

Propuesta para la reforma del Código Aeronáutico en materia de seguro obligatorio aplicable al exportador

SEBASTIÁN FERNÁNDEZ PEÑA

Introducción

Toda ponderación sobre el seguro aeronáutico obligatorio de responsabilidad civil exigible al explotador de servicios de transporte aéreo debe necesariamente efectuarse al amparo de cierto sistema de responsabilidad aplicable a éste, puesto que tal será el andamiaje legal que determinará no solo los riesgos a cubrir, sino también la extensión de su cobertura mínima.

Bajo tal premisa, resulta menester aclarar de manera liminar que el presente trabajo discurre presumiendo un proyecto de reforma del Código Aeronáutico¹⁵¹ que conciba una sistema de responsabilidad tal que permita la reparación integral del daño causado a la persona del pasajero cuando resulte procedente. En ese sentido, y dado que la Argentina aprobó el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional¹⁵² (vigente desde el 14 de febrero de 2010¹⁵³), se asume a los fines del presente trabajo el sistema de responsabilidad allí establecido.

No obstante lo expuesto, resulta necesario aclarar que la limitación cuantitativa de responsabilidad vigente hoy en el Código no debe colegirse, *per se*, como obstáculo frente al derecho a la reparación integral del daño, dado que, como se verá en el apartado 2, en la actualidad permite una compensación de una extensión igual e inclusive superior a la que es concedida en accidentes derivados del transporte terrestre de pasajeros. De todas maneras, cabe mencionar que la existencia de un doble estándar de responsabilidad (aplicable al pasajero de cabotaje por un lado y al internacional por el otro) complejiza de manera innecesaria el objeto de los reclamos, traducándose en un incremento de los gastos asociados con la defensa de la parte demandada (i.e. el explotador aéreo y su aseguradora) además de un dispendio jurisdiccional.

De cualquier modo, el análisis del sistema de responsabilidad propuesto excede el propósito del presente trabajo. Bastará entonces con recordar someramente que se trata de uno estructurado por una primera fase o umbral donde la responsabilidad del transportador ante el caso de lesiones o muerte del pasajero, es directa u objetiva pero limitada hasta 113.100 derechos especiales

¹⁵¹ Código Aeronáutico. Ley 17.285 - B.O. 23/05/1967 [*Código*].

¹⁵² Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, 28 de mayo de 1999. Ley 26.451 [Convenio de Montreal de 1999].

¹⁵³ Conforme publicación Ley 24.080 – B.O. 30/11/2010.

de giro (DEG), y una segunda fase donde, en cambio, es subjetiva e ilimitada con inversión de la carga de la prueba¹⁵⁴.

Desde luego que el concepto relativo al seguro aeronáutico obligatorio por responsabilidad civil exigible al explotador no se agota con la cobertura necesaria para enfrentar los daños a la persona del pasajero, sino que también incluye aquella requerida para solventar los producidos al equipaje, la carga y los terceros en la superficie.¹⁵⁵ En ese sentido es necesario dejar sentado que la cobertura respectiva deberá ser de una extensión tal que incluya también aquellos riesgos sin excepción. De allí que, al referirse a la extensión total de la cobertura, las pólizas lo hagan fijando un monto global para responder por evento u ocurrencia.

En lo relativo a la determinación de la extensión de la cobertura mínima exigible al explotador por los riesgos relacionados con el equipaje y la carga (también regulados por el Convenio de Montreal de 1999), su determinación no reviste mayor complejidad puesto que bastará con que sea de una suficiencia tal que iguale las limitaciones cuantitativas de responsabilidad respectivas, a saber: DEG 1131 para el equipaje¹⁵⁶ y DEG 19 por cada kilogramo de carga¹⁵⁷.

