

# **Responsabilidad aeronáutica y seguros en el nuevo Código Aeronáutico.**

HORACIO E. KNOBEL

## **Introducción**

Una de las cuestiones insoslayables que deberá abordarse en la reforma al Código Aeronáutico es la relativa a la actualización del articulado en materia de responsabilidad y de seguros.

Cabe recordar que el Código Aeronáutico del año 1954 contenía sendos Títulos referidos a estos temas, metodología que repitió el Código vigente, con ciertas diferencias en su contenido y regulación.

En el tiempo transcurrido desde la sanción del Código Aeronáutico del año 1967, mucho se ha avanzado en materia de regulación internacional de cuestiones relevantes del Derecho Aeronáutico. Pero también se ha producido una novedad importante con la sanción de un nuevo Código Civil y Comercial que, a su vez, introdujo una nueva regulación en materia de responsabilidad. La ley de Defensa del Consumidor N° 24240 igualmente ha producido un cambio en la forma de pensar y estructurar el Derecho y en particular, en la cuestión de la responsabilidad.

Partiendo de la base de la unicidad del Derecho, es necesario que nos detengamos en la necesidad de crear divisiones y jerarquías legales que nos ayuden a resolver problemas concretos y particulares de una manera más razonable que la que impondría la aplicación de la misma norma a todas las cuestiones que podrían considerarse similares.

Esta idea es la que da origen al concepto de autonomía del Derecho Aeronáutico y que nos permite, en el particular caso de la responsabilidad aeronáutica, admitir que existan reglas aplicables a supuestos específicos cuya resolución por la regla común o general conduciría a resultados inadecuados.

El tema abordado debe renovarse al analizar las cuestiones de la responsabilidad aeronáutica en un nuevo Código de la materia, dado que los avances normativos alcanzados tanto en el derecho general como en el especial, nos imponen alcanzar un sistema de responsabilidad que resulte armónico dentro del sistema legal común y que se adecue a la necesaria uniformidad internacional que debe primar en materia de aviación civil.

## **1. La responsabilidad civil y penal en el Código Aeronáutico**

En Derecho, la responsabilidad constituye un elemento básico que forma parte del orden social, un principio cuyo concepto incorporamos y desarrollamos con distinta profundidad, matices y características en cada una de las ramas que conforman la materia de nuestro estudio.

Una primera gran distinción que debe realizarse al analizar la responsabilidad, es el ámbito propio de su funcionamiento.

En términos generales, todas las conductas y situaciones de las que se generen o puedan generarse daños, pueden ser analizadas a la luz de dos

enfoques fundamentales: el civil y el penal, que en ciertos casos podemos hallar representando su papel conjuntamente sobre una misma situación.

Cuando aludimos a la responsabilidad penal, nos estamos refiriendo en términos muy generales a las conductas –actos u omisiones- que producen una lesión a un bien jurídicamente protegido por la sociedad y que, por lo tanto, promueve la intervención del Estado para aplicar un determinado correctivo, una pena para el transgresor.

En lo relativo a la responsabilidad civil, se trata del restablecimiento del equilibrio entre sujetos, de manera de establecer en la forma más exacta posible, que quienes resultaron afectados por la conducta o el hecho en cuestión, encuentren el cauce legal para que el daño sufrido les sea reparado.

Hemos dicho que el sistema de responsabilidad a establecer en un determinado ámbito debe ser armónico dentro del sistema legal del Estado. Digamos también que ese sistema se integra con leyes y normas de inferior jerarquía y con tratados internacionales –de jerarquía superior- todos los cuales deben respetar normas y garantías constitucionales.

La Constitución Nacional, junto con ciertos tratados<sup>35</sup>, constituye el bloque normativo de mayor jerarquía al que deberán conformarse todas las normas inferiores.

Por su parte, nuestro ordenamiento contiene un Código Penal y un Código Civil y Comercial en los que se establecen las reglas fundamentales relativas, por una parte, a las conductas que la sociedad considera pasibles de sanciones penales propiamente dichas, o penas y, por el otro, al sistema de responsabilidad general del ordenamiento jurídico argentino.

Por este motivo, la primera incógnita que se nos plantea es si el Código Aeronáutico debe contener normas relativas a la responsabilidad –civil y penal- dado que éstas están establecidas en los referidos Códigos

## **2. La autonomía del Derecho Aeronáutico**

Nuestra sociedad está caracterizada por una compleja interrelación de actividades que desarrollan personas que participan igualmente de ese carácter complejo y pluridimensional. Esas actividades exigen y han ido conformando matices y particularidades cuya regulación ha exigido la creación de normas particulares que permitan delinear nuevos institutos y relaciones jurídicas o actividades que, si bien pueden asemejarse a otras en lo general, se diferencian muy profundamente en los detalles de su funcionamiento.

Si bien el derecho es uno, existen ramas que han evolucionado de una manera particular en referencia a situaciones especiales, como las relativas al vuelo de las aeronaves, con las consecuencias naturales que esto conlleva.

Para estas situaciones, se ha desarrollado la idea de la “autonomía” de ciertas ramas del Derecho, que permite explicar que ciertas cuestiones ordenadas sistemáticamente sobre la base de una o varias ideas o actividades novedosas o particulares, hayan adquirido un específico desarrollo normativo y puedan funcionar en forma individual dentro de la generalidad del Derecho y de otras individualidades que en él existen.

