro del término fijado en la concesión o autorización.
- 3.- Si se interrumpiese el servicio, total o parcialmente, sin causas justificadas o permiso de la autoridad aeronáutica.
- 4.- Si la empresa fuese declarada en estado de quiebra, liquidación o disolución por resolución judicial o cuando peticionado su concurso preventivo, no ofrezca a juicio de la autoridad de aplicación garantías que resulten adecuadas para asegurar la prestación de los servicios.
- 5.- Si la concesión o autorización hubiese sido cedida en contravención a lo dispuesto en el artículo 96 de este Código.
- 6.- Sino se hubiese dado cumplimiento a la cobertura de riesgo prevista en el Título X (Seguros) y en el artículo 112.
- 7.- Si el explotador se opusiese a la fiscalización o inspecciones establecidas en este Código y su reglamentación.
- 8.- Si el explotador dejase de reunir cualquiera de los requisitos exigidos para la concesión o autorización.
- 9.- Si no subsistiesen los motivos de interés público que determinaron el otorgamiento de la concesión o autorización.
- 10.- Si se tratase de un transportador extranjero y el gobierno del país de su bandera no confiriese a los transportadores argentinos similares o equivalentes derechos y facilidades en reciprocidad a los recibidos a los recibidos por aquel.
- 11.- Si mediase renuncia del explotador, previa aceptación de la autoridad aeronáutica.

Cuando a juicio, de la autoridad de aplicación se configure alguna de las causales previstas en los incisos 1 al 10, que motiven la caducidad de la concesión o el retiro de la autorización, dicha autoridad podrá disponer la suspensión preventiva de los servicios hasta tanto se sustancien las actuaciones administrativas a las que se refiere el artículo 137.

Como se aprecia de la norma, el principio general es que el contrato de concesión a la autorización deberán extinguirse al vencimiento del plazo para el cual fueron establecidas.

Cuando ello no se puede cumplimentar la regla determina el criterio de que en el caso de concesión la sanción de mayor gravedad que puede imponer la autoridad aeronáutica es la de la caducidad, y para la autorización es la del retiro de la misma.

Para ambas, concesión y/o autorización, la ley prevé en situaciones de crisis en la relación la suspensión de las prestaciones hasta que se subsanen las falencias o incumplimientos observados por la autoridad de aplicación.

Entonces, la tónica que entendemos ha previsto la regla del artículo 135 que comentamos, es de que el incumplimiento del explotador, o de la autoridad de aplicación o el caso de un hecho extraordinario ajeno, a la voluntad de las partes, de magnitud tal que ponga en riesgo el aleas del contrato, colocan a este en crisis.

Ella, la crisis, obliga al restablecimiento del equilibrio contractual, a que las prestaciones comprometidas se cumplimenten en las condiciones pactadas y conforme a los extremos determinados en el Código Aeronáutico.

Si la misma persiste corresponderá la aplicación de las sanciones previstas, de manera de salvar en primer término el servicio, pero si ello, aún a pesar de los esfuerzos realizados, persiste se operará la frustración, en términos jurídicos, del contrato operando entonces si las sanciones estipuladas.

Pero siempre debe procurarse la salvación del contrato, tanto que el mismo Código visualiza la solución al permitir que el Poder Ejecutivo subvencione el déficit que pudiese existir, con el objeto de restablecer una sana explotación. (Art. 138).

Ahora bien, y al solo fin de destacar algunos aspectos de la norma diremos que el inciso primero distingue dos aspectos que merecen señalarse. El legislador diferencia entre obligaciones sustanciales y faltas de menor importancia.

No aclara que entiende por cada calificación, la primera de ellas responde sin dudas a la naturaleza del contrato de concesión, la segunda entendemos, y es nuestra opinión, se corresponde con incumplimientos del explotador a obligaciones de carácter reglamentarios estatuidos por la autoridad de aeronáutica en su carácter de órgano de aplicación de la ley.

Pero de cualquier modo hubiere sido más conveniente definir cual es el límite que distingue una obligación sustancial de una falta menor, una cuestión que hace a la esencia del contrato con otra de carácter formal que puede ser subsanada.

Frente a las actuaciones a que está autorizado el órgano de aplicación la ley acuerda al explotador el derecho de defensa en salvaguarda de sus derechos. Es así que la norma del 137 prevé que frente a la posibilidad de la caducidad de la concesión o el retiro para cuando tuviere autorización se oiga al interesado y que además en ese mismo acto se recepte la prueba de su descargo cuando este así lo proponga.

El procedimiento que deberá respetarse es el establecido en el Decreto 326/82 que reglamenta la ley 17.285 para los artículos 133, incisos 4°, 8° y 9° ; el 135 ; 208, incisos 1°, 2° apartado a) y 4° ; y 288 inciso 5° (Lena Paz J. Ob. Cit.) .

.CAPITULO X.

Aeronáutica Comercial: Régimen legal de Responsabilidad del Transportador.

**A) Responsabilidad Contractual por Daños a Pasajeros y Mercancías.
B) Responsabilidad Extracontractual. Daños a Terceros en la Superficie y en Transporte Gratuito. C) Abordaje Aéreo : Concepto. Daño causado a Aeronaves, Personas y Bienes Embarcados y a Terceros en Superficie.**

Introducción general.

La cuestión de la responsabilidad al igual que ocurre en las restantes ramas del Derecho resulta uno de los temas de superlativa importancia. Ocurre que es, definido aspectos distintivos de estas, el tópico que más se debate en la búsqueda permanente por alcanzar el objetivo perseguido por el Derecho.

Actualmente notamos cada día al levantarnos y abrir las páginas interiores de cualquier periódico local o nacional alguna noticia relativa a condena de daños y perjuicios causados por profesionales, entre los que se encuentran los ingenieros.

También apreciamos una proliferación casi excesiva de denuncias comunicacionales de quienes dicen sentirse afectados por alguna taréa profesional que en esencia no los satisface pero que no se concretan conforme las formalidades y extremos establecidos por la ley.

Alcanzan, en el mejor de los casos y cuando el profesional goza de prestigio en el medio y por ello conocido, la condena de los medios de comunicación sin haber siquiera radicado una nota en el Colegio Profesional al que está matriculado el profesional o en el juzgado que estime corresponder.

Es una especie de fiebre que se extiende por el cuerpo social sin que se detecte algún anticuerpo que equilibre la relación comitente - profesional. Notamos también que en este contexto los encargados, por facultades delegadas, de aplicar la ley y con ello de controlar el correcto ejercicio profesional, su cumplimiento, nada hacen.

Esta quietud facilita una incorrecta interpretación de tal actitud. Es que con criterios simplista se infiere como una posición de neto corte corporativo y como tal solo se ocupa de cuidar las espaldas de quien abonando el costo de la matrícula contribuye al mantenimiento y funcionamiento de la institución.

De cualquier manera, con léxico de asegurador diremos que es una especie de siniestralidad desbordada. En realidad pensamos que lo que la teoría no ha recogido y la comunidad, entre los que se encuentran las asociaciones de profesionales y dentro de ellas los colegios, no ha comprendido es que a la vieja teoría que nos enseñaba que la responsabilidad civil era consecuencia de del “hecho del hombre”, en cuanto este resultaba reprochable y reprobable, por la tanto punible.

Es lo que permitió desarrollar todo el andamiaje del instituto jurídico alrededor de la culpa o negligencia.

A partir de la internalización de este nuevo fenómeno de naturaleza global y que se ha dado en denominar, con una simplificación que a veces llama a equívocos en sus conclusiones, globalización se manifiesta una crisis de esta construcción jurídica tradicional.

Estas manifestaciones que percibimos sin mayores esfuerzos intelectuales nacen a consecuencia de la aportación de nuevos datos derivados de los profundos cambios producidos por el avance tecnológico y de lo que hoy conocemos como revolución del conocimiento.

Así el progreso y la evolución de la técnica, de los materiales, de la mejor comprensión de los fenómenos físicos intrínsecos de los materiales frente a nuevas solicitaciones etc. han multiplicado los riesgos y peligros existentes en la sociedad.

Por ejemplo, y dentro de la cuestión que nos ocupa, la aeronavegación es la que quizá mayor evolución ha sufrido, positiva, y que hace que sus efectos se extiendan más allá del reducido horizonte del perjudicado particular para extenderse ha la sociedad, de aquí que la responsabilidad cobra un imperativo social ineludible y como afirma Mariano Izquierdo Tolzada en su obra La responsabilidad Civil “si el aforismo del sistema codificado era no hay responsabilidad sin culpa, la nueva realidad, con sus

exigencias vigorosa de la persona, reclama una repuesta que tienda, no ya a castigar los comportamientos negligentes o reprobables, sino a que las víctimas encuentren a toda costa un patrimonio responsable : que todo daño quede reparado.”

Es que sin dudas nuestra sociedad del tercer milenio admite el error profesional como algo inevitable en determinadas circunstancias, pero lo que acepta y por ello exige es que sus consecuencias sean reparadas mediante una indemnización justa y equilibrada.

De cualquier manera nuestro sistema jurídico vigente, si bien está evolucionando hacia la atención de los nuevos requerimientos sociales sigue siendo el daño el eje aunque pensamos que no debe mirarse tanto en la ley como a veces se pretende, sino también debe atenderse a la práctica jurídica diaria y en ese marco resolver la responsabilidad en sentido amplio, en una nueva teoría : De la reparación del daño.

Sobre las bases señaladas, y este caso no escapa a la regla, al igual que los Contratos analizados en los temas tratados precedentemente, o al definir la aeronave como el vehículo de traslado y por su condición elemento esencial de la relación jurídica en el campo del derecho aeronáutico, o como lo sostiene la mayoría de los autores, al estudiar el espacio aéreo o la infraestructura aeronáutica resulta, la cuestión de la responsabilidad aeronáutica regulada por el Código Aeronáutico, el Civil y toda la legislación vigente, es de igual envergadura jurídica, y por lo tanto no puede ser ignorado en su consideración en cualquier asunto que involucre la cuestión aeronáutica.

Lena Paz en la obra citada, autor que por otra parte hemos seguido en la mayor parte de nuestro estudio, siguiendo al notable Ambrosini, página 240, define el tema afirmando que **“por responsabilidad aeronáutica, cabe entender la obligación que pesa sobre el explotador de la aeronave de reparar los perjuicios ocasionados por su utilización según su destino específico, o sea, la navegación aérea.”**

Es decir que el tema de la responsabilidad aeronáutica desde esta óptica esta circunscripta a la derivada exclusivamente de la figura del explotador. Notamos que el concepto expresado por este notable estudioso del Derecho Aeronáutico habla de “reparar los perjuicios”.

Queremos entender que al referirse a ello en realidad lo está haciendo con sentido amplio, es decir comprensivo de los daños y no solamente considerando los perjuicios. Es que la teoría general de la responsabilidad civil se deriva del resultado del accionar del agente, en este caso del explotador. Pero no de cualquier resultado sino de aquel que resulta dañoso y produce perjuicio.

Sin duda que sin daño no habrá perjuicio y sin ambos no existe posibilidad de resarcimiento, además todo es consecuencia de la culpa o negligencia de la acción contraria a lo esperado por parte del explotador.

Si coincidimos que el único daño o perjuicio que debe ser resarcido en este caso es el que de produce como consecuencia de la utilización de la aeronave. No interesa a los fines de la aplicación del régimen de responsabilidad que trataremos en los párrafos posteriores aquellos otros efectos dañosos o perjudiciales provenientes de situaciones en los que la aeronave no participa. Así si por ejemplo un pasajero resulta perjudicado durante la espera para el embarque a ella no le será aplicable el régimen establecido en el Código. Idéntico criterio deberá tenerse para las mercancías que durante el tiempo de espera en los galpones de estibaje sufre daños.