Idéntica solución deberá presentar la cobertura mínima obligatoria asociada con el riesgo derivado de los daños producidos a terceros en la superficie y a determinar conforme al sistema de responsabilidad que el proyecto de reforma del Código proponga en ese aspecto que, para el caso de aeronaves de matrícula nacional, muy probablemente incluya uno similar al vigente estructurado bajo la modalidad de limitación cuantitativa de responsabilidad escalonada y en relación al peso máximo de despegue de la aeronave¹⁵⁸. Tratándose de aeronaves con matrícula extranjera, la extensión de la cobertura mínima a exigir del explotador deberá guardar estricta relación con la limitación de responsabilidad prevista en el Art. 11 del Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras, celebrado en la

¹⁵⁴ “1. Respecto al daño previsto en el párrafo 1 del artículo 17 que no exceda de 113.100 derechos especiales de giro por pasajero, el transportista no podrá excluir ni limitar su responsabilidad.

2. El transportista no será responsable del daño previsto en el párrafo 1 del artículo 17 en la medida que exceda de 113. 100 derechos especiales de giro por pasajero, si prueba que:

a) el daño no se debió a la negligencia o a otra acción u omisión indebida del transportista o sus dependientes o agentes; o

b) el daño se debió únicamente a la negligencia o a otra acción u omisión indebida de un tercero.” Convenio de Montreal de 1999, supra, nota 152, art. 21.

¹⁵⁵ Se aclara que si bien el explotador deberá mantener una cobertura obligatoria tal que le permita responder frente a los daños que sufra su personal de vuelo, la misma no será tratada en este trabajo por cuanto su determinación depende de la normativa laboral específica.

¹⁵⁶ *Convenio de Montreal de 1999, supra* nota 152, art. 22.2.

¹⁵⁷ *Convenio de Montreal de 1999, supra* nota 152, art. 22.3.

¹⁵⁸ *El Código, supra* nota 151, art. 155 a 162.

ciudad de Roma el día 7 de Octubre de 1952¹⁵⁹, también escalonada conforme al peso de la aeronave. A modo de comentario incidental, cabe mencionar que, motivados por los sucesos acaecidos en suelo estadounidense el 11 de septiembre de 2001, los Estados Miembros instaron a la OACI en la dirección de dos tratados concebidos para reemplazar el régimen vigente (i.e. Convenio de Roma de 1952) que, no obstante haber sido aprobados, aún no han logrado conseguir el número de ratificaciones suficientes para entrar en vigor, a saber: Convenio sobre Indemnización por Daños Causados a Terceros por Aeronaves hecho en Montreal el 2 de mayo de 2009¹⁶⁰ y el Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros Resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que hayan involucrado a Aeronaves, hecho en Montreal el 2 de Mayo de 2009¹⁶¹.

Régimen actual: ley 17.285

El Código, en su título X, destina media docena de artículos para referirse al seguro aeronáutico¹⁶². Si bien allí el legislador reconoció acertadamente la necesidad de exigir al explotador una cobertura de seguro por responsabilidad civil obligatoria, entre otros¹⁶³, a la hora de definir los requisitos mínimos de ésta le bastó hacerlo mediante una sola oración al inicio del artículo 192, que simplemente remite a los límites cuantitativos de responsabilidad respectivos consagrados en el título VII del mismo ordenamiento legal: “El explotador está obligado a constituir un seguro por los daños previstos en los límites del título VII...”¹⁶⁴

Por lo tanto y siendo que en materia de daños a la persona del pasajero el artículo 144¹⁶⁵ del Código impone una limitación cuantitativa de responsabilidad de 1.000 argentinos oro, que al segundo trimestre de 2017 constituyen ARS

¹⁵⁹ Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras, celebrado en la ciudad de Roma el día 7 de Octubre de 1952. Ley 17.404 – B.O. 1/09/167 [*Convenio de Roma de 1952*].

¹⁶⁰ OACI Doc. 9920.

¹⁶¹ OACI Doc. 9919.

¹⁶² *El Código, supra* nota 151, art. 191 a 196.

¹⁶³ Véase *supra* nota 155.

¹⁶⁴ *Supra*, nota 151, art. 192.

¹⁶⁵ “En el transporte de personas, la responsabilidad del transportador, con relación a cada pasajero, queda limitada hasta la suma equivalente en pesos a mil (1000) argentinos oro, de acuerdo a la cotización que éstos tengan en el momento de ocurrir el hecho generador de la responsabilidad. Esta cotización será fijada por el órgano competente de la Administración nacional.” El Código, *supra*, nota 151, art. 144.