---

<sup>35</sup> Constitución Nacional: artículos 31 y 75, inc. 22.

En esta situación se encuentra el Derecho Aeronáutico, organizado sistemáticamente en función de una actividad novedosa como lo es la navegación aérea, que ha debido crear soluciones para sus particulares instituciones y conflictos. Esta necesidad de crear soluciones particulares o instituciones novedosas no es el resultado de la inexistencia de normas en el Derecho que puedan resolverlas, sino de la de elaborar soluciones más justas a problemas o situaciones particularistas, frente a las que podría proporcionar cualquier otra norma existente en el Derecho común.

Podemos reconocer esta particularidad, muy especialmente, en el campo de la responsabilidad. Cuando el Código Aeronáutico prevé una responsabilidad objetiva para el caso de los daños que se causen a terceros en la superficie, está resolviendo una cuestión típicamente aeronáutica con la norma que considera más justa. La ley aeronáutica, al limitar la posibilidad de exoneración del explotador al supuesto de culpa de la víctima<sup>36</sup>, se diferencia de la solución tradicional de la ley civil, que reconoce otras posibles causas de exoneración, como la culpa de un tercero<sup>37</sup>. De esta manera, la solución de la ley aeronáutica excluye la causa más común que pueda aducir un explotador: la culpa del organismo de control de tránsito aéreo o de otros terceros o la falla de dispositivos técnicos ajenos, con los cuales el contacto de las aeronaves es permanente y cuya investigación podría extender interminablemente los procesos de cobros de indemnizaciones de los damnificados. De ese modo, la ley especial promueve el pago de las indemnizaciones en la forma más pronta posible, sin perjuicio de los ulteriores reclamos de repetición o demandas a otros eventuales responsables, una vez indemnizada la víctima.

### **3. Uniformidad e internacionalidad de la materia aeronáutica**

De entre las notas distintivas del Derecho Aeronáutico, su internacionalidad constituye materia indiscutida. Esto es consecuencia de una actividad que naturalmente facilita la vinculación de puntos lejanos más allá de las fronteras de un Estado. De tal modo, el Derecho Aeronáutico debe facilitar ese rápido trayecto estableciendo normas uniformes que en lo posible agilicen los trámites y el ejercicio de los derechos.

Las soluciones uniformes mediante la adopción de convenios internacionales, reglas procesales similares y sentencias coincidentes más allá de los límites de cada país, es un objetivo tan ambicioso como generalizadamente aceptado en materia aeronáutica.

La modernización de un Código Aeronáutico necesariamente debe contemplar este aspecto medular, evitando en lo posible quiebres en las soluciones que hayan sido adoptadas en forma amplia en la comunidad internacional.

La participación de los Estados en los organismos internacionales a través de los cuales germinan soluciones normativas uniformes, resulta otra de las características distintivas de la materia, en la que es común advertir cómo

---

<sup>36</sup> Código Aeronáutico, art. 159.

<sup>37</sup> Como lo disponía el antiguo art.1113 del Código Civil o, la causa ajena, como lo prevé el actual art. 1722 del Código Civil y Comercial.

las distintas soluciones legales nacionales, se inspiran en textos internacionales o en otras normas nacionales que a su vez los han tenido como fuente.

#### **4. La responsabilidad aeronáutica**

Sobre la base de las ideas expresadas, no cabe duda de que un Código Aeronáutico debe contener normas sobre responsabilidad en ciertas actividades que se desarrollan por medio de aeronaves o en conexión con tales actividades. De otro modo, las normas que vayan a regular dichas cuestiones serán las normas del derecho general, que muy probablemente no serán las más adecuadas para resolver problemas específicos de las actividades aeronáuticas, sencillamente porque no fueron pensadas para ellas.

Si hablamos de la responsabilidad que les cabe a los operadores aeroportuarios, a los explotadores de aeronaves o a los constructores de esas mismas aeronaves, debemos analizar si la normativa general existente brinda adecuada respuesta a las necesidades de ese tipo de actividades y si tales normas contemplan las especiales características que distinguen, por ejemplo, al “explotador” de aeronave de su “dueño o guardián” como lo prescribe el artículo 1758 del Código Civil y Comercial, o si la responsabilidad de los organismos de control del tránsito aéreo deben enmarcarse en las normas administrativas como lo prescriben los artículos 1765 y 1766 del Código Civil y Comercial.

En similar sentido debe tenerse presente que la internacionalidad de la materia aeronáutica exige que la normativa a adoptar tenga la uniformidad necesaria para que tal actividad pueda cumplirse en forma coordinada con lo regulado en otros ámbitos geográficos, jurídicos y políticos. De otro modo, las soluciones que, aun siendo buenas y originales, se aparten de la regla uniforme en el ámbito internacional, corren el riesgo de convertirse en islas jurídicas o mosaicos de reglamentaciones que en nada facilitarán la aeronavegación internacional, sino que seguramente conspirarán contra su desarrollo.