En síntesis la teoría de la responsabilidad se ocupa de los hechos del explotador, siempre y cuando ellos ocasionaren un daño o perjuicio, y que estos a su tiempo se produzcan con motivo de la utilización de aeronaves, y siempre que ella ocurra durante su utilización con miras a su fin específico. Sino está relacionado al fin, la navegación aérea tampoco se considerará a los efectos de la teoría.

Adentrándonos en particular sobre el tema de la responsabilidad aeronáutica diremos que el régimen normativo está sometido a reglas especiales que en la mayoría de sus aspectos se apartan de las disposiciones del derecho común que obligan determinar sus límites.

Recordemos algunos aspectos esenciales de la responsabilidad del Derecho Civil. El primero a destacar es que en esta rama del derecho ella encuentra su fuente origen en el contrato, así lo establecen las normas de los artículos 506 al 511, y sus concordantes.

Lo segundo que también se origina en un delito, es la responsabilidad extracontractual, ver artículos 1113, 1072, 1109 y siguientes y concordantes del mismo Código Civil al cual remitimos.

El tercero de ellos y que es señalado por la unanimidad de los autores se ubica en el fundamento de la responsabilidad, es lo que adelantamos relativo a la culpa, subjetiva, o al riesgo creado por el accionar del agente, sería el caso de responsabilidad sin culpa o elemento objetivo de ella.

Según este último criterio “todo el cause un daño a otro dentro o fuera de una relación contractual está obligado a la reparación del perjuicio, aunque de su parte no haya mediado culpa. Basta con que exista una relación causal entre la actividad del autor y el evento dañoso para que con total prescindencia de noción de culpa, surja la responsabilidad del agente, con la única excepción de la culpa de la víctima.” (Lena Paz, Ob. Cit.).

A. Responsabilidad Contractual por daños a Personas y/o Mercancías.

La responsabilidad aeronáutica se rige en el caso del contrato en el Convenio de Varsovia de 1.929 con las modificaciones aprobadas y suscritas en el Convenio de la Haya de 1.955.

El código adopta los criterios de estas regulaciones internacionales incorporándolas en su Título VII. Capítulo I “Daños causados a pasajeros, equipajes o mercancías transportados”, artículos 139 al 154 inclusive.

El sistema del Código a su vez adopta el criterio de la responsabilidad subjetiva con causa específica de liberación de prueba de la debida diligencia en el cumplimiento de las obligaciones asumidas.

Complementa el esquema con la limitación cuantitativa del monto de esa responsabilidad y nulidad de cláusulas exonerativas o limitativas de la responsabilidad.

Principios que alumbran la responsabilidad subjetiva contractual en el transporte de personas.

El artículo 139 es el que fija el criterio directriz que rige la responsabilidad del explotador en el transporte de personas. En este sentido el transportador responde por los daños y perjuicios causados cuando el **accidente** ocurre estando el pasajero a bordo de la aeronave y esta en vuelo o en tierra durante las operaciones de embarco o desembarco.

Los daños pueden ocasionar la muerte del pasajero, es el más grave, también una lesión corporal, entre ambas podemos imaginar una gama de posibilidades a las que habrá que atender en el caso concreto.

Entre los daños que deberán atenderse se encuentra, además de los físicos el moral. Corresponde decir que entendemos por accidente. Según Videla Escalada en su obra reiteradamente citada :

Accidente es todo acontecimiento súbito que no depende de la voluntad del transportista ni de sus dependientes y que impide o altera el normal desarrollo de un transporte aéreo por determinar daños derivados de la muerte o lesión corporal de algún pasajero.

El ilustre jurista sintetiza magistralmente en el concepto los elementos integrativos del concepto. En este orden de cosas accidente es un acontecimiento, más no cualquiera sino que debe estar calificado. Esta calificación indica que debe ser súbito y no depender de la voluntad del transportista ni de sus dependientes.

A la vez este acontecimiento súbito ausente de voluntad debe producir algunos efectos, cuales son a) impedir el normal desarrollo del transporte, o b) alterarlo, sin llegar a frustrarlo, demorarlo, retrasarlos, suspenderlo temporalmente etc. no es el hecho del impedimento sino solo de una demora en el cumplimiento del contrato.

Los motivos que tipifican la denominación, accidente, son, según el autor y que nosotros adoptamos convencidos de su poder de síntesis, dos, la muerte y la lesión corporal. Agregamos, a ello resulta complemento esencial el aspecto moral.

A lo anterior cabe efectuar una aclaración. Que por lesión corporal deberemos entender tanto al daño físico cuanto a las perturbaciones síquicas o mentales susceptibles de alterar su existencia normal.

Vale decir al aspecto material producido en el cuerpo debemos adicionar las secuelas somáticas que el accidente de aviación provoca en la psiquis del pasajero.

Se distingue además el aspecto moral o daño moral del Código Civil, artículo 522, por esta norma se consagra la tranquilidad de espíritu, libertad individual, honor, integridad física, afectos personales, entre ellos los familiares etc. que no deben confundirse con las perturbaciones psíquicas señaladas, tampoco asimilarlos a él.

Sin dudas la aeronavegación, al igual que la navegación en agua son dos aspectos desarrollados por el hombre, especialmente esta última, que no hacen a su naturaleza. En efecto el hombre no es un pájaro cuya existencia se realiza mayormente en el medio aéreo, sino que es un habitante de la tierra, de superficie sólida.

Allí se encuentra con su destino, por ello el abordar una aeronave simplemente, el mero hecho, produce en el pasajero alteraciones nerviosas que tienen manifestación externa, en algunos, que deben dominar para vencer la natural resistencia a abordarla.

En concreto las reparaciones derivadas de la responsabilidad aeronáutica regulada por la ley son :

- 1.- Lesión Corporal = Daño físico + Perturbaciones psíquicas o mentales.
- 2.- Daño Moral (Tranquilidad de espíritu, honor integridad física etc.).

Por último recalamos que el accidente se produce :

- a.- Abordo de la Aeronave ;
- b.- En operaciones de Embarco ;
- c.- En operaciones de Desembarco.

Súmese a lo anterior que en el contrato de transporte el período de transporte del que habla la ley se inicia con las operaciones de embarco, es lo que normalmente quien ha viajado en este modo, conoce como pre - embarco.

Por lo demás el contrato se cumplimenta dentro de la aeronave durante el tiempo de vuelo entre el punto de partida y el de destino. Finaliza el período con las operaciones de desembarco, cuando la aeronave se ha detenido por completo, los pasajeros abandonado la misma y finalmente retirado el equipaje sin observaciones que formular.

Los tres aspectos señalados integran la vida del contrato. Efectivamente, la relación contractual nace con la compra del billete pasaje, allí hay una obligación potencial a cargo del transportista.

Se materializa cuando el pasajero se presente en el aeropuerto y envía su equipaje a bodega recibiendo la tarjeta de embarco, ubicándose posteriormente en el espacio destinado a la espera del embarco, alcanza su punto culminante, en cuanto al cumplimiento del contrato, con el vuelo, finalizando cuando se efectivizan las operaciones mencionadas.

Durante todos estos aspectos de la relación contractual rige la responsabilidad del transportista. Vale decir aquellas operaciones citadas determinan el lapso de la responsabilidad.

En este período es cuando deben ocurrir algunos de los efectos señalados, es decir el riesgo potencial remoto propio del modo de transporte (cualquier modalidad de transporte tiene su propio riesgo conforme su naturaleza) de materializa en acto con el resultado de la muerte o lesión corporal en lo que hemos definido como un accidente aéreo.

Súmese a lo expuesto que la ley prevé la posibilidad de liberación de la responsabilidad por parte del transportista cuando se cumplimentan los extremos del artículo 143, “La responsabilidad del transportador podrá ser atenuada o eximida si prueba que la persona que ha sufrido el daño lo ha causado o ha contribuido a causarlo.”

Como se ve, si el transportista pretende liberarse o en la peor de las situaciones atenuar su responsabilidad debe probar que el accidente no se produjo por su culpa o la de sus dependiente (artículo 142).

La ley ha impuesto la carga de la prueba en la figura del transportista, quien por otra parte deberá agotar las instancias a los fines de demostrar su inocencia. Resulta un modo ingenioso el de la norma, porque en realidad lo que acontece es que el transportista procura demostrar su inocencia para liberarse de la responsabilidad que le imputa la ley en caso de accidente.

El modo sutil de la norma del 143 es que en su redacción no dice “el transportista deberá probar su inocencia” sino que lo pone de esta manera “el transportista deberá probar que quien ha sufrido un daño, durante el cumplimiento del contrato, es quien lo ha causado y sino es así por lo menos ha contribuido a causarlo”

Este es el principio que rige la hipótesis liberatoria de la responsabilidad del transportista. Aunque parezca excesiva la carga de la ley se nos ocurre justa toda vez que el riesgo propio de la naturaleza de este modo de transporte hace que lo conozca solo quien tiene a su cargo su organización.

Por lo demás la nota al pie de la norma resulta más que esclarecedora : “Es ésta una solución que resulta común a cualquier rama del derecho pues es natural que cuando la propia víctima ha causado el daño o ha contribuido a ello, el responsable, según la ley, puede exonerar total o parcialmente su responsabilidad.”

A su amparo el 142 dispone : “El transportador no será responsable si prueba que el y sus dependientes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o les fue imposible tomarlas.”

Es decir primer actividad que debe efectuar el transportador es la de probar que ha tomado las precauciones que la técnica le impone como requisito para alcanzar el grado de seguridad proyectado para la máquina o para las construcciones si se encuentra el pasajero en las operaciones previas de embarco.

La segunda causal de liberación es la de probar que no pudo tomarlas por caso fortuito o fuerza mayor al serle imposible. Luego de probar que ha tomado las medidas necesarias y suficientes eximente, le corresponde demostrar, probar, los extremos del 143 ya comentados.-

Responsabilidad aeronáutica por el transporte de cosas.

Es la norma del 140 de Código la que regula esta responsabilidad. En efecto su primer párrafo refiere en concreto el régimen regulatorio para ellas.

“El transportador es responsable de los daños y perjuicios sobrevenidos en caso de destrucción, pérdida o avería de equipajes registrados y mercancías, cuando el hecho causante del daño se haya producido durante el transporte aéreo. El transporte aéreo a los efectos del párrafo precedente, comprende el período durante el cual los equipajes o mercancías se encuentran al cuidado del transportador, ya sea en un aeródromo o a bordo de una aeronave, o en un lugar cualquiera en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo.”

La responsabilidad del transportista según esta norma deviene de daños y perjuicios sobre el equipaje y las mercancías. Se entiende en este caso por tales la destrucción, la pérdida y la avería ocurridos durante el transporte.

Ordenando los requerimientos extremos de la regla del 140 diremos que:

- 1.- El equipaje y las mercancías transportadas deben estar declarados, es decir registrados conforme los requisitos ya comentados en la oportunidad respectiva.
- 2.- Que los mismos se encuentren a su cuidado. La disposición define que estarán a cuidado del transportista cuando ellos estén en su poder, sea en el aeródromo, a la espera de ser cargados en la aeronave o, ya en ella, durante el vuelo. O si por alguna causa la aeronave aterrizara en otro lugar que no sea el aeropuerto de destino, en el lugar que el transportista haya destinado para almacenaje.
- 3.- Que el equipaje haya sufrido la destrucción, total o parcial, la pérdida o una avería.