4.468.230¹⁶⁶ (equivalentes a USD 256.795¹⁶⁷ y DEG 181.146¹⁶⁸, aproximadamente); resulta que el explotador deberá contar con una cobertura mínima equivalente para satisfacer dicho requisito en la actualidad.

Ahora bien, dado que el presente trabajo presupone un sistema de responsabilidad tal que permita la reparación integral del daño causado a la persona del pasajero cuando sea procedente, resulta indispensable redefinir el régimen del seguro aeronáutico obligatorio del Código. Para ello, el proyecto de reforma respectivo deberá necesariamente suplir el requisito de cobertura mínimo pautado hasta hoy en relación directa con la limitación cuantitativa de responsabilidad que dejará de existir luego de la reforma, mediante referencias concretas respecto de los niveles mínimos de cobertura a exigir del explotador. A los fines de dicha determinación y habiendo tomado como referencia el sistema de responsabilidad concebido por el Convenio de Montreal de 1999, será útil comenzar contando con aquella directiva que dicho convenio contiene al respecto.

En su artículo 50, el Convenio de Montreal de 1999 exige al transportador mantener una cobertura en los siguientes términos:

Los Estados Partes exigirán a sus transportistas que mantengan un seguro adecuado que cubra su responsabilidad en virtud del presente Convenio. El Estado Parte hacia el cual el transportista explota servicios podrá exigirle a éste que presente pruebas de que mantiene un seguro adecuado, que cubre la responsabilidad en virtud del presente Convenio.¹⁶⁹

Como se puede observar, la redacción de dicho precepto es deficiente por no dar precisiones respecto de qué se entiende por “adecuada”, ni determinar qué tipo de sanción les cabe a aquellos transportadores que incumplan con dicha obligación. No obstante, se debe reconocer la sabiduría y conveniencia detrás de dicho precepto, que no registraba antecedentes en tratados de su especie. Asimismo, y como se explica en *Defining Aviation Insurance Coverage Adequacy Under the Montreal Convention of 1999*¹⁷⁰, es dable inferir que ha quedado librado a cada Estado Parte la decisión sobre los requisitos mínimos de cobertura a exigir de parte de sus transportistas. En este sentido, resulta pertinente analizar qué determinación han tomado en materia de requisitos mínimos de cobertura aquellos Estados cuya normativa interna también prevé la

¹⁶⁶ Véase en Banco Central de la República Argentina, Cotización del Argentino Oro, 2do. Trimestre de 2017, online: <http://www.bcra.gob.ar/PublicacionesEstadisticas/Cotizacion_argentino_oro.asp>

¹⁶⁷ Véase Banco de la Nación Argentina: <<http://www.bna.com.ar/>> (visitada por última vez el 28/08/2017)

¹⁶⁸ Véase Fondo Monetario Internacional, SDR Valuation, en línea: <http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx> (visitada por última vez el 28/08/2017)

¹⁶⁹ *Convenio de Montreal de 1999, supra* nota 152, art. 50.

¹⁷⁰ Sebastián Fernández Peña, *Defining Aviation Insurance Coverage Adequacy under the Montreal Convention of 1999* (2009) XXXIV Ann. Air & Sp. L. at 343.

posibilidad de una reparación integral del daño, ya sea mediante la adopción directa del Convenio de Montreal de 1999 u otro modo.

Legislación comparada

América Latina

En líneas generales, las leyes aeronáuticas vigentes en América Latina ostentan sistemas que consagran limitaciones cuantitativas de responsabilidad. Ello ocurre en el caso de Panamá,¹⁷¹ Costa Rica,¹⁷² Colombia,¹⁷³ Brasil,¹⁷⁴ Chile,¹⁷⁵ Bolivia,¹⁷⁶ Uruguay,¹⁷⁷ Honduras¹⁷⁸, Nicaragua,¹⁷⁹ Paraguay,¹⁸⁰ y Venezuela¹⁸¹, entre otros. Consecuentemente, las referencias que dichas leyes contengan en materia de seguro aeronáutico mínimo obligatorio se reducen a la exigencia de una cobertura tal que resulte suficiente para cubrir los límites cuantitativos de responsabilidad allí establecidos. Es entonces que, a los fines de resultar relevante en el contexto de esta investigación, la comparación con legislación de otros Estados sobre seguro aeronáutico obligatorio deba necesariamente versar sobre aquellas que posibiliten la reparación integral del daño cuando resulte procedente.