#### **5. Responsabilidad contractual o extracontractual, objetiva o subjetiva, plena o limitada**

En la actividad aeronáutica existen responsabilidades y soluciones legales para distintos supuestos de responsabilidad que participan de alguna de las características del título. Si una aeronave sufre daños como consecuencia del mal mantenimiento de un aeródromo, probablemente estemos inclinados a pensar en una responsabilidad de tipo contractual para resolver la cuestión, dado que la aeronave debe pagar una tasa por la utilización del aeródromo y éste, a su vez, debe prestar determinados servicios en beneficio de las aeronaves. Si en el mismo supuesto se encontrara una persona, sea o no un pasajero, probablemente estaríamos inclinados a pensar en un supuesto de responsabilidad extracontractual, porque no hay un vínculo contractual entre el aeródromo y esta persona.

La opción entre responsabilidades de tipo subjetivo y objetivo se ha dado en forma permanente en el ámbito aeronáutico. Tradicionalmente, predominó la

primera para los supuestos de responsabilidad contractuales y la segunda para los extracontractuales.

La cuestión de la limitación cuantitativa de las indemnizaciones para las responsabilidades aeronáuticas ha sido fuente de discusión permanente, prácticamente desde el inicio de las regulaciones internacionales y nacionales sobre la materia.

En el estado actual de la evolución del Derecho, estas distinciones no son tan absolutas como lo eran originariamente. Hoy, el Código Civil y Comercial equipara las responsabilidades contractuales y extracontractuales<sup>38</sup>; contempla genéricamente las mismas causales de exoneración en la responsabilidad con factores de atribución subjetivos y objetivos <sup>39</sup> y, ya en el ámbito del Derecho Aeronáutico, se combinan también la responsabilidad de tipo subjetivo y objetivo, limitada cuantitativamente y plena <sup>40</sup>.

La responsabilidad aeronáutica participa de estas características y se enmarca en el orden normativo general con sus particularidades y especificidades.

Tradicionalmente, se han establecido normas particulares para la responsabilidad del explotador de aeronaves y para el transportador aéreo, sobre las que cabe reflexionar qué solución debería incorporarse al nuevo Código Aeronáutico.

## 6. Responsabilidad del explotador de aeronaves

Se trata de una relación jurídica típicamente aeronáutica y ha sido legislada para establecer la forma y condición de la reparación de los daños causados a terceros en la superficie.

El Código Aeronáutico vigente, siguiendo el modelo trazado por el Convenio de Roma de 1952<sup>41</sup>, estableció una responsabilidad de tipo objetivo a cargo del explotador de la aeronave, con indemnizaciones que no pueden superar un tope o límite, establecido sobre la base de una escala pautada de acuerdo con el peso de la aeronave<sup>42</sup>.

No obstante, el Código mostró varias diferencias respecto de su modelo internacional. En primer lugar, el seguro para cubrir esta responsabilidad es obligatorio<sup>43</sup>, mientras que el Convenio internacional faculta a los Estados a exigirlo. En cuanto a las notas características de esta responsabilidad, las diferencias más importantes entre ambos textos se refieren a los supuestos de responsabilidad concretos y a las eximentes de responsabilidad a favor del

---

<sup>38</sup> Conf. artículo 1716 del Código Civil y Comercial.

<sup>39</sup> Conf. artículos 1721 y ss. del Código Civil y Comercial.

<sup>40</sup> Conf. artículos 21 y 22 del Convenio para la Unificación de ciertas reglas para el Transporte Aéreo Internacional, suscrito en Montreal en 1999, aprobado en nuestro país por Ley N° 26451.

<sup>41</sup> Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves, suscrito en Roma el 7 de octubre de 1952.

<sup>42</sup> Peso máximo autorizado por certificado de aeronavegabilidad, conf. Artículo 160 *in fine* del Código Aeronáutico.

<sup>43</sup> Código Aeronáutico, artículo 192.

explotador. El Convenio de Roma de 1952 responsabiliza al operador<sup>44</sup> por los daños provenientes de una aeronave en vuelo o de una persona o cosa caída de ella. El Código Aeronáutico, añade el caso de las cosas arrojadas<sup>45</sup> y el del ruido “anormal” de la aeronave. Asimismo, el Código Aeronáutico enmarca la responsabilidad como objetiva, admitiendo únicamente la eximente o atenuación de la responsabilidad del explotador por la culpa del damnificado<sup>46</sup>. El Convenio internacional, además de esta causal, permite la exoneración del operador de la aeronave por los daños que sean consecuencia directa de conflicto armado, disturbios civiles o, si el operador ha sido privado del uso de la aeronave, por acto de la autoridad pública<sup>47</sup>.

El mencionado Convenio de Roma de 1952 no tuvo generalizada recepción en la comunidad internacional. Varios son los inconvenientes que motivaron esta falta de aceptación. Entre ellos, merece destacarse la limitación cuantitativa de la responsabilidad del operador de la aeronave, que siempre ha sido un tema discutido, especialmente con relación a las vidas humanas y el criterio de limitación de esta responsabilidad que, al estar basado en el peso de la aeronave, puede conducir a muy injustos resultados cuando el daño lo provoca una aeronave de relativamente reducido porte en una zona densamente poblada. Además de ello, la falta de claridad en relación a los seguros y garantías y la existencia de una única jurisdicción posible, han sido señalados como elementos de relevancia a la hora de decidir su ratificación. Si bien alcanzó el número de 49 ratificaciones y adhesiones, entre ellas la de la República Argentina, algunos Estados lo denunciaron. Entre éstos cabe citar el caso de Australia que, habiendo sido parte en el Convenio de Roma de 1952, aprobó una ley en el año 1999 y denunció el convenio internacional. La nueva ley estableció un régimen de

---

<sup>44</sup> Figura que se identifica con el explotador de la aeronave del Código Aeronáutico.