Ahora bien sobre las bases señaladas debemos aclarar cada uno de estos términos. Así entenderemos por **destrucción** su inutilización total, de manera que no podrá cumplir con la finalidad específica para la cual fue concebida.

Dicen los autores consultados : su reparación insumiría prácticamente el equivalente al valor de otra cosa de misma especie y calidad. Nosotros decimos : destrucción es cuando la cosa no sirve más para lo que fue ideada y creada.

En cuanto al segundo calificativo utilizado por el Código **pérdida** entendemos los casos en los que la cosa sin destruirse no llega a destino, o llegan en menor cantidad que las embarcada en el punto de origen.

Finalmente entendemos, con los autores y la doctrina, por **avería** aquellos daños que deterioran, disminuyendo su valor, a la cosa. Se incluye en el concepto los gastos extraordinarios que realice el transportador con la finalidad de prevenir y/o evitar los daños en ella, o aquellos otros en los que incurre con el fin de mitigar los efectos producidos a consecuencia del accidente o incidente que los ocasionó.

Es decir avería es una especie de deterioro y este a su vez, para la ley, es una disminución de su valor. O sea que la consecuencia inmediata de la avería es su efecto económico sobre el valor de la cosa. Se altera el valor. Aquí debemos agregar que partiendo de la avería el abanico de posibilidades llega hasta el concepto jurídico de destrucción.

En efecto la avería puede llegar a significar una destrucción parcial de la cosa y de aquí que podemos imaginar que el abanico se extiende, partiendo de la cosa en su estado normal, desde la más leve alteración de su valor económico hasta alcanzar un quantum que lo iguala tornándola inútil para la finalidad concebida.

Debemos decir algo respecto de la diferencia que el codificador ha establecido entre la responsabilidad respecto de las personas y esta comentada en relación con el equipaje registrado y las mercancías.

Es así que en el primer caso el transportista solo responderá por los daños que resultan consecuencia de un riesgo derivado de la aeronavegación comercial. En cambio la segunda resulta más amplia que esta.

Ciertamente, se consagra la responsabilidad del transportista por la mera circunstancia que el daño en el equipaje registrado resulta consecuencia directa del hecho transporte, sin indagar la causa que lo ha provocado.

Vale decir en un caso, transporte de personas, resulta consecuencia directa del riesgo y en otro del hecho acaecido sobre la cosa.

Bien claro resulta que hasta aquí hemos indagado respecto del equipaje registrado y así lo hicimos notar reiteradamente. Veamos ahora cuales son las consecuencias por las pérdidas, averías o destrucción de los equipajes no registrados, ejemplo el de mano que viaja con el pasajero.

La doctrina es conteste en sostener que la responsabilidad en este caso resulta extracontractual o aquilana. Esto significa que la carga de la prueba no recae sobre el transportista sino sobre el pasajero.

En este orden de cosas corresponde al pasajero probar el dolo o la culpa del transportista y/o de sus dependientes con motivo del cumplimiento del contrato de transporte probado por el billete de pasaje, si es pretensión alcanzar la reparación.

Cabe en esta instancia efectuar una observación, las cláusulas que rigen el contrato de transporte son de orden público. En efecto el Código en la norma del 146 recoge el principio del artículo 26 del convenio de Varsovia y dispone :

“Son nulas las cláusulas que tiendan a eximir al transportador de su responsabilidad o a fijar un límite inferior al establecido en los cuerpos legales”

Se trata de una regla semejante, en esencia, a la del 1.646 del Código Civil respecto de la responsabilidad civil del ingeniero derivada de un locación de obra que hemos analizado en otro trabajo nuestro y al cual remitimos.

Además el transportista cuando actuare con dolo perderá también la posibilidad de argüir la normativa del Código en la búsqueda de atenuar o eludir su responsabilidad.

Así es, el artículo 147 :

“El transportador no tendrá derecho a ampararse en las prescripciones de este capítulo que limitan su responsabilidad, cuando el daño provenga de su dolo, o del dolo de algunas de las personas bajo su dependencia, actuando en ejercicio de sus funciones.”

Esta norma está adaptada al Convenio de la Haya que en su artículo 25 se refiere solo a los límites de la responsabilidad. Así lo dice expresamente en la nota al pie. Prosigue la nota :

“...se ha considerado inconveniente adoptar el resto del texto del citado artículo de la Haya, manteniendo solamente la causal de dolo como la única que puede privar al transportador de las limitaciones, porque las demás causales son extrañas a nuestro régimen jurídico.”

En cuanto al período del transporte debemos estar a la segunda parte del artículo 140 origen de nuestro comentarios. Dispone esta segunda parte de la norma del Código Aeronáutico : El período de transporte aéreo no comprende el transporte terrestre, marítimo o fluvial, efectuado fuera del aeródromo, a menos que alguno de tales transportes haya sido efectuado en ejecución de un contrato de transporte aéreo con el fin de proceder a la carga, o a la entrega, o al trasbordo. En estos casos se presumirá, salvo prueba en contrario, que los daños han sido causados durante el transporte aéreo.”

La norma en realidad responde a las exigencias propias del requerimiento comercial, por ello habrá que estar al caso concreto establecido en las condiciones originarias del transporte.

Acciones de Responsabilidad.

En relación a la responsabilidad establecida en la ley relativa a las personas el transportador tiene, respecto de cada pasajero, la limitación establecida en el artículo 144. En efecto, en esta norma se dispone :

“En el transporte de personas, la responsabilidad del transportador, con relación a cada pasajero, queda limitada hasta la suma equivalente..... de acuerdo....”

La limitación establecida por la norma está referida a una cantidad de dinero que se establece según los protocolos reseñados cuyo quantum a los fines del presente trabajo carecen de relevancia. Solo interesa fijar que respecto de las personas transportadas la ley establece límites dinerarios respecto de la responsabilidad del transportador derivada de su accionar aerocomercial.

En idéntico sentido el Código Aeronáutico asume en su articulado solo algunas normas del Convenio de Varsovia, con las incorporaciones del Protocolo de la Haya, que establece ciertos requisitos para el ejercicio de las acciones de responsabilidad en el transporte de equipajes registrados, mercancías y/o cosas.

Con igual orientación, respecto de la prescripción de estas acciones que en sustancia solo procuran impulsar la reparación económica por el daño sufrido, solo persiguen alcanzar la indemnización de estos. Advierten los autores que lo que no se establece, en el código, en la normativa es el establecimiento de un plazo de caducidad.

Con estas previsiones digamos que el artículo 148 regula “la recepción de equipajes y mercancías sin protesta por el destinatario, hará presumir que fueron entregados en buen estado y conforme al título del transporte, salvo prueba en contrario.”

Es decir, arribado a destino el pasajero retira su equipaje registrado y no registrado pero no observa irregularidad alguna en su integridad o cantidad y calidad se produce la liberación automática de la responsabilidad del transportista. Al menos debe hacer una reserva al momento de la recepción si pretende luego ejercer las acciones de responsabilidad establecidas.

Por otra parte la norma establece en beneficio del transportista la presunción *iuris tantum* de que el equipaje o la mercancía fueron entregados de acuerdo con el contrato que lo ligaba con el pasajero, dice la norma conforme al título del transporte. Al respecto ya hemos expuesto más arriba por lo que allí remitimos al lector.

Queda en favor del pasajero o del remitente, la prueba en contrario, vale decir demostrar que las cosas no fueron entregadas conforme al título, tampoco en buen estado de conservación.

En relación con la avería, pérdida, destrucción o retardo, en las cosas transportadas deberemos ajustarnos a la norma del 149 . así respecto de la avería el destinatario deberá dirigir su protesta dentro de los tres días en el caso de equipaje y 10 días en el de mercancías. Ambos plazos se contabilizan a partir de la fecha de entrega.

De igual modo en caso de pérdida, destrucción o retardo la protesta debe efectuarse dentro de los 10 días siguientes a la fecha en que debieron ser puestos a disposición del destinatario (tanto en el caso de equipajes cuanto en el de mercancías).

Y como ya adelantáramos, la protesta deberá ser realizada en el documento de transporte o en su caso por escrito. “La falta de protesta en los plazos previstos hace inadmisibles toda acción contra el transportador, salvo caso de fraude de este.”

En relación con la **echazón**, posibilidad que tiene el comandante, conforme las atribuciones que confiere la legislación vigente, como se imagina produce cuanto menos pérdida consciente de las cosas por ejercicio de una facultad del comandante, nos regiremos por la regla del 154 : “ La pérdida sufrida en caso de echazón, así como la

resultante de cualquier otro daño o gasto extraordinario producido intencional y razonablemente por orden del comandante de la aeronave durante el vuelo, para conjurar los efectos de un peligro inminente o atenuar sus consecuencias para la seguridad de la aeronave, personas, o cosas, constituirá una avería común y será soportada por la aeronave, el flete, la carga y el equipaje registrado, en relación al resultado útil obtenido y en proporción al valor de las cosas salvadas.”

Es condición esencial que la orden provenga del comandante y que la aeronave se encuentre en vuelo. Complementan las anteriores que ella, la aeronave este en situación de riesgo inminente y con ello se pudiera alcanzar un beneficio real para la aeronave y personas transportadas.

Por último debemos agregar que en relación a la posibilidad de existencia de un vicio oculto en la aeronave y su implicancia en la responsabilidad del transportador, la ley nada dice, ni el antecedente internacional, Convenio de Varsovia, ni el Código.

Es opinión de los autores, en este tópico seguimos a Lena Paz, que si este, el vicio, no pudo detectarse, aún cuando el explotador ha puesto su diligencia, en las revisiones y mantenimiento de la aeronave, conforme lo establecen los manuales y la autoridad de aeronáutica, opera la eximición de la responsabilidad solo asumirá esta cuando el vicio resulte detectable. Cuando operada alguna de las inspecciones que periódicamente debe cumplimentar la aeronave este es advertido por los técnicos.-

B. Responsabilidad Extracontractual por daños causados a terceros en superficie.

Aspectos preliminares.

En el tratamiento de la responsabilidad contractual que tratáramos en el apartado A. dijimos que la responsabilidad del transportador sobre los pasajeros transportados tenían, así lo fija el Convenio de Varsovia y las Leyes que inspiradas en este acompañan la regulación vigente en nuestro país, como principio jurídico liminar el de la responsabilidad subjetiva.

En cambio, en este caso que comenzamos a comentar, advertimos que la regla general de aplicación para los daños a personas ocurridos en superficie, obedecen al principio de responsabilidad objetiva que tiene su fundamento en el riesgo. Solo basta en este caso probar la existencia del daño y que este proviene de la aeronave para que el transportador deba indemnizar . Vale decir no resulta necesario establecer su culpa para aplicar las reglas establecidas en el Código en el Capítulo II del Título VII artículos 155 al 162 inclusive.

Las razones que fundamentan la adopción del principio de responsabilidad objetiva donde quien alega el daño solo debe abocarse a demostrar su existencia y que este provino de la aeronave en cuestión sin que le resulte menester además establecer la culpa del transportador, tienen origen en una cuestión de elemental lógica jurídica: que el tercero en superficie es un agente ajeno a la explotación aeronáutica. No participa del vuelo, el dejar hacer, el soportar que por su espacio aéreo circule la aeronave, especie de restricción al dominio, lo habilita al reclamo.