La excepción a la tendencia regional mencionada precedentemente se encuentra dada por la normativa aeronáutica de Perú donde, tanto la ley aeronáutica¹⁸² como su decreto reglamentario¹⁸³ disponen un sistema de

¹⁷¹ Ley No. 21 de 29 de enero de 2003 que regula la Aviación Civil, subroga el Decreto Ley 19 de 1963 y dicta otras disposiciones. Artículos 157 y 197.

¹⁷² Ley General de Aviación Civil No. 5150 de 14 de mayo de 1973 Publicada en Alcance No. 66 a La Gaceta No. 106 de 6 de junio de 1973. Artículos 256 y 172.

¹⁷³ Código de Comercio, Decreto Ley 410 de 1971. Artículos 1881, 1900, 1901.

¹⁷⁴ Código Brasileiro de Aeronáutica, ley No. 7.565, de 19 de diciembre de 1986. Artículos 257 y 281.1

¹⁷⁵ Código Aeronáutico, ley 18.916, fecha de publicación 08/02/1990. Artículo 144.

¹⁷⁶ Ley 2902 de Aeronáutica Civil de la República de Bolivia de 29 de octubre de 2004. Arts. 129 y 173.

¹⁷⁷ Código Aeronáutico. Ley 14.305. Artículos 156 y 182.

¹⁷⁸ Ley Aeronáutica Civil. Decreto No. 55-2004. Diario Oficial de la República de Honduras 19/05/2004, Núm. 30.393. Artículos 248/249 y 281.

¹⁷⁹ Ley General de Aeronáutica Civil, Ley 595. Artículos 204 y 199.

¹⁸⁰ Ley 1860 que establece el Código Aeronáutico de la República del Paraguay. Artículos 248 y 277.

¹⁸¹ Ley de Aeronáutica Civil, Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela No. 38.226, 12/06/2005 y ley de Reforma Parcial de la Ley de Aeronáutica Civil. Gaceta Oficial Número 39.140, 17/03/2009. Artículos 100 y 116.

¹⁸² Ley de Aeronáutica Civil del Perú N°27.261 [*Ley Aeronáutica del Perú*].

¹⁸³ Reglamento de la ley de Aeronáutica Civil. Decreto Supremo N° 050-2001-MTC [*Decreto Supremo*].

responsabilidad similar al diseñado por el Convenio de Montreal de 1999, a saber: responsabilidad directa hasta DEG 45.000 (equivalentes a USD 63.792¹⁸⁴ y ARS 1.109.988¹⁸⁵ aproximadamente) por pasajero en caso de lesiones o muerte¹⁸⁶ y responsabilidad subjetiva e ilimitada con inversión de la carga de la prueba por encima de dicho monto¹⁸⁷.

En lo que a seguros respecta, el Decreto Supremo impone a los pasajeros una cobertura por accidentes personales no inferior al primer umbral (i.e. DEG 45.000) mencionado precedentemente.¹⁸⁸ Como se puede observar, el legislador Peruano ha optado por utilizar la misma metodología seguida por aquellos Estados cuya normativa aeronáutica prevé una limitación cuantitativa de responsabilidad infranqueable en materia de daños a la persona del pasajero, es decir, vinculando el monto correspondiente a dicha limitación con el requisito mínimo de cobertura. Asimismo, el Decreto Supremo también exige del explotador un seguro de responsabilidad civil que cubra el exceso del monto mínimo mencionado pero sin brindar precisiones sobre la extensión de la cobertura en tales supuestos.¹⁸⁹

Aunque la ley peruana constituye un indicio importante en la dirección del análisis del presente trabajo, no reviste suficiente entidad como para deducir una conclusión definitiva que pueda ser trasladada de manera directa como propuesta de reforma del Código en materia de seguro aeronáutico obligatorio. De manera tal que será necesario extender el ámbito de análisis e incluir otros regímenes legales similares que, aun siendo extrarregionales, contemplen la reparación integral del daño y su cobertura. En ese sentido, a continuación será tratada la normativa emanada de la Unión Europea, Canadá y los Estados Unidos de América.