<sup>45</sup> La situación se relaciona con el caso “Guevara Lynch c.TAFT” resuelto por la Cámara Nacional Civil Sala A, el 6 de marzo de 1964, La Ley T° 115, pág. 595. En este caso, se trató de la fumigación aérea de un campo que produjo daños en un campo vecino. El Código Aeronáutico del año 1954 preveía la reparación de los daños a terceros superficiarios en forma similar al Código actual, pero con límites indemnizatorios expresados en pesos moneda nacional en función del peso de la aeronave que, en el caso, era muy liviana. La justicia civil, llamada a intervenir en el caso, consideró inaplicable dicha normativa por estimar que el daño se había producido en el campo vecino al que debía fumigarse por culpa grave, equivalente al dolo –que excluía la posibilidad de limitar la responsabilidad- (voto del camarista Dr. Guillermo A.Borda) y porque el fluido no había “caído” como lo establecía la norma, sino que había sido intencionalmente lanzado, intencionalidad que tornaba inaplicable la limitación de la responsabilidad prevista en la norma aeronáutica (voto del Dr. Jorge J.Llambías). Si bien el fallo fue ampliamente criticado por la doctrina aeronáutica, el Código Aeronáutico de 1967 introdujo la mención de las cosas o personas “arrojadas”, además de las “caídas”, para tipificar en forma más abarcadora, el supuesto de responsabilidad.

<sup>46</sup> Artículo 159, Código Aeronáutico.

<sup>47</sup> Artículo 5, Convenio de Roma de 1952.

responsabilidad de tipo objetivo sin limitación cuantitativa. Entre sus fundamentos, la norma expresó que los límites de responsabilidad previstos en el Convenio de Roma, aun interpretados en la forma más amplia posible, resultarían insuficientes para reparar los daños causados en ciertos accidentes aéreos ocurridos en los que los daños a terceros superficiarios resultaron extremadamente elevados en pérdida de vidas, además de los ingentes daños materiales ocasionados.

Luego de los atentados del 11 de septiembre de 2001, la OACI intensificó sus esfuerzos para enfrentar el flagelo del terrorismo internacional que tuvo como eje central a la aviación civil. Fue así como luego de un intenso y prolongado trabajo se adoptaron dos nuevos textos internacionales enfocados a actualizar el Convenio de Roma de 1952 a través de una solución diferenciada respecto de la indemnización por daños causados a terceros por aeronaves, de la de indemnización por daños a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado a aeronaves<sup>48</sup>.

Los más recientes textos adoptados internacionalmente requieren la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión de 30 Estados para su entrada en vigor, número que no han alcanzado hasta la fecha.

Se han efectuado variadas críticas respecto de tales textos. La menor de ellas no es el hecho de haberse celebrado dos convenios independientes, mientras que la situación requiere una respuesta única de la comunidad internacional, aun cuando puedan enfocarse a través de soluciones particulares en cada caso.

Sin perjuicio de esto, ante la falta de un modelo internacional ampliamente aceptado, resulta necesario señalar aquellos aspectos que deberían reflejarse en una nueva normativa nacional, para lo cual pueden ser valoradas también las soluciones diseñadas en los referidos Convenios internacionales, aun cuando el conjunto no haya alcanzado amplia recepción entre los Estados<sup>49</sup>.

En este sentido, pensamos que la nueva regulación que se establezca, debería contener previsiones diferentes a las existentes en el Código Aeronáutico vigente en los siguientes puntos fundamentales:

1. Deberían contemplarse todos los daños que sean consecuencia de una aeronave en vuelo o de una persona o cosa caída o desprendida de la misma, así como los derivados del ruido perjudicial de la aeronave.

---

<sup>48</sup> Convenios sobre Indemnización por daños causados a terceros por aeronaves y sobre Indemnización por daños a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado a aeronaves, firmados ambos en Montreal el 2 de mayo de 2009 – OACI Doc 9919 y 9920, respectivamente.

<sup>49</sup> En este sentido, puede citarse como antecedente de una situación similar el hecho que varias de las soluciones adoptadas en el Protocolo que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional (de 1929), modificado por el Protocolo de La Haya de 1955, firmado en Guatemala en 1971, que no llegó a entrar en vigor, las encontramos en el texto del Convenio de Montreal de 1999 sobre la materia, que se encuentra en vigencia en la mayor parte de los Estados miembros de la OACI.