Es que sin dudas, más allá de tener que aceptar, como restricción al dominio, el paso de una aeronave está sometido también a las consecuencias que este paso genera, sobre la superficie que limita su propiedad, o sobre la de proyección de la trayectoria o ruta que recorre la aeronave en búsqueda de su cometido.

Y la consecuencia generada no es otra que el riesgo derivado del no hacer. En concreto dado el supuesto de hecho condicionante, el accidente producido por el paso de la aeronave por el espacio aéreo, debe ser la consecuencia condicionante, el daño y consecuentemente su indemnización.

En este sentido dice Lena Paz: “Si el explotador pone en actividad un vehículo peligroso para los demás, que utiliza en beneficio propio, nada más equitativo que hacerle soportar las consecuencias que de tal utilización puedan resultar para los terceros, con prescindencia de cualquier apreciación de culpa por parte del explotador. Solamente la culpa de la víctima podrá atenuar o eliminar su responsabilidad.”

Un ejemplo de culpa de la víctima podría ser el hecho que por razones que no interesan analizar ha colocado una antena que excediendo la altura permitida ocasione un accidente que le produzca daño en su persona y en su propiedad.

Responsabilidad por daños causados a terceros en superficie. Régimen del Código Aeronáutico.

Expresa el Código Aeronáutico en el Capítulo pertinente artículo 155 “La persona que sufra daños en la superficie tiene derecho a reparación en las condiciones fijadas en este Capítulo, con solo probar que los daños provienen de una aeronave en vuelo o de una persona o cosa caída o arrojada de la misma o del ruido anormal de aquella. Sin embargo, no habrá lugar a reparación si los daños no son consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado.”

Como se aprecia de la lectura, la regla general es que toda persona en la superficie que sufra daño, por el mero hecho de este y como consecuencia del riesgo que representa la aeronavegación, tiene derecho a ser indemnizado.

Son requisitos legales para acceder a la reparación pecuniaria del daño sufrido, probar que estos provienen de:

- 1.- una aeronave en vuelo ;
- 2.- una persona o cosa caída ;
- 3.- de una cosa arrojada (echazón)
- 4.- del ruido anormal que perturba el normal desarrollo de la vida.

Si no se pudiera demostrar cualquiera de las situaciones señaladas, y de que estas son consecuencia, causa eficiente, directa del daño ocurre la exención de la responsabilidad del explotador.

Con respecto a que debemos entender como aeronave en vuelo, hay que remitirse al concepto expresado en el artículo 156. Efectivamente, “...se considera que una aeronave se encuentra en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje”.

Como vemos el vuelo se inicia, a los fines de la aplicación de la regla del 155, en el momento mismo que puesto los motores en marcha la aeronave comienza su carreteo por las calles de circulación en busca de la pista de despegue o decolaje. Finaliza, siempre a estar por la regla del 156, cuando, llegado al punto de destino, la aeronave detiene su carrera y los motores son apagados por el comandante, comenzando en ese instante las operaciones de desembarque.

Como se aprecia, conjugando las normas transcriptas y analizando dinámicamente ambas debemos estar a lo que la nota a la primera de ellas ha expuesto el codificador a su pie.

“El artículo contempla la reparación, mediante la aplicación de los principios de la responsabilidad objetiva, de todos los daños, que sufren los terceros en la superficie, incluidos de los que provengan de un ruido anormal de las aeronaves. Esto implica una innovación en relación con las soluciones del Convenio de Roma de 1.952, pero se ajusta al espíritu que presidió las deliberaciones del sub - Comité celebrada en Oxford, en marzo y abril de 1,966, donde, de acuerdo al cambio de las circunstancias, por el advenimiento de los aviones supersónicos, se señaló la necesidad de modificar el convenio para consagrar el principio de la indemnización de los daños originados por el ruido inaceptable para el superficiario.”

Prosigue explicando el legislador en la nota que transcribimos: “Es indudable que existen serias dificultades técnicas para precisar las consecuencias exactas del ruido, especialmente en lo relativo a la superación de la barrera del sonido, pero no cabe desconocer que puede haber personas damnificadas por la onda sonora de las aeronaves, que revisten el carácter de tercero en la superficie, totalmente ajenos a la actividad aeronáutica y que por tal motivo, deben ser protegidos muy especialmente, lo cual se logra mediante la aplicación del régimen de responsabilidad objetiva, que constituye una de las más típicas manifestaciones del Derecho Aeronáutico.

Por otra parte, por tratarse de un sistema complementado con la adopción de limitaciones de responsabilidad, los explotadores de aeronaves podrán cubrir sus obligaciones sin mayores erogaciones.”

La extensa nota nos muestra la importancia que otorga el legislador a la cuestión. Su preocupación por dejar expresamente definido como principio rector de la responsabilidad extracontractual al criterio objetivo.

A su vez, por el 159 se determina las condiciones en que puede atenuarse y hasta eximirse el explotador de la responsabilidad por los daños a las personas en superficie. El único supuesto de la ley es el de que atenúa o exime su responsabilidad si logra probar que el damnificado es quien los ha causado o ha contribuido a causarlo.

Vale decir la ley descansa sobre las espaldas del explotador la carga de la prueba. Si este alega su no responsabilidad por los daños causados por la aeronave en vuelo deberá demostrar que no lo es porque quien los ha provocado es precisamente aquel que ha sufrido los daños y reclama la indemnización.

Con respecto del límite de la responsabilidad, ya dijimos al tratar el tema de la responsabilidad contractual, este está dado por una suma de dinero en las condiciones que fija la ley para lo cual dispone una escala en función de la envergadura de la aeronave. Se paga en el equivalente a argentino oro.

La escala establecida en el 160 determina:

- 1.- para aeronaves cuyo peso no exceda de 1.000 kilogramos,
- 2.- para las que exceden los 1.000 kg. Hasta los 6.000 kg.,
- 3.- las que superan los 6.000 kg. Y no exceden de 20.000 kg.,
- 4.- para las aeronaves mayores de 20.000 kg. Hasta 50.000kgs ;
- 5.- para las que pesan más de 50.000 kg.

Para el caso de concurrencia de daños a personas y bienes la cantidad resultante a distribuir se destinará a indemnizar preferentemente los daños a personas, el remanente a las cosas a través del sistema de prorrata.

Si son mas de una persona las perjudicadas el 161 determina que debe procederse a la reducción proporcional del derecho de cada uno, de manera de no pasar, en conjunto los límites estipulados en la regla del 160.

Aclara la nota a este artículo reconociendo que “el texto se ajusta a los principios del artículo 11 del Convenio de Roma de 1.952. El procedimiento para la determinación de los montos de indemnización es similar al explicado en la nota al artículo 144. En cuanto a los montos de los límites han sido fijados en la mitad de los establecidos en el Convenio referido, teniendo en cuenta la relación con los determinados para la responsabilidad hacia los pasajeros y cosas transportadas y con los valores medios resueltos por la jurisprudencia nacional.”

Por último diremos que el explotador conforme a la cláusula del 162, no podrá ampararse en el régimen de responsabilidad del Código, esto es limitando su responsabilidad, si el daño proviene de su dolo o del dolo de personas bajo su dependencia, actuando en ejercicio de sus funciones.

En este orden de cosas, concluimos que el dolo, probado que fuera, del explotador rompe con el régimen de responsabilidad limitada regulado por el Código, tornando a esta en ilimitada. Es decir el sistema del Código rige y regula la responsabilidad objetiva proveniente de la culpa del explotador. La otra, también objetiva pero emanada del dolo del explotador escapa a la calificación anterior para tornarse ilimitada, debiendo el daño indemnizable, ser determinado en el caso concreto por el juez.

Antes de finalizar el tratamiento del tema del epígrafe debemos decir algo relativo a la prescripción de las acciones que la ley confiere a quienes pretenden hacer valer el derecho a la indemnización dispuesta por la ley. A estos fines deberemos estar a lo que se establece en el artículo 228, inciso 2º que fija en un año el plazo de prescripción de estas acciones reparatorias de daños causados a terceros en superficie.

El modo de contar el plazo predefinido comienza a transcurrir desde el día correspondiente al hecho generador del derecho indemnizatorio. En el caso de que quien pretende ejercitar este derecho ignora quien es el explotador responsable sobre el cual tiene la facultad legal para accionar la norma dice que el plazo comienza a contabilizarse a partir del día en que conoció dicha identidad. El límite que le fija para determinar la identidad y accionar no puede exceder de los tres años contados a partir de que ocurrió el hecho generador.

Daño por transporte gratuito.

El Código Aeronáutico en el capítulo III del Título en examen, regula lo que denomina “Daños causados en Transporte Gratuito”. Es el 163 el que determina la modalidad sobre la base en la que deben ser analizados los casos generados por el transporte gratuito de personas.

El criterio general es idéntico al explicado para el caso de responsabilidad contractual, esto cuando el traslado de la persona se realizó en un medio regular de transporte, pero cuando no se realiza en un servicio de transporte aéreo, la responsabilidad del explotador está limitada por persona dañada a un monto inferior que el establecido en el 169.

La diferencia fundamental con aquella es de que en este caso se permite que explotador y transportado atenúen o eximan de la responsabilidad cuando establecen un acuerdo en ese sentido de carácter expreso.

En este caso el procedimiento seguido para fijar el límite de la responsabilidad es el indicado en la nota al artículo 144.

Finalmente el explotador no es responsable, a tenor del 164, si concurren las circunstancias previstas en el artículo 142.

C. Abordaje Aéreo: Concepto. Daños causados a aeronaves, personas y bienes embarcados y a terceros en superficie.

Aspectos introductorios. Breves consideraciones.

Finalizando el Título VII que reglamenta el instituto de la responsabilidad aeronáutica el Capítulo IV trata el tema abordaje aéreo y los daños causados a aeronaves, personas y bienes, estén estos últimos (personas y bienes) embarcados o se encuentren todos en superficie.

A estos fines se estructura en tres secciones, comenzando la “A” con la caracterización que para la ley tiene el abordaje. El precedente inmediato de la regulación del Código se encuentra en el Derecho de la Navegación y dentro de este en la figura del abordaje de buques.

En particular y específico de la materia aerocomercial el antecedente debe buscarse en lo aconsejado por el Comité Jurídico de la O.A.C.I. en Montreal en el mes de setiembre de 1.954 desoyendo el elaborado por el mismo organismo en 1.965 por “considerarlo técnicamente mejor que el nuevo proyecto”, según lo aclara el codificador en la nota al artículo 165. Argumenta que se estima que el criterio adoptado, el de 1.954, es el que más se ajusta a nuestro país.

La sección “B” se ocupa de los daños causados a aeronaves, personas y cosas embarcadas. Conforme lo enseña de manera excepcional el distinguido jurista Lena Paz en su obra reiteradamente mencionada, y de la cual siempre extraemos conceptos que se nos ocurre sintetizan, por su concreticidad, el criterio que pretendemos sostener.

Efectivamente, en esta oportunidad, página 320, informa que “el Sistema del Código contempla por separado las hipótesis de abordaje por culpa unilateral y de abordaje por culpa concurrente.” De inmediato agrega: “...el Código vigente no establece la exención de responsabilidad del explotador en el abordaje por caso fortuito o fuerza mayor. Una disposición en tal sentido sería innecesaria desde que.... el explotador queda exento de responsabilidad si prueba que el y sus dependientes tomaron todas las medidas necesarias para evitar el daño o les fue imposible tomarlas.”