Unión Europea

Luego de aprobar en el año 2001¹⁹⁰ el Convenio de Montreal de 1999, la Unión Europea (UE) dispuso, mediante el Reglamento (CE) No 889/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de mayo de 2002 por el que se modifica el Reglamento (CE) no 2027/97 del Consejo sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente¹⁹¹, la aplicación directa del mismo para

¹⁸⁴ *Supra* nota 168.

¹⁸⁵ *Supra* nota 167.

¹⁸⁶ *Decreto Supremo, supra*, nota 183, art. 267.

¹⁸⁷ *Ley Aeronáutica del Perú, supra*, nota 182, art. 124.

¹⁸⁸ *Decreto Supremo, supra*, nota 183, art. 289, a), ii.

¹⁸⁹ *Decreto Supremo, supra*, nota 183, art. 289, b).

¹⁹⁰ Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 de abril de 2001, sobre la celebración por la Comunidad Europea del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Convenio de Montreal) D.O.L. 194 de 18.7.2001 [Decisión 2001/539/CE].

¹⁹¹ Reglamento (CE) No 889/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de mayo de 2002 por el que se modifica el Reglamento (CE) no 2027/97 del Consejo sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente [2002] D.O.J. 140/2 [*Reglamento (CE) N° 889/2002*].

todos los servicios aéreos operados dentro de su territorio; decisión que comenzó a regir durante el año 2004¹⁹².

Por otro lado y en consonancia con el Reglamento (CE) No.889/2002, la Unión Europea impuso requisitos mínimos de cobertura a sus transportistas a través del Reglamento (CE) N° 785 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de abril de 2004 sobre los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos¹⁹³ efectuando especial alusión al artículo 50¹⁹⁴ del *Convenio de Montreal de 1999*. Como se desprende de su artículo 6, inciso 1¹⁹⁵, la cobertura mínima exigida para operaciones comerciales es de DEG 250.000 por pasajero (equivalentes a USD 354.402¹⁹⁶ y ARS 6.166.603¹⁹⁷, aproximadamente). Tal como se puede apreciar y a diferencia de lo ocurrido en países como los mencionados en el apartado 3.1, la cobertura mínima exigida no guarda relación estricta con el monto concerniente al primer umbral de responsabilidad configurado por el Convenio de Montreal de 1999 (i.e. DEG 113.100), sino que lo excede ampliamente y hasta lo duplica en la actualidad. En efecto y conforme se explicita en el punto 2.a. de la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo – Requisitos de seguro para operadores aéreos en la EU – Informe sobre la aplicación del Reglamento (CE) N° 785/2004¹⁹⁸, dicho monto cubre “no solo la responsabilidad objetiva sino también la responsabilidad jurídica basada en actos ilícitos”. Ello demuestra que el monto exigido como requisito mínimo de cobertura no estará equiparado necesariamente con aquel resultante de la limitación cuantitativa de responsabilidad respectiva puesto que, en ocasiones como la aquí aludida, es notoriamente superior.

Por otro lado, las exigencias del Reglamento (CE) N° 785/2004 respecto a operaciones no comerciales que involucren aeronaves cuya masa máxima de despegue sea igual o inferior a 2.700 kg se ven atenuadas, ya que el artículo 6.1 le permite a los Estados miembros establecer coberturas reducidas en la medida

¹⁹² OACI Doc. 9740.

¹⁹³ Reglamento (CE) N° 785 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de abril de 2004 sobre los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos [2004] D.O.J 138/1 [*Reglamento (CE) N° 785/2004*].

¹⁹⁴ *Supra* nota 169.

¹⁹⁵ “Con respecto a la responsabilidad por los pasajeros, la cobertura mínima del seguro será de 250.000 DEG por pasajero. No obstante, con respecto a las operaciones no comerciales realizadas con una aeronave de una MTOM igual o inferior a 2700 kg, los Estados miembros podrán establecer una cobertura mínima del seguro más reducida, siempre que dicha cobertura sea al menos de 100.000 DEG por pasajero.” *Reglamento (CE) N° 785/2004, supra* nota 193, art. 6.1.