De esta manera, quedarían comprendidos los perjuicios causados no solamente en la superficie, así como, por ejemplo, los daños que pudiera sufrir otra aeronave en vuelo o personas o cosas allí ubicadas y el daño ambiental. Consideramos que las cosas caídas o desprendidas de la aeronave constituyen un concepto más amplio y preciso que el de las cosas caídas o arrojadas del actual artículo 155 del Código Aeronáutico actual. Pensamos, además, que las consecuencias que deben ser indemnizadas no deben provenir de un ruido anormal, por cuanto se trata de un concepto impreciso. El ruido puede ser normal para el tipo de aeronave y, sin embargo, provocar perjuicios por el sobrevuelo de zonas no autorizadas o por hacerlo a una altura o velocidad inadecuadas.

2. La responsabilidad frente a terceros debería ser plena y amparada por un seguro adecuado.

3. La causal de exoneración o atenuación de la responsabilidad, en favor del explotador de la aeronave, debería ser exclusivamente la culpa de la víctima o de la persona de quien proviene su derecho.

4. Debiera preverse la realización de pagos adelantados a las víctimas, para atender sus necesidades más inmediatas.

## **7. Responsabilidad en el transporte aéreo**

La responsabilidad en materia de transporte aéreo ha sido elaborada internacionalmente y ampliamente aceptada en la comunidad internacional, prácticamente desde los albores de la actividad aeronáutica<sup>50</sup>.

Sobre la base del primitivo Convenio de Varsovia, sumado al de sus diversas enmiendas y protocolos adicionales<sup>51</sup>, se han estructurado la mayor parte de las legislaciones aeronáuticas del mundo, incluida la de la República Argentina.

El régimen de responsabilidad adoptado en este sistema, denominado de Varsovia – La Haya, es de tipo subjetivo. La causal exoneración de la responsabilidad del transportador aéreo que ofrece este sistema es típica y consiste en la prueba de haber adoptado las medidas necesarias para evitar el daño o la imposibilidad de tomarlas. Se prevé también la exoneración o

---

<sup>50</sup> Nos referimos naturalmente, al Convenio de Varsovia de 1929, sobre Unificación de ciertas reglas en materia de transporte aéreo internacional, al que han adherido 152 Estados.

<sup>51</sup> Protocolo que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, firmado en La Haya el 28 de septiembre de 1955; Convenio complementario del Convenio de Varsovia, para la unificación de ciertas reglas relativas al

transporte aéreo internacional realizado por quien no sea el transportista contractual, firmado en Guadalajara el 18 de septiembre de 1961; Protocolos adicionales núm. 1 y 2, que modifican el Convenio de Varsovia, firmados en Montreal el 25 de septiembre de 1975; Protocolo de Montreal núm. 4, que modifica el Convenio de Varsovia modificado por el Protocolo de La Haya de 1955, firmado en Montreal el 25 de septiembre de 1975.



atenuación de la responsabilidad por la culpa del damnificado. El régimen se completa con un tope limitativo de la responsabilidad del transportador, salvo dolo o conducta equivalente al dolo y con la exigencia –exclusivamente en el transporte de cosas- de imponer al pasajero, expedidor o destinatario de mercaderías, la formalización de un aviso escrito que deberá entregar al transportador, haciéndole saber el daño sufrido, bajo pena de caducidad de su derecho a demandar.

En el año 1999 se aprobó el Convenio de Montreal de 1999 sobre unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional que, por una parte, adoptó las mejores soluciones establecidas en los convenios y protocolos precedentemente citados <sup>52</sup> sobre la materia y, por la otra, introdujo una serie de cambios sustanciales en el régimen de la responsabilidad del transportador aéreo, que pasó a ser predominantemente de tipo objetivo.

El cambio de mayor relevancia introducido por el Convenio de Montreal de 1999 fue el de eliminar los topes indemnizatorios para los supuestos de muerte o lesión corporal de los pasajeros, estableciendo un doble régimen de responsabilidad de acuerdo con la entidad de los daños sufridos: objetiva cuando el daño no supere la cifra que marca el Convenio y subjetiva cuando lo supera<sup>53</sup>.

El Convenio de Montreal ha recibido numerosas críticas, en particular con relación a este doble régimen de responsabilidad, que depende del monto de los daños ocasionados al pasajero.

Si bien estas críticas pueden resultar acertadas desde un punto de vista estrictamente técnico-jurídico para nuestro sistema de derecho continental romano-germánico, consideramos que la materia tratada requiere un nivel de aceptación generalizado en la comunidad internacional, como mecanismo valedero para permitir el desarrollo del transporte aéreo a través de las fronteras de todos los Estados.

Es sabido que los convenios internacionales requieren fórmulas muchas veces transaccionales para poder ser admitidos y aplicados en la mayor cantidad posible de países y por ese motivo, no pueden ceñirse a categorías jurídicas que pueden resultar muy claras en ciertas latitudes, bajo determinados sistemas jurídicos, pero inexistentes o vacías de contenido en otras.

Es por este motivo que consideramos, desde un criterio práctico de necesidad, que el transporte aéreo requiere ser regulado uniformemente, para minimizar las dificultades que podrían derivarse de múltiples sistemas normativos divergentes, en cada uno de los países que constituyan el origen y el destino de cada vuelo internacional.

Entendemos que este ha sido el criterio que ha primado, dada la creciente aceptación del Convenio de Montreal de 1999, que en la actualidad cuenta 128 Estados que lo han ratificado o han adherido a él.