La sola lectura del párrafo que transcribimos nos muestra, en un texto simple y de reducida extensión, toda la temática de este tipo de responsabilidad.

Abordaje Aéreo. Concepto.

Conforme lo dice el artículo 165 primer párrafo, del Código Aeronáutico “Abordaje aéreo es toda **colisión** entre dos o más aeronaves en movimiento.”

Deberemos estar pues a la interpretación de la voz colisión. En primer término diremos que, a modo de acercamiento al objeto, debe entenderse como cualquier clase de contacto que se produce entre dos aeronaves.

En segundo lugar que este contacto debe materializarse cuando ellas se encuentran en movimiento. Se nos ocurre plantearnos una cuestión: ¿el mero roce entre dos aeronaves constituye colisión en el sentido de la norma ?.

De acuerdo con el significado etimológico la voz se deriva del latín *collisio* que quiere decir choque de dos cuerpos, *rozadura*, (Diccionario Enciclopédico Ilustrado de la Lengua Castellana - Editorial Sopena). Como se ve a estar por la definición del diccionario el mero roce constituye una colisión.

Relativo a la segunda cuestión, nave en movimiento diremos con la doctrina que se entiende que una aeronave está en movimiento cuando funcionan los servicios o equipos con que está provista y la tripulación, el pasaje y la carga están a bordo.

También, cuando se encuentra carreteando en la zona de desplazamiento del aeródromo y, obviamente, cuando se desplaza por el espacio aéreo cumpliendo con el cometido de la aeronáutica comercial.

En este orden de cosas, los efectos que el movimiento relativo de una aeronave en relación con la otra, diferentes velocidades de desplazamiento en superficie por ejemplo, de presenta cuando una llega y la otra está iniciando la búsqueda de la pista para el despegue, o en pleno vuelo cuando en una misma ruta aérea, la turbulencia generada por la velocidad de crucero de una, en razón de su envergadura, al encontrarse con la que corresponde a la otra aeronave, de diferente porte, provoca efectos que por su peligrosidad y por los resultados que en la trayectoria ocasiona, pueden ser considerados incluidos dentro del concepto de colisión que utiliza el Código para caracterizar al abordaje aéreo.

Al amparo de la regla dispuesta en el artículo citado, debe entenderse pues que existen dos tipos que entran dentro de la regulación. Colisión propiamente dicha o verdadera colisión, y no verdadera colisión, donde se incluyen las situaciones señaladas.

Sobre las bases señaladas colegimos que el concepto de la norma es de gran amplitud toda vez que dentro de lo que se define como movimiento de la aeronave se comprende tanto a la colisión propiamente dicha cuanto a los efectos que el movimiento mismo de las aeronaves, en razón de la cercanía, provocan entre sí.

Hay algo que merece destacarse, es de que la aeronave debe estar en movimiento por sus propios medios, vale decir, si se encuentra remolcada por un vehículo, una de ellas, y sus motores no están encendidos, no se considera en movimiento a los fines de la aplicación de la norma. Deberíamos dirigirnos, a los efectos de la solución jurídica, a lo que el Código determina para daños a terceros que hemos tratado en el punto anterior.

El movimiento de una aeronave se define a partir de que ella se desplaza por su propia fuerza motriz, si ello no se cumple a los fines de la ley no se considera movimiento.

Es en este marco que la segunda parte del artículo 165 conceptualiza:

“La aeronave está en movimiento:

- 1.- cuando se encuentren en funcionamiento cualquiera de sus servicios o equipos con la tripulación, pasaje o carga a bordo ;
- 2.- cuando se desplaza en la superficie por su propia fuerza motriz ;
- 3.- cuando se halla en vuelo.

La aeronave se halla en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido del aterrizaje. Se consideran también abordajes los casos en que se causen daño a aeronaves en movimiento o a personas o bienes a bordo de las mismas por otra aeronave en movimiento, aunque no halla verdadera colisión.”

Al igual que en el caso anterior, el criterio adoptado por el Código para definir la esencia de la responsabilidad en este caso, se encuentra en las recomendaciones de la O.A.C.I. producida por su Comité Jurídico en 1.954: “ el abordaje es uno de los riesgos inherentes a la utilización de una aeronave y cabe suponer que el explotador y demás interesados tengan conciencia de ese riesgo y contraten seguros al respecto. En lo que concierne a los principios de responsabilidad en caso de abordaje, se admite en general

que el de la responsabilidad objetiva es inaplicable. A fin de que un explotador sea tenido por responsable, es necesario probar que ese abordaje ha sido causado por su culpa o, por lo menos, por un dependiente actuando por cuenta del explotador.”

La lectura del párrafo de la recomendación del Comité Jurídico nos lleva a decir que es de carácter subjetivo el criterio de responsabilidad adoptado por el Código. Recuérdese que dijimos que en la nota al artículo 165 el legislador aclara que sigue su recomendación acaecida en la reunión de Montreal en 1.954, setiembre de ese año.

Daños causados a aeronaves, personas y bienes embarcados.

Son los artículos 166 al 169 inclusive los que deberemos comentar. En los efectuados precedentemente algo dijimos respecto del sistema adoptado por el Código, cuando transcribimos en cita expresa la opinión de Lena Paz. Nos referimos a los casos de abordaje por culpa unilateral y al producido por culpa concurrente.

Relativo del primero, el 166 primer párrafo dispone:

“En caso de daños causados a aeronaves o a personas y bienes a bordo de las mismas por abordaje de dos o más aeronaves en movimiento, **si el abordaje se produjese por culpa de una de las aeronaves, la responsabilidad por los daños es a cargo del explotador de esta.**”

Podrá ampararse eximiéndose de su responsabilidad “si prueba que el y sus dependientes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o les fue imposible tomarlas”.

Y no podrá ampararse “cuando el daño provenga de su dolo o del dolo de alguna persona bajo su dependencia, actuando en ejercicio de sus funciones”.

Como puede colegirse, el codificador adopta el criterio subjetivo para establecer el régimen de responsabilidad de esta sección “B” del Capítulo IV, consecuentemente quien alegue responsabilidad del explotador deberá probar que su accionar está comprendido en el concepto de culpa del Código Civil, a los que nos hemos referido oportunamente.

Recién a partir de que esta fue probada opera la obligación del explotador establecida en el artículo que comentamos, por lo tanto será exigible la indemnización del daño causado como forma de reparación por los perjuicios ocasionados sobre la otra aeronave, los pasajeros y las cosas todos transportados.

En relación al propio pasaje y bienes que transporta la aeronave del explotador culpable del abordaje corresponde asumir la responsabilidad de acuerdo a lo que dijéramos en oportunidad de analizar el Capítulo I de este Título VII, artículos 139 y siguientes.

La segunda posibilidad que dijimos procede en el caso de abordaje y contemplada en la legislación que analizamos es la del producido entre dos o más aeronaves en razón de concurrencia de culpa de los explotadores de las mismas. Es el criterio de solidaridad el que campea sobre esta figura del Código.

En efecto los artículos 167 y 168 disponen:

“Si en el abordaje hay **concurrencia de culpa**, la responsabilidad de los explotadores de cada una de las aeronaves, por los daños a las mismas aeronaves, a las personas y a los bienes a bordo, es **proporcional a la gravedad de la falta. Si no pudiera determinarse la proporcionalidad de la falta, la responsabilidad corresponde por partes iguales.**” (167).

“**La responsabilidad establecida** en el artículo precedente **es solidaria**, sin perjuicio del derecho del que ha abonado una suma mayor que la que le corresponde, de repetir contra el coautor del daño. (168).

Daños causados a terceros en la superficie.

Esta sección “C” está destinada al tratamiento del tema de referencia y al igual que en el caso del Capítulo II del presente Título se trata de la responsabilidad extracontractual originada a consecuencia de los daños ocasionados en la superficie a personas y bienes, solo que en esta oportunidad se producen a consecuencia del abordaje entendido como colisión, con la prevenciones señaladas más arriba, entre dos o más aeronaves.

La única hipótesis que cabe tratar, obviamente, es la de aeronaves en vuelo, evidentemente la que se hace en las secciones anteriores relativas a las aeronaves en movimiento en superficie no provocan perjuicios sobre personas o cosas ajenas al contrato de utilización de aeronave.

Así lo entiende el legislador, de manera que el artículo 170 califica:

“En caso de daños causados a terceros en la superficie por abordaje de dos o más aeronaves **en vuelo**, los explotadores de estas responden solidariamente en los términos de la sección precedente.”

Las normas siguientes, artículos 171 al 173, se ocupan de las hipótesis de culpa unilateral de un explotador o de la concurrente, de los que participan del abordaje en los términos del 165.

Así: “Si el abordaje se produjo por **culpa de una de las aeronaves** el explotador de la aeronave inocente tiene derecho a repetir el importe de las indemnizaciones que se hubiese visto obligado a abonar a causa de la solidaridad. Si hubiese **conurrencia de culpa** quien como consecuencia de la solidaridad hubiese abonado una suma mayor que la debida tiene derecho a repetir el excedente.”

Dos principios señalamos, alumbran el precepto legal, uno común a ambos casos el de enriquecimiento sin causa. En base a este la norma se orienta a restablecer el equilibrio que debe reinar entre las partes involucradas.

El otro principio que opera es el aplicación de las acciones de regreso. Es claro, porque quien resulta damnificado por el abordaje, cualquiera sea las hipótesis de culpa, es ajeno a la cuestión aeronáutica, por ello no está capacitado a determinar quien es responsable por el perjuicio que sufre para de esta manera reclamarle la indemnización de ley.

Además de que no está capacitado para decir “tal explotador es responsable de mis males” tampoco la ley puede ser injusta y permitir que a los fines del reclamo del resarcimiento deba esperar hasta que la ley determine de quien es la culpa.

Es que la naturaleza del daño, derivado de la actividad aerocomercial, requiere de ser abordado de inmediato y mal podría siquiera insinuarse espera de tiempos de los cuales el no es parte. El análisis que corresponde hacer, en nuestro criterio, es rápidamente determinar cual de los explotadores tiene mejor situación económica o financiera y reclamarle a el pago de los daños.

Este a su vez por el principio de solidaridad comentado debe atender el requerimiento y ejercer las acciones de regreso que la ley le otorga para el caso de que finalizada la investigación pertinente y determinada la responsabilidad unilateral reclame, si así correspondiere, la devolución de las sumas abonadas.

Finalmente el caso fortuito es tratado en el 172 sobre la base del principio de que: “...el explotador de cada una de las aeronaves soporta la responsabilidad en los límites y en

las condiciones previstas en esta sección, teniendo en cuenta, quien haya abonado una suma mayor de la que le corresponde, derecho a repetir el excedente.”

CAPITULO XI.

Accidentes Aéreos. Búsqueda, Asistencia y Salvamento. Investigación de accidentes de aviación. Seguro aeronáutico. Legislación aplicable, Jurisdicción y Competencia.

I. Búsqueda, Asistencia y Salvamento.

Antecedentes. Algunas consideraciones generales y preliminares.

La génesis de la búsqueda, asistencia y salvamento del Derecho Aeronáutico se encuentra en el campo del Derecho Internacional en materia de aeronavegación. En efecto son los Convenios de Bruselas acordados en los albores de la actividad aerocomercial los que, en 1.919 y 1.938, incorporan en sus recomendaciones este instituto de honda raíz solidaria.