¹⁹⁶ *Supra* nota 168.

¹⁹⁷ *Supra* nota 167.

¹⁹⁸ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo - Requisitos de seguro para los operadores aéreos en la UE – Informe sobre la aplicación del Reglamento (CE) n° 785/2004. COM (2008) 216 final [*COM (2008) 216 fina*]

que no sean inferiores a 100.000 DEG (equivalentes a USD 141.761¹⁹⁹ y ARS 2.466.641²⁰⁰ aproximadamente).

Cabe destacar que el Reglamento (CE) N° 785/2004 aplica también a transportistas que no pertenecen a la UE (denominados “no comunitarios”) pero que, no obstante ello, sus vuelos tienen como destino algún punto del territorio de la UE; una cuestión no menor puesto que los explotadores argentinos que prestan servicios aéreos internacionales en esas condiciones deben cumplir también con dicho reglamento y, en consecuencia, ya cuentan con dicha cobertura. Como se explicará más adelante, este será un dato importante a tener en cuenta a la hora de analizar el impacto económico que la cobertura obligatoria a proponer para la reforma del Código tendrá, no solo sobre el explotador, sino también sobre el mercado asegurador.

Por último, cabe mencionar que el reglamento ha sido actualizado mediante el Reglamento (UE) N° 285/2010 de la Comisión de 6 de abril de 2010 por el que se modifica el Reglamento (CE) N°785/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos²⁰¹, pero únicamente en lo que a equipaje y carga respecta y como resultado de la actualización de las limitaciones cuantitativas de responsabilidad asociadas a dichos rubros e introducida al *Convenio de Montreal de 1999* a fines del 2009²⁰².

Canadá

En Canadá los reclamos derivados por incumplimiento del contrato de transporte aéreo interno de pasajeros se dirimen bajo las reglas del derecho privado interno, con fundamento en el derecho de origen judicial o *common law*²⁰³, que no prevé limitación cuantitativa de responsabilidad alguna aplicable al explotador de servicios aéreos. Asimismo, y a diferencia de la UE²⁰⁴, no aplica internamente en Canadá el *Convenio de Montreal de 1999* así como tampoco ningún otro instrumento integrante del denominado “Sistema de Varsovia”.

¹⁹⁹ *Supra* nota 168.

²⁰⁰ *Supra* nota 167.

²⁰¹ Reglamento (UE) N° 285/2010 de la Comisión de 6 de abril de 2010 por el que se modifica el Reglamento (CE) N°785/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos [2010] D.O.J. 87/19 [Reglamento (UE) N° 285/2010].

²⁰² OACI LE 3/38.1-09/87 del 4/11/2009 y OACI Doc. 9740 Suplemento del 20/04/2010.

²⁰³ “Cuando el *common law* es aplicable, la fuente normativa a la que deben acudir los jueces para resolver los casos litigiosos que se encuentran sometidos a su consideración, son sentencias dictadas por otros jueces en casos similares.” Julio César Cueto Rúa. *El “Common Law”* (Buenos Aires: Abeledo-Perrot, 1997) p. 22.

²⁰⁴ Véase apartado 3.2.

De cualquier manera, el seguro aeronáutico obligatorio se encuentra regulado por las *Regulations Respecting Air Transportations*²⁰⁵ en cuya Parte I, Sección 7, apartado 1, disponen que ningún transportista podrá operar servicios internos ni internacionales sin contar con una cobertura contra riesgos derivados de lesiones o muerte de pasajeros por una suma no inferior a aquella resultante de multiplicar CAD 300.000 (equivalentes a USD 240.150²⁰⁶, DEG 169.405²⁰⁷ y ARS 4.178.610²⁰⁸, aproximadamente) por el número de asientos disponibles para pasajeros en la aeronave y por ocurrencia.²⁰⁹ Como se puede observar, el importe mencionado guarda similitud con el monto requerido en la actualidad por el *Código*.²¹⁰

Estados Unidos de América

Al igual que en Canadá, en los Estados Unidos de América (EE.UU.) donde el *common law* también constituye el eje de su derecho privado interno, tampoco existen limitaciones cuantitativas de responsabilidad para el transporte de cabotaje. Sin embargo, todo lo relativo al seguro obligatorio de responsabilidad por accidentes de aeronaves se encuentra normado por el *Code of Federal Regulations* en el Título 14, Parte 205²¹¹ y aplica tanto a explotadores nacionales que operan servicios aéreos internos como internacionales, así como también a extranjeros que operan servicios internacionales hacia los EE.UU. (aquí también queda comprendido el explotador argentino que presta servicios aéreos internacionales hacia dicho país).