---

<sup>52</sup> Ver nota anterior.

<sup>53</sup> Actualmente, esa cifra es de 113.100 Derechos Especiales de Giro, de acuerdo con la primera revisión de los límites de responsabilidad efectuada por la OACI en virtud del Artículo 24, conf. [https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/mtl99\\_es.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/mtl99_es.pdf)

Al tratar de la redacción de una modificación al Código Aeronáutico, en materia de responsabilidad en el transporte aéreo, deberían seguirse los criterios adoptados internacionalmente.

Existen razones de orden práctico, que hemos reseñado, que aconsejan ensanchar la uniformidad internacional en esta cuestión clave del Derecho Aeronáutico, evitando que diversas soluciones en cada país dificulten la materialización de una actividad en la que el número de vuelos diarios se incrementa en forma permanente.

Por otro lado, en países tan extensos como el nuestro, no habría justificación para que un pasajero que se traslada entre Ushuaia y Buenos Aires, estuviera sometido a un régimen legal diferente del que rige para un vuelo entre Buenos Aires y Montevideo, por citar un ejemplo en el que la distancia recorrida en el vuelo interno supera enormemente a la del transporte internacional.

Es por ello que apoyamos la adopción en el ámbito interno de un sistema legal de responsabilidad en el transporte aéreo que replique el adoptado por nuestro país en el ámbito internacional. Este sistema no tiene que ser necesariamente un calco del texto internacional, puesto que podría acercarse el sentido de las soluciones internacionales a las categorías jurídicas de nuestro derecho. Así, por ejemplo, podría aludirse al concepto de "culpa" en lugar de la "negligencia (u...) otra acción u omisión indebida" a que alude el artículo 21.2 del convenio internacional o, referir los límites a cifras expresadas en argentinos oro, en lugar de los Derechos Especiales de Giro del texto internacional, sin que por ello varíe sustancialmente el sistema que rige en la mayor parte del mundo.

Por otra parte, tal como propusimos respecto de la responsabilidad por daños causados terceros, consideramos que debería preverse también la realización de pagos adelantados a las víctimas para atender sus necesidades más inmediatas.

## **8. Los supuestos de responsabilidad actualmente no legislados**

La complejidad de las actividades aeronáuticas plantea una serie de cuestiones vinculadas con sujetos particulares, como pueden serlo los prestadores de servicios de control de tránsito aéreo, los explotadores de aeropuertos o los constructores de aeronaves, por mencionar sólo algunos, las atribuciones y obligaciones que les son propias y la responsabilidad que les cabe por su accionar.

No obstante, existen múltiples cuestiones aeronáuticas que no están reguladas por normas aeronáuticas y esto no debe entenderse como una falencia de esta rama del derecho, ya que éste es uno solo y si no existe una solución novedosa y particular suficientemente aceptada para consagrarla en la ley aeronáutica, es lógico que la cuestión sea resuelta sobre la base del sistema de responsabilidad general del derecho común.

Esta es la tarea de los jueces, en virtud de la obligación establecida en el artículo 3 del Código Civil y Comercial<sup>54</sup> y de conformidad con la pauta fijada en la propia ley aeronáutica<sup>55</sup>.

Ahora bien, muchas de estas actividades o de estos sujetos están mencionados en la ley aeronáutica, como el trabajo aéreo, los contratos de utilización, el comandante y tripulantes de la aeronave, entre muchos otros. Por lo tanto, a los efectos de regular su responsabilidad, deberá determinarse la existencia de soluciones particulares que justifiquen su inclusión en el nuevo Código.

Es cierto que, cuando se producen conflictos, las soluciones jurisprudenciales distan de ser uniformes, incluso en cuestiones referidas al transporte aéreo. Por ejemplo, por daños sufridos antes de las operaciones de embarque o después del desembarque que puedan atribuirse al transportador, o en la responsabilidad extracontractual emergente de daños producidos antes de que la aeronave se encuentre jurídicamente “en vuelo” o una vez cesada esta situación.

Las discordancias se multiplican al analizar fallos de tribunales pertenecientes a otros Estados en los que son otros los sistemas jurídicos que rigen.

Por estas razones, se considera necesario cierto grado de consenso en la comunidad internacional, en el sentido de elaborar soluciones adecuadas a los particulares problemas planteados por las actividades aeronáuticas cuya responsabilidad aún no ha sido claramente establecida, antes de resolver internamente esa cuestión.

Lo expresado no significa que no pueda elaborarse una solución en la ley interna, sin que se cuente con un modelo internacionalmente aceptado, sino que esa solución deberá estructurarse como resultado de la inconsistencia o falta de razonabilidad de la solución que brinda el derecho común y que exija una norma aeronáutica específica.

## **9. Responsabilidad y seguros**

La actividad aeronáutica es precursora en lo referente a la obligatoriedad de concertar ciertos seguros en forma generalizada. En nuestro país, la obligatoriedad del seguro contra riesgos aeronáuticos estaba contemplada en el Código Aeronáutico del año 1954<sup>56</sup>. Recordemos que por ejemplo, en materia

---

<sup>54</sup> Artículo 3°.- Deber de resolver. El juez debe resolver los asuntos que sean sometidos a su jurisdicción mediante una decisión razonablemente fundada.