Estaba referido entonces a la reciprocidad en materia de colaboración entre los modos marítimo y aeronáutico de transporte. Fijaba modalidades y procedimientos en la cuestión remunerativa e indemnizatorias generadas precisamente con motivo en la búsqueda, asistencia, rescate de personas y/o cosas, en fin, en el auxilio recíproco que se deben dos naves, una aérea y otra marítima.

En los precedentes normativos legales que comentamos se excluían a las naves públicas. Por lo demás en estos instrumentos, que luego recepta nuestro Código Aeronáutico, se establece la distinción fundamental entre estas tres figuras jurídicas.

En efecto entre ellas se determina una relación de grado que las caracteriza particularmente pero las aglutina en el principio que las regula, la solidaridad. Así entendemos a la búsqueda como una actividad tendiente a determinar la ubicación de una aeronave extraviada.

O sea el lenguaje búsqueda se asocia con la voz extravío. Solo se busca aquello que está perdido. Se trata pues de ese conjunto de operaciones destinadas a averiguar la ubicación, geográfica, terrestre o aérea, y su calificación.

En cuanto a este último elemento, calificación, diremos que está orientado a que, una vez determinada la ubicación de la aeronave, se establezca el estado en que se encuentran, ella, la tripulación, el pasaje y los bienes transportados. Es una actividad netamente ocular, es la primera que debe realizarse, como cuestión previa a las otras dos que conforma la trinidad en consideración.

Ella, la búsqueda es la que determinará finalmente la disposición de medios, aéreos, terrestres, acuáticos de toda índole, a los efectos de una rápida asistencia primero y salvamento después, según sea el caso.

El segundo aspecto jurídico a conceptualizar es la asistencia. Se trata de una tarea que puede ser realizada o bien con anterioridad al caso de la búsqueda, porque puede darse, de hecho la mayoría de los casos ocurre de este modo, que se tenga precisado exactamente el lugar donde se encuentra en un momento dado la aeronave y su comandante emita el pedido de auxilio, asistencia, que motorice todo el sistema existente a estos fines.

También puede darse el caso de que se encuentre perdida y resulte necesario ubicarla en el espacio (tierra, aire, mar) para luego asistirla. En síntesis se efectúa con posterioridad a la búsqueda. Una vez ubicada y determinada la situación de una aeronave deberá procederse a asistirla.

Se trata, como lo establece el antecedente internacional citado, de operaciones de carácter preventivo con el objeto de prevenir un siniestro inminente y grave que amenaza a una aeronave. Esto en el primer caso.

En el segundo la asistencia es el conjunto de operaciones que se realizan contemporáneamente con el salvamento. Diríamos que tiende a confundirse el límite entre una y otra actividad.

En relación con este último decimos, siempre adoptando los conceptos establecidos en los Convenios de Bruselas de 1.919 y 1.938, que el salvamento es el conjunto de operaciones y actividades que se efectúan con posterioridad a un siniestro determinado.

Es decir, se ha producido el hecho, accidente, y resulta necesario proceder al auxilio de las personas en primer lugar, de los bienes y las cosas en segundo término.

Tanto esto que decimos es de este modo que otro antecedente internacional, el Convenio de Chicago, y para el ámbito del Derecho Público, en su artículo 25 se dispone que los Estados están obligados a la búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves en peligro o siniestradas. Así, de conformidad a la norma citada: “Artículo 25. Convenio de Chicago: cada **Estado** contratante se compromete a proporcionar los medios de **asistencia** que considere factibles a las aeronaves en **peligro** en su territorio y a permitir, con sujeción al control de sus propias autoridades, que los **propietarios** de las aeronaves o las **autoridades** del Estado en que estén matriculadas, **proporcionen los medios de asistencia** que las circunstancias exijan. Cada Estado contratante, al emprender la **búsqueda** de aeronaves perdidas, colaborará en las medidas coordinadas que oportunamente puedan recomendarse en aplicación del presente Convenio.”

En el campo del Derecho Privado, el tema se resuelve conforme la siguiente regla: los explotadores y comandantes de aeronaves están obligados a colaborar, en la medida de sus posibilidades, cuando la autoridad aeronáutica los requiere. Opera el requisito del requerimiento previo y expreso por parte de la autoridad de aplicación para que la tarea sea de cumplimiento y atención obligatoria. Y ya dentro de nuestro Derecho Interno, más precisamente en el Código Aeronáutico la relación que se hace en esta trilogía es una cuestión de hecho. De manera que allí se distingue, como luego veremos en detalle, que la búsqueda se efectúa a requerimiento de la autoridad aeronáutica que es quien debe alertar respecto de la emergencia de una aeronave.

En relación con la asistencia está orientada al auxilio, ayuda que debe prestarse a las aeronaves en peligro. Nosotros agregamos calificándolo, inminente. Finalmente el salvamento según nuestra legislación, resulta obligatorio respecto de las personas. Es decir, la obligación de otras aeronaves, de una misma u otra compañía, que se incorporan a las operaciones de salvamento, solo tienen la obligación de colaboración respecto de las personas. Nosotros citamos al comienzo de estos comentarios al Convenio de Bruselas de 1.938, ello nos obliga a una advertencia, este acuerdo de carácter internacional no está vigente porque a pesar de que diez y seis naciones lo suscribieron no pudo materializarse por la inmediata entrada en el conflicto bélico que se inicia contemporáneamente.

Finalizada la segunda guerra mundial no se alcanzó a obtener las adhesiones necesarias para ponerlo en vigencia, quedando solo como precedente jurídico de relevancia. En verdad, en esta pieza jurídica se establece que “el Comandante de una aeronave está obligado a prestar asistencia a cualquier persona que se encuentre en el mar en peligro de perecer, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para la aeronave, su tripulación, pasajeros, u otras personas.”

Vale decir, lo que expresáramos respecto de los requerimientos en el campo del Derecho Privado, relativo a las responsabilidades que le caben al Comandante de una aeronave se derivan de la regla transcrita. Recordamos también que al comienzo de nuestros comentarios dijimos que tanto el de 1.919 como este nacieron a consecuencia de regular las relaciones, para estos casos, entre dos modos de transporte, el marítimo, que es el que introduce estas figuras por lo en ese campo se llama “peligros del mar” y que se incorporan al derecho aeronáutico.

II . Régimen del Código Aeronáutico.

Es el Título VIII, que no tiene Capítulos, el que debemos analizar. Consta de nueve artículos, desde el 175 al 184 inclusive, donde la norma adscribe a los principios comentados en el apartado anterior, está referido al Derecho Privado.

Veamos cual es la estructura de derechos y obligaciones que se impone a la luz de las normas que a continuación comentaremos.

Artículo 175.- “Los explotadores y Comandantes de Aeronaves están obligados, en la medida de sus posibilidades, a prestar colaboración en la búsqueda de aeronaves, a requerimiento de autoridad aeronáutica.”

Como se aprecia, el Título inicia sus disposiciones legales a partir de la búsqueda. Dice la nota al pie que se incluye “al comandante, pues es razonable que la obligación pese también sobre el.” Es el criterio de razonabilidad el que lleva al legislador a incorporar la figura del Comandante como responsable primario, junto a su empleador, el Explotador, del deber de colaboración al cual, agregamos nosotros, la solidaridad.

Incorporamos este concepto toda vez que es este el que genera aquella responsabilidad primaria que deviene de la posibilidad, por cualquier circunstancia, de encontrarse avistando una aeronave que se encuentra en peligro y cuyo Comandante aún no ha caído en la cuenta de su inminencia, que debe dar la voz de alerta, primero al Comandante de la aeronave afectada y segundo a la autoridad aeronáutica para que adopte las medidas necesarias que estime corresponder.

Los límites que le establece la norma están dados por la **medida de sus posibilidades** y el requisito esencial para que opere la colaboración prevista y regulada como carga tanto para el explotador cuanto para el Comandante, es de que debe iniciarla después de recibir el **requerimiento de autoridad aeronáutica**.

El siguiente artículo, 176, entra de lleno sobre las responsabilidades del Comandante de una aeronave y como lo advierte la nota respectiva en su redacción se ha eliminado la voz vuelo “a fin de ampliar el concepto de asistencia y salvamento, introduciendo modificaciones de forma.”

Dos cosas estamos obligados a manifestar, una que a partir de esta norma se entra a la consideración de las figuras de asistencia y salvamento y la segunda que la eliminación de la palabra vuelo se realiza para incluir en las obligaciones del Comandante, y del explotador también, al abordaje. En realidad el principio de solidaridad incluye a este de aquí que el legislador califica de forma la modificación introducida.

Veamos entonces que nos dice el artículo 176: “El comandante de una aeronave está obligado a prestar los siguientes socorros:

- 1.- asistencia a otras aeronaves que se encuentren en situación de peligro ;
- 2.- salvamento de personas que se encuentren a bordo de aeronave en peligro.”

De aquí se derivan la obligación de socorro por parte del comandante y el concepto de peligro en que debe encontrarse la aeronave como requisito para que se ponga en acto los institutos de asistencia y salvamento.

La norma citada debe correlacionarse con la disposición de los artículos siguientes.

Artículo 177.-“No habrá obligación de prestar socorro cuando esté asegurado en mejores condiciones, o su prestación significase riesgos para las personas a bordo, o no hubiesen posibilidades de prestar un socorro útil.”

Artículo 178.- “En los casos del artículo anterior, quien prestase el socorro tendrá derecho a ser retribuido si ha salvado o ha contribuido a salvar alguna persona.”

Los límites dentro de los cuales el comandante debe obligadamente prestar el socorro están en las disposiciones reproducidas.

Ellos son, según estas normas, que el socorro esté asegurado en mejores condiciones. Es decir que la autoridad aeronáutica, quien previamente debe establecer el requerimiento legal respectivo, si ha implementado un mecanismo de socorro cuyas posibilidades de éxito resulten mayores a las que puede brindar este comandante.

Tampoco está obligado cuando su prestación en lugar de contribuir a auxiliar, cuando en vez de resultar una ayuda puede transformarse en un entorpecimiento de las operaciones de asistencia o salvamento. Habrá que estar al caso concreto para ponerla en acto.

La tercera regla dispuesta por las normas citadas es la de que el comandante elude la obligación cuando no tiene posibilidades de prestar un socorro útil. Como se ve el codificador introduce una nueva figura la del socorro útil, nosotros decimos, si existe una clase de este tipo también deberá existir aquella otra, la del socorro inútil.

Debemos entonces establecer que se entiende como socorro útil. Para nosotros significa, siguiendo la acepción etimológica de la voz latina *utilis*, que el auxilio, como sinónimo de socorro, en primer lugar debe servir, si ello no resulta de este modo estaremos dentro de lo que llamamos socorro inútil, además, segundo término, debe oportuno, vale decir fuera del cual no sirve lo que se pretende hacer en beneficio de la aeronave siniestrada.

También aquí cuando la ayuda no sirve, consiguientemente resultará inservible estaremos en la situación de socorro inservible o inútil.

En síntesis el socorro útil es aquel que detenta la calidad de tal, es el que se presta conforme los extremos de oportunidad y aprovechamiento (en el sentido de que sirve), en beneficio de quien lo requiere.

Por último es consecuencia del deber de colaboración la del derecho a ser retribuido que le cabe por el hecho de que como resultado del auxilio prestado ha salvado o contribuido a salvar vidas humanas. Además tiene el derecho estipulado por la regla del 179.

Esta norma establece que cuando “haya prestado asistencia, ... o colaborado en la búsqueda de que trata el artículo 175, o que hayan salvado alguna persona, tendrá derecho a ser indemnizado por los gastos y daños emergentes de la operación o producidos a consecuencia directa de esta.”

El límite a estas indemnizaciones se determinan en el segundo párrafo de este mismo artículo, “...estarán a cargo del explotador de la aeronave socorrida y no podrán exceder, en conjunto, el valor que tenía la aeronave antes de producirse el hecho.”

Es decir al deber de colaboración, a la obligación de socorro establecida, con los límites dispuestos por las normas comentadas le cabe correlativamente, el derecho a ser retribuido (178) y a reclamar las indemnizaciones por gastos y daños emergentes (179).

Corresponde ahora, comentar, sintéticamente, que ocurre con los bienes o cosas transportados a bordo de la aeronave siniestrada o perdida. En este caso debemos estar a lo que regula el artículo 180.

“Los explotadores de las aeronaves que hayan salvado bienes tendrán derecho a una remuneración que será pagada teniendo en cuenta los riesgos corridos, los gastos, y las averías sufridas por el salvador, las dificultades del salvamento, el peligro corrido por el socorrido y el valor de los bienes salvados.

La remuneración en ningún caso podrá ser superior al valor de los bienes salvados, estará a cargo de los propietarios de estos en proporción al valor de los mismos y el salvador podrá reclamarlos directamente al explotador de la aeronave socorrida o a cada uno de los propietarios de los bienes salvados.”

En primer lugar la norma reproducida establece el modo como deben calcularse las remuneraciones de ley.

Toma como base el riesgo al que se sometió por el hecho de contribuir a la recuperación de los bienes rescatados o salvados, los gastos que la tarea produjo, los daños sufridos, las dificultades que como obstáculos debió salvar para acceder hasta el sitio donde se encontraban, el peligro propio de quienes fueron socorridos y finalmente el valor de los bienes.

Al igual que en el caso de la aeronave en este el límite de ley está dado por el quantum de los bienes salvados. Es decir, tomado el conjunto de bienes de distinto titular, valuados que fueren se determinará por adición, el monto total a que ascienden. Este valor será el máximo a pagar en concepto de los ítems señalados por la ley.

Deja librado al criterio del explotador de la aeronave que hayan salvado bienes la facultad de accionar, reclamando el pago de la remuneración, por ante quien estime, o bien el explotador de la aeronave socorrida o los titulares de los bienes recuperados, en este caso, puede ir sobre cada uno en particular.

Nuestro Código respecto del salvamento de personas y bienes a un mismo tiempo fija como norma, artículo 181 “una parte equitativa de la remuneración acordada al que ha salvado los bienes, sin perjuicio de la indemnización que le corresponda.”

En todos los casos “la indemnización y remuneración, son debidas aunque se trate de aeronaves del mismo explotador.” (artículo182). En coincidencia con Lena Paz cuyo criterio reproducimos textual “si bien como es obvio el explotador no podrá solicitar a si mismo el pago de indemnizaciones o remuneraciones, su determinación resulta necesaria a fin de establecer la parte a cargo de los propietarios de los bienes salvados, como también a reclamar al asegurador, en su caso, la indemnización correspondiente a los gastos y averías sufridos a raíz de la asistencia prestada a la otra aeronave en la medida en que, por cualquier circunstancia, no llegaran a ser íntegramente cubiertos por los propietarios de los bienes salvados.”

Finalmente debemos agregar: 1.- que las obligaciones que nacen de las disposiciones de los artículos 175 y 176 transcriptos y comentados alcanzan también a las aeronaves públicas, artículo 183, “en estos casos queda a cargo del explotador de la aeronave socorrida el pago de las indemnizaciones por los gastos y daños emergentes de la operación o producidos como consecuencia directa de la misma, con la limitación establecida en el segundo párrafo del artículo 179.”

Es decir, cuando el Estado participa activamente poniendo a disposición aeronaves destinadas al uso público en procura de socorrer a aeronaves privadas, corresponde el reconocimiento que la ley hace a los explotadores de la aeronavegación comercial. De aquí la validez de la extensión de las normas.

Y 2.- la extensión de la aplicación de toda la normativa examinada en relación con la aeronáutica comercial a los casos de búsqueda, asistencia y salvamento realizados por otros medios, sean terrestres cuanto marítimos.

Ello es de esta manera porque resulta de la lógica jurídica, como lo adelantáramos, que se percibe con magistral imaginación en el Convenio de Bruselas de 1.919, base de todos estos comentarios.

Es el artículo 184 el que introduce la extensión de las disposiciones del título en análisis a otros modos de transporte, cabe señalar que pueden combinarse los modos y tratarse en ciertos casos de operaciones multimodales, donde toda la tecnología disponible, acompañando a los recursos humanos necesarios para atender los requerimientos que eventos de esta naturaleza exigen se unen en procura del socorro y salvamento en especial de vidas humanas.

III. Investigación de Accidentes de Aviación.

Es consecuencia lógica que en general todo accidente deba ser investigado. En efecto, sea originado en un modo terrestre, marítimo o aéreo y aún más como una combinación de estos corresponde de oficio su investigación, no solo por el hecho del establecimiento de las responsabilidades que correspondan imputar al o los involucrados a los fines jurídicos sino también por las implicancias de carácter técnico, tecnológico y hasta académico.

Sobre estas bases la investigación de accidentes derivados de la actividad aerocomercial se encuentra regulada en el Título IX del Código Aeronáutico artículos 185 a 190 inclusive.

El principio general se fija en el primero de ellos y dispone: “Todo accidente de aviación será investigado por la autoridad aeronáutica para determinar sus causas y establecer las medidas tendientes a evitar su repetición.”

Es decir la primera consecuencia que se persigue con la norma es la determinar las causa que provocaron el accidente, si se trata de errores humanos producidos por personal a bordo o de superficie o fallas de naturaleza técnica, del instrumental de tierra o de los materiales y equipamiento de a bordo, o la conjunción de alguna (s) o todas ellas.

La finalidad última de la investigación es una vez determinadas las causas establecer medidas tendientes a evitar su repetición, persigue un objetivo esencial, incrementar la seguridad del vuelo.

A los efectos de definir el concepto de accidente nos remitimos al Decreto 934/70 que encabeza el presente Título con tal recomendación. Se consagra allí en su artículo 4° que “A efectos del presente decreto se entenderá por accidente de aviación, todo hecho que se produzca al operarse la aeronave y que ocasione muerte o lesiones a alguna persona o daños a la aeronave o motive que esta los ocasione.”

Por el artículo 5°.- La definición del artículo precedente se aplica a los accidentes de aviación ocurridos en territorio argentino y provocados por la operación de aeronaves civiles argentinas o de aeronaves civiles extranjeras cuando el Estado en donde están matriculadas éstas no se encuentre vinculado con la República Argentina por medio de un convenio. en caso de que la aeronave extranjera accidentada en territorio argentino este matriculada en un Estado que sea parte de un Convenio, en el cual también sea parte la República Argentina, se aplicará la definición de dicho convenio.”

En este orden de normas debemos comentar que el **accidente** es un **hecho que se produce al operarse una aeronave** a condición que el **resultado** de este provoque **muerte o lesiones** en las personas **o daño** en las cosas, incluyendo en este concepto a la aeronave, directos o indirectos cuando **contribuya a ocasionarlos**.

La segunda de las normas citadas está referida a la determinación del régimen de aplicación del concepto de accidente y los límites de validez del decreto en el caso de aeronaves de matrícula extranjera que atraviesan nuestro territorio cuando existe o no Convenio donde participe la Nación Argentina y el Estado bandera de la aeronave.

En cuanto a las obligaciones que tiene la autoridad aeronáutica en la cuestión de la investigación de los accidentes las disposiciones del artículo 187 ordena que deberá evitar que, en el lugar y sus adyacencias, donde ocurrió el hecho y sobre las cosas involucradas, incluyendo la aeronave siniestrada, intervengan personas no autorizadas. Además es quien debe ordenar el momento en que podrán removerse las cosas y demás elementos afectados o liberarse la aeronave siniestrada como también los objetos que contribuyeron a provocar el accidente.

Aclaremos, en consonancia con el artículo 187, que estas intervenciones facultadas por la ley no deben colisionar con la actividad jurisdiccional natural y propia del Juez competente, incluyendo en esta al accionar policial que en cumplimiento de ordenes emanadas de aquel deben realizar tareas propias del objetivo judicial, siempre que estas se desarrollen en el marco de las atribuciones establecidas en el código de Procedimiento Penal, o por motivo de asistencia o salvamento.

En cuanto a quien debe denunciar un accidente el principio general que opera es de que cualquier persona que tuviere conocimiento de un accidente de aviación debe comunicarlo de inmediato a la autoridad policial más próxima. Artículo 8 Decreto 934/70.

Se trata de una deber idéntico al de los accidentes producidos por otros medios de transporte. Complementariamente, establece el artículo 188 que “Toda persona está obligada a declarar ante autoridad aeronáutica, en todo cuanto se relacione con la investigación de accidentes de aviación.” Se trata de una carga pública que no puede ser eludida, mucho menos evitada.

Con lo expuesto estamos en condiciones de volver sobre el Decreto 934/70 “Normas para la investigación de accidentes” y decir con el artículo 1° que transcribimos a continuación: “La investigación técnica de accidentes de aviación de aeronaves civiles en territorio argentino y las correspondientes medidas de prevención, se llevarán a cabo por intermedio de la **Junta de investigaciones de Accidentes de Aviación...**”

A su turno por el artículo 6° “El personal encargado de la investigación está facultado para requerir directamente los informes relacionados con el accidente a toda autoridad nacional, provincial o municipal, así como a cualquier otra persona o institución.

Asimismo está facultado para practicar el examen de la documentación y demás antecedentes que estime necesarios....”

Por último en relación al contenido de la investigación estaremos a la regla del artículo 14° que determina :

“La investigación técnica del accidente será resuelta por el Presidente de la Junta de Investigaciones (conformada por tres miembros, uno de la especialidad ingeniería aeronáutica, otro de la de medicina aeronáutica y el tercero en derecho) de Accidentes de Aviación ajustándose a las siguientes reglas :

- 1.- Determinará las causas del accidente, proponiendo o adoptando, según corresponda, las medidas de prevención convenientes, tendientes a evitar repetición de aquellos.
- 2.- Establecerá si las bajas o reparaciones deben efectuarse con o sin cargo cuando se trate de material del patrimonio del Comando en Jefe de la fuerza Aérea.
- 3.-
- 4.- Aplicará las sanciones que correspondan...por los hechos directamente vinculados con el accidente que impliquen infracciones.
- 5.- Propondrá u ordenará, conforme a las leyes y reglamentaciones vigentes, la instrucción de todo otro sumario o información que corresponda, según las conclusiones de la investigación del accidente.
- 6.- Denunciará a las autoridades competentes la comisión de todo delito que surja de la investigación.”

A las decisiones del Presidente de la Junta de Accidentes de Aviación le cabe el recurso de apelación el cual debe ser interpuesto dentro de los diez días hábiles a contar de la notificación. El recurso debe deducirse por escrito, ser fundado y bastarse a si mismo, como requisitos de admisión. (artículo 16°).

Si fuera admitido y se atendiera a los requerimientos de este se elevarán a la autoridad de aplicación previo dictamen de la asesoría jurídica de su dependencia (artículo 18°)

Si se estimara necesario el diligenciamiento de nuevas actividades de investigación o ampliar las ya realizadas, o cuando se detectasen, por observaciones efectuadas, deficiencias en las diligencias realizadas o cuando se aceptase nuevas pruebas ofrecidas por el recurrente deberán sustanciarse como incidente corriendo vista al infractor por 5 día hábiles. Realizadas que fueren todas las diligencias ordenadas la autoridad de aplicación que interviene en grado de apelación deberá pronunciarse previo dictamen de la asesoría legal pertinente.(artículo 20°).