<sup>55</sup> Código Aeronáutico - artículo 2° – 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.

Las normas del libro 1 del Código Penal se aplicarán a las faltas y los delitos previstos en este código, en cuanto sean compatibles.

<sup>56</sup> Ley 14307 artículos 170, 171 y cc.

automotor, el seguro contra la responsabilidad civil se impuso en el año 1993<sup>57</sup> y la Ley de la Navegación, si bien trata el tema de los seguros marítimos con cierto grado de detalle, no consagra obligatoriedad al respecto.

Por esta razón, podemos notar que en materia aeronáutica no sólo se establecieron las reglas propias de la responsabilidad en las cuestiones de mayor trascendencia, sino que dicha regulación ha estado acompañada de la imposición de seguros de concertación obligatoria, como refuerzo y garantía de esa responsabilidad. No solamente se trata de consagrar normas que tomen en cuenta, en forma detallada, las características de cada actividad para rodearla de una responsabilidad que tenga en cuenta tales circunstancias; también se ha visto la necesidad de que exista un seguro adecuado que respalde esa responsabilidad con la necesaria solvencia que, en ciertos casos, el responsable directo de la actividad podría no tener.

Los seguros a los que nos referimos son una especie de los denominados seguros de daños patrimoniales o de intereses y, dentro de éstos, del seguro de responsabilidad civil, por el cual el asegurador asume la prestación de mantener indemne al asegurado de acuerdo con las reglas de su responsabilidad, por cuanto deba a terceros o a sus co-contratantes. No se trata de un seguro en favor de tercero<sup>58</sup>.

Tanto el Convenio de Montreal de 1999 sobre unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional como los Convenios firmados en la misma ciudad en 2009, relativos a la responsabilidad por daños a terceros, prevén la obligatoriedad de mantener un seguro adecuado que cubra la responsabilidad establecida en dichos textos.

En materia de seguro aeronáutico, existen algunos tipos comunes como los seguros de líneas aéreas, de aeropuertos, seguros de tripulantes, seguros de sistemas de aeronaves tripuladas a distancia, entre otros<sup>59</sup>. El elevado monto de las indemnizaciones debidas por los siniestros aeronáuticos hace que las aseguradoras adapten sus reglas a las de los reaseguradores que operan a nivel mundial, en particular en el mercado de Londres, con lo cual existe una clara tendencia a la uniformidad internacional en esta materia.

Es interesante señalar que, así como el actual Código Aeronáutico contempla los seguros de concertación obligatoria –por daños sufridos por su personal, por daños emergentes de la responsabilidad derivada del transporte y frente a terceros a la superficie<sup>60</sup>– en la Unión Europea rige con similar alcance el Reglamento (CE) No 785/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo. Esta norma establece los requisitos mínimos para las compañías aéreas y operadores aéreos en materia de seguro de pasajeros, equipaje, carga y terceros. En este sentido, obliga a las compañías aéreas y operadores aéreos a mantenerse asegurados en cuanto a su responsabilidad específica respecto de

---

<sup>57</sup> Decreto N° 692/92.

<sup>58</sup> Halperin, Isaac, *Seguros – Exposición crítica de la ley 17418*, Bs.As. 1970, Ed. Depalma, págs. 56 y ss.

<sup>59</sup> Hicks, Pamela C., *Aviation Insurance: Coverage, Claims, and Controversies*, 81 J. Air L. & Com. 611 (2016)

<http://scholar.smu.edu/jalc/vol81/iss4/3>

<sup>60</sup> Código Aeronáutico, artículos 191 y ss.

los pasajeros, el equipaje, la carga y terceros. Los riesgos asegurados –agrega- incluirán actos de guerra, terrorismo, secuestro, actos de sabotaje, apoderamiento ilícito de aeronaves y disturbios sociales. La exigencia es encomiable, toda vez que la experiencia ha demostrado que, a raíz de ese tipo de situaciones, pueden producirse daños de una envergadura extraordinaria y que ese tipo de cobertura normalmente se excluye de las pólizas normales, pudiéndose acceder a ella a través de una cláusula específica adicional. En el año 2001, a raíz del tristemente recordado ataque terrorista producido en Estados Unidos, las compañías de seguros suspendieron la cobertura de guerra de las pólizas de aviación, lo que amenazó la continuidad del transporte aéreo internacional y le generó esfuerzos extraordinarios a varios Estados para hacer frente a la cuestión, a la vez que la OACI organizaba una fórmula para asumir mundialmente la cobertura que las compañías de seguro habían dejado de amparar<sup>61</sup>.

Estas consideraciones nos conducen a insistir en la necesidad de mantener la obligación de asegurar adecuadamente, esto es, en las condiciones establecidas en las pertinentes reglas de responsabilidad- los riesgos aeronáuticos que involucren daños a terceros o a contratantes. En este sentido, las previsiones del nuevo Código Aeronáutico debieran contemplar además los seguros de casco y equipos aeronáuticos, previendo la posibilidad de existencia de hipotecas o créditos privilegiados constituidos sobre las mismas.