En contra de este decisorio no habrá recurso alguno en la vía administrativa quedando agotada la instancia y consecuentemente expedita la vía contencioso administrativo.

Volvemos a insistir con lo advertido más arriba, todo el accionar reproducido brevemente no puede sustituir la actividad jurisdiccional, se trata de una actividad auxiliar pero no independiente. Es como lo sostiene Delich en su obra “es sabido, que el proceso judicial es, ordinariamente, lento. Aquí se busca todo lo contrario, pues una de las condiciones esenciales es lograr resultados eficaces, es la rapidez de los procedimientos.”

Además las conclusiones deberán ser publicadas y divulgadas entre todos los pilotos tanto civiles cuanto militares de la República Argentina para que sirva de enseñanza.

IV. Seguro Aeronáutico.

Hablar del tema implica, como tarea previa, definir su elemento esencial. O sea debemos comenzar por explicar, conforme nuestro objetivo de manera sintética y breve, que es el riesgo aeronáutico, sin dudas se trata de una especie del genero riesgo, en este caso será un riesgo específico, creado por la navegación aérea y consecuentemente propio de este ámbito, el espacio aéreo tal como lo desarrolláramos en el punto respectivo.

De aquí es que nace lo de riesgo aeronáutico, como se puede imaginar comprende tanto a personas como a bienes y cosas, se encuentren estas dentro de la aeronave, en superficie o en vuelo, y también fuera de ella o en otra aeronave distinta.

Se incluye también en este tipo específico de riesgo las aeronaves en tierra, incluyendo las operaciones que se realizan previamente al vuelo, las accesorias, las tareas técnicas típicas que se efectúan en hangares y demás instalaciones que rodean al fenómeno aéreo, también a las aeronaves en vuelo, puesta en su medio específico y todo lo que accesoriamente rodea al hecho aeronáutico. En síntesis el riesgo aeronáutico es comprensivo de todo lo que se produce a consecuencia del empleo de la aeronave en su actividad específica.

Conceptualizado el riesgo específico cabe ahora decir que el seguro aeronáutico es aquel destinado a cubrir daños emergentes del material de vuelo, del personal afectado o personal aeronáutico, el pasaje y su equipaje transportados, al igual que los bienes, mercancías y cosas y finalmente todo aquello que perfila y define la infraestructura aeronáutica.

El distinguido profesor Delich Pedro enseña que “se puede intentar agrupar genéricamente a las causas del riesgo en tres grandes grupos: a) las propias del ámbito, producidas por razones meteorológicas; b) las propias del vehículo, son las vulnerabilidades que por razones humanas tienen todas las aeronaves, al igual que todo producto de la elaboración humana; y c) los errores humanos o fallas de pilotaje”.

El en su síntesis, que nosotros adoptamos las agrupa como aire, vehículo y humanas.

Si ahora miramos este fenómeno desde el punto de vista económico, caeremos en la cuenta que el cúmulo de intereses es de tal envergadura que obligan al establecimiento de un seguro aeronáutico. En efecto el costo de las aeronaves, la capacidad de ellas, el valor de las mercancías transportadas, la magnitud y gravedad de los daños que pueden causar etc. son solo algunos de los elementos que justifican largamente la consideración jurídica, el tratamiento que el Código Aeronáutico dispensa al tema en el Título X.

Vemos que en el llamado que se hace al encabezado del Título se perfila la importancia que tan brevemente señalamos. En efecto dice al pie de página: “Una característica esencial de los seguros aeronáuticos en la legislación nacional es la obligatoriedad de los seguros de responsabilidad: la que se refiere a los transportadores respecto de los pasajeros y cosas transportadas, a los explotadores respecto de los terceros en la superficie y la de los empleadores respecto del personal.”

Entonces, la naturaleza jurídica de este contrato consensual, bilateral, oneroso, aleatorio, no solemne, formal y de ejecución continuada **es indemnizatorio de carácter obligatorio.**

Es la obligatoriedad la que precisamente pone de manifiesto su importancia. Es que es única medida en que se puede considerar la significación que para la actividad tiene la vida. Es este carácter de obligatorio el que mejor distribuye el riesgo ampliando su campo al aspecto social.

V. Régimen del Código Aeronáutico.

El artículo 191 materializa lo que hemos venido exponiendo. En efecto, “El explotador está **obligado** a asegurar a su personal, habitual u ocasionalmente en función a bordo, contra los accidentes susceptibles de producirse en el cumplimiento del servicio, conforme a las leyes a que se refiere el artículo 87.”

En el 192 la naturaleza jurídica señalada con la distinción del carácter obligatorio se hace patente. Es por ello que ordena: “El explotador **está obligado** a constituir un seguro por los daños previstos en los límites del Título VII..... y deberán ser contratados con aseguradores que reúnan los requisitos exigidos por la ley respectiva.”

Agrega el 193 “No se autorizará la circulación en el espacio aéreo de ninguna aeronave extranjera que no justifique tener asegurados los daños que pueda producir a las personas o cosas transportadas o a terceros en superficie....el seguro deberá cubrir los límites de responsabilidad previstos..”

Remata en el 195 “ No podrá ser excluido en los contratos de seguros de vida o de incapacidad por accidentes que se concierten en el país, el riesgo resultante de los vuelos de servicios de transporte aéreo regular...”

Y con relación a la expiración del contrato de seguro aeronáutico el 196 dispone “Los seguros obligatorios cuya expiración se opere una vez iniciado el vuelo se consideraran prorrogados hasta la terminación del mismo.”

VI. Clases de seguro aeronáutico.

Según hemos podido leer los distintos tipos de seguros pueden ser clasificados conforme los agrupa el Profesor Delich, reiteradamente mencionado en esta parte de nuestro trabajo.

Así distingue :

- 1.- SEGUROS DE CASCO de aeronaves en vuelo, en la superficie o durante las operaciones de despegue o descenso. Los seguros sobre carga a concertar con cargadores, consignatarios etc. no se consideran dentro de los seguros aeronáuticos.
- 2.- SEGUROS DE INFORTUNIO : por lesiones, muerte o incapacidad del asegurado a raíz de un accidente aéreo. Los más utilizados son los seguros de “accidentes personales aeronáuticos”.
- 3.- SEGUROS DE RESPONSABILIDAD CIVIL AERONÁUTICA : por daños a pasajeros y bienes transportados, por accidente de trabajo al personal aeronáutico, por daños a terceros en superficie y por daños provenientes de un abordaje aéreo.
- 4.- OBLIGATORIOS : a) daños a pasajeros, equipajes y mercancías transportadas ; b) daños a terceros en superficie ; c) daños en el transporte gratuito de personas ; d) daños provenientes de un abordaje aéreo.
- 5.- OPTATIVOS : son voluntarios aquellos de responsabilidad civil por daños a las instalaciones, hangares, servicios etc. Estos seguros deben cubrirse exclusivamente por compañías argentinas.
- 6.- SEGUROS ECLUIDOS DE COBERTURA : aeronaves sin certificado de aeronavegabilidad o sin estar equipada y tripulada reglamentariamente, transmisiones nucleares, hechos de guerra, motín, tumulto popular etc. locación o cesión de uso de aeronave, vuelos con fines meteorológicos, geográficos, acrobáticos de apuestas y de prueba, de transporte de materias explosivas, inflamables, corrosivas o radioactivas, de exceso en la carga útil, robo, hurto, secuestro, piratería, apoderamiento, retención o vuelos con fines ilícitos etc. etc.

VII. Legislación aplicable, Jurisdicción y Competencia.

Según lo determina el Código en el artículo 197 del Título XI es la legislación nacional la que se aplica en lo concerniente a :

- 1.- la circulación aérea en general, especialmente el funcionamiento de aeródromos destinados a la navegación aérea internacional o interprovincial o a servicios aéreos conectados con estas.
- 2.- el otorgamiento de títulos habilitantes del personal aeronáutico, así como la matriculación y certificación de aeronavegabilidad de las aeronaves.
- 3.- el otorgamiento de los servicios comerciales aéreos.

Como puede apreciarse es la naturaleza del servicio aeronáutico la que hace necesario que los enumerados en el artículo transcrito sean legislados a nivel nacional. Esto evita la superposición o diversidad de regulaciones en una actividad típicamente internacional. (nota del codificador en el viejo Código Aeronáutico - Ley 14.307).

Por otro lado el Código establece que le corresponde atender a la Suprema Corte de Justicia de la Nación y a los Tribunales inferiores el “conocimiento y decisión de las causas que versen sobre navegación aérea o comercio aéreo en general y de los delitos que puedan afectarlos.” (artículo 198)

También caen sobre la órbita legal nacional “los hechos ocurridos, los actos realizados y los delitos cometidos en una aeronave privada argentina sobre territorio argentino, sus aguas jurisdiccionales o donde ningún Estado ejerza soberanía”

Corresponden además los que se producen a bordo de una aeronave argentina, sobre territorio extranjero si se hubiese lesionado un interés legítimo de Estado Argentino....” (artículo 199)

En los casos de aeronaves extranjeras deberemos estar a las disposiciones del artículo 200 que establece la jurisdicción y competencia de las autoridades nacionales cuando circulando por el espacio aéreo argentino se infrinjan las leyes de seguridad pública o las de circulación aérea o se comprometa la seguridad o el orden público o afecten algún interés del Estado o las personas domiciliadas en la República entre otros...

Las aeronaves públicas extranjeras, a tenor de lo establecido en el artículo 201 se rigen por la ley del pabellón y serán en consecuencia juzgados por sus tribunales.

Con respecto de la fiscalización del espacio aéreo y de los aeródromos y demás lugares aeronáuticos ubicados en el Territorio Argentino es la norma del 202 la que nos dice que estarán bajo la jurisdicción de la autoridad aeronáutica quien a su vez cuenta con facultades sancionadoras suficientes para resolver cuestiones que caen dentro del tipo infracciones.

Finalmente es el Comandante, artículo 204, quien debe tomar medidas si es que durante el vuelo se produce a bordo de la aeronave algún delito o infracción. Las medidas adoptadas estarán orientadas a dar seguridad a la persona del delincuente o infractor el que debe ser puesto a disposición de la autoridad competente del lugar del primer aterrizaje.

BIBLIOGRAFIA BÁSICA UTILIZADA.

- Ferrer Manuel Augusto, Espacio Aéreo. Límite Superior del espacio aéreo (UNC).
- Ambrosini Antonio. Instituciones del Derecho de la Aviación, I (Depalma).
- Gay de Montella, R Principios de Derecho Aeronáutico (Depalma).
- Videla Escalada Federico. El derecho aeronáutico, rama autónoma de las ciencias jurídicas (Zabalía).
- Rodríguez Jurado Agustín. Teoría y Práctica del Derecho Aeronáutico (Depalma).
- Delich Pedro, Compendio de Derecho de la Navegación (UNC).
- Lena Paz, Juan Compendio de Derecho Aeronáutico (Plus Ultra)
- Bengolea Zapata, Jorge La Doctrina en el Derecho de la Navegación.
- González Lebrero. Manual de Derecho de la Navegación. (Depalma)
- Loustau, Francisco. Los vuelos Charter. Madrid
- Meyer A. Compendio de Derecho Aeronáutico (Atalaya)