Una exigencia adicional que correspondería establecer en materia de seguros aeronáuticos, como complemento y fortalecimiento de las reglas de responsabilidad que se establezcan, es la consagración de acción directa contra el asegurador. Esta solución daría cabida a una regla que es ampliamente reconocida en materia de aviación, que es la celeridad en sus más diversas manifestaciones, facilitando el más rápido acceso de los damnificados a las indemnizaciones debidas.

## 10. Palabras finales

La actualización del Código Aeronáutico constituye un interesante desafío para los juristas. No solamente se trata de introducir las nuevas soluciones que la experiencia aconseja adoptar para dar una mejor respuesta a los problemas y conflictos que la actividad plantea, con sus incesantes avances tecnológicos. Las nuevas normas deberán también armonizarse con los textos internacionales de más reciente adopción y amplia aceptación y articularse adecuadamente con el derecho interno, del que forma parte inescindible.

La responsabilidad aeronáutica es la columna vertebral que recorre íntegramente todas las formas de la actividad, cuyas novedades y avances requieren una respuesta adecuada del Derecho para que, sin detener el progreso propio que le es característico, dé respuesta razonable ante la comunidad por los daños que puedan experimentarse, en forma adecuada y pronta. En esa

---

<sup>61</sup> Hemos desarrollado el tema en un trabajo anterior: *El seguro aeronáutico y el terrorismo*, publicado en la Revista *Responsabilidad Civil y Seguros*, Ed. La Ley pág. 16/24 - marzo de 2004.

trama se integra el seguro, rodeando el sistema y brindando el necesario refuerzo y sustento económico ante los infortunios que puedan producirse.

## Bibliografía

- Capaldo, Griselda D. (2015) La Influencia del Nuevo Código Civil y Comercial en el Transporte Aéreo de Pasajeros. ElDial on line 10/12/2015 elDial.com – cita online DC2058.
- Donato, M. La responsabilidad por daños a terceros en la superficie según la OACI (2009) en Tullio, L., *Nuovi profili di responsabilità e di assicurazione nel Diritto Aeronautico – Nuevos enfoques de la responsabilidad y del seguro el Derecho Aeronáutico*, (pp. 20-81). Napoli, Jovene Editore.
- Dreyzin Klor, A., Ellerman, I. (2016). La responsabilidad civil en el Derecho Internacional Privado y su regulación en el Código Civil y Comercial. *Revista Jurídica La Ley* ejemplar del 07/09/2016, pág. 1 Online: AR/DOC/2677/2016.
- Feldstein de Cárdenas, S.L. (2016) La aplicación del derecho extranjero en el Código Civil y Comercial. Una mirada crítica. *Revista Jurídica La Ley*, ejemplar del 31/03/2016, pag. 11 Online: AR/DOC/797/2016.
- Folchi, Mario O. (2015) Tratado de derecho aeronáutico y política de la aeronáutica civil. Buenos Aires: Editorial Astrea.
- González Freire, J.F. (30/6/2017). Hechos imputables y presunciones. Hacia la carga probatoria del daño en el Código Civil y Comercial de la Nación. elDial.com –Online DC2366.
- González Lebrero, R.A. *Seguros Aeronáuticos* (2009) Granada: Editorial Comares, S.L.
- Guerrero Lebron, M.J. *La responsabilidad del fabricante de aeronaves y sus componentes* (2014). En Folchi, Mario O. (Director) Anuario de la Revista Latino Americana de Derecho Aeronáutico T° 3, año 2014 Buenos Aires: I.J. Editores.
- Guerrero Lebron, M.J. *Los Seguros Aéreos – Los seguros de aerolíneas y operadores aéreos* (2009) Madrid: Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S.A.
- Guerrero Lebron, M.J. *Los Seguros de los operadores Aéreos, en especial el seguro aéreo de responsabilidad civil* (2016). En Menéndez Menéndez, A. (Director) La regulación de la industria aeronáutica (pp. 685-726). Cizur Menor (Navarra): Editorial Aranzadi S.A.U.
- Hananas Castillo, R. (2015) Capítulo XI La responsabilidad del fabricante de aeronaves: una mirada más aeronáutica, en Guerrero Lebron, M.J. (dir.) *La responsabilidad del transportista aéreo y la protección de los pasajeros* (pp.365-385) Madrid: Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S.A.
- Košeniina, A. U. (2013), Aviation Product Liability: Could Air Carriers face their 'life and limb' being placed in peril for the exclusivity of Montreal Convention? *Air and Space Law*, volume XXXVIII, num.3, 249-267.

- Lorenzetti, R.L. (2015) *Código Civil y Comercial Comentado* T° VIII. Buenos Aires: Rubinzal – Culzoni Editores.
- Moreno Liso, L. (2015) Capítulo X La responsabilidad de aeropuertos, controladores y compañías de handling, en Guerrero Lebron, M.J. (dir.) *La responsabilidad del transportista aéreo y la protección de los pasajeros* (pp.333-364) Madrid: Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S.A.
- Morsello, M.F. (2007) *Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo*. Ed. Atlas. Sao Paulo.
- Videla Escalada, F.N. (1976) *Derecho Aeronáutico*. T° IV-B Buenos Aires: Editorial Victor P.de Zavalía.
- Vrbaski, L. (2013). Liability of Air Navigation Services Providers. *Air and Space Law*, volume XXXVIII, num.1, 33-46.