En ese sentido, el seguro de responsabilidad por accidentes de pasajeros, ya sea para cubrir daños derivados por lesiones o muerte de éstos, es de USD 300.000 por pasajero (equivalente a DEG 211.624²¹² y ARS 5.220.000²¹³ aproximadamente), y de un total por aeronave y por ocurrencia equivalente a USD 300.000 multiplicado por el 75% de la cantidad de asientos para pasajeros

²⁰⁵ Regulations Respecting Air Transportation S.O.R./1988-58 [Air Transportation Regulations].

²⁰⁶ Ver en Bank of Canada la cotización CAD/USD, online: <<http://bankofcanada.ca/rates/Exchange/currency-converter/>> (visitado por última vez el 28/08/2017)

²⁰⁷ *Supra* nota 168.

²⁰⁸ *Supra* nota 167.

²⁰⁹ "7 (1) No air carrier shall operate a domestic service or an international service unless, for every accident or incident related to the operation of that service, it has (a) liability insurance covering risks of injury to or death of passengers in an amount that is not less than the amount determined by multiplying \$300,000 by the number of passenger seats on board the aircraft engaged in the service; ..." *Air Transport Regulations, supra* nota 205, S.O.R./1998-58, s. 7.1.

²¹⁰ Véase apartado 2.

²¹¹ 14 C.F.R. § 205, online: Electronic Code of Federal Regulations <<https://www.ecfr.gov/>> actualizado al 27 de Julio 2017 [CFR].

²¹² *Supra* nota 168.

²¹³ *Supra* nota 167.

instalados en la aeronave. Si bien algo superior al monto de cobertura mínimo exigido por el Código para estos casos, constituye una pauta relevante para tener en cuenta a los fines de la presente investigación.

Propuesta sobre los requisitos mínimos de cobertura

Al analizar la legislación comparada (Perú, UE, Canadá y EE.UU.) en contexto con la Argentina, se observa que el requisito de cobertura mínima exigido al explotador de servicios aéreos por daños a la persona del pasajero ronda, en promedio, los DEG 171.435 (equivalentes a USD 243.000²¹⁴ y ARS 4.228.686²¹⁵, aproximadamente). En efecto y si bien dicho monto puede tomarse como un indicador válido en materia de cobertura mínima por daños ocasionados a la persona del pasajero, proponerlo sin más como pauta o patrón de medida para la reforma del Código que aquí se pretende elaborar, sin contemplación alguna de los estándares argentinos, podría resultar arbitrario y, en consecuencia, conspirar contra su postulación como argumento válido en esta propuesta de reforma. Ahora bien, analizado en el contexto de la redacción del Código no resulta así ya que, como se explica en el apartado 2, exige una cobertura mínima equivalente a DEG 181.146 que guarda notable similitud con el promedio mencionado precedentemente.

Por lo expuesto, se propone que en aras de garantizar una efectiva indemnización que deba adjudicarse al pasajero como resultado de lesiones o muerte durante su transporte, resultará crucial que el proyecto de reforma del Código incluya una referencia concreta respecto al requisito mínimo de cobertura que, teniendo en cuenta las conclusiones arribadas en la presente investigación, podría mantenerse en los cánones actuales del Código pero consignado en derechos especiales de giro y a saber: DEG 180.000 (equivalentes a USD 255.170²¹⁶ y ARS 4.440.000, respectivamente).

En lo relativo al transporte aéreo gratuito de pasajeros llevado a cabo por cuenta de aquél quien no explota actividad aerocomercial²¹⁷, el artículo 163 del Código prevé una limitación cuantitativa de responsabilidad de 300 argentinos oro (equivalentes a ARS 1.340.469²¹⁸, USD 77.038²¹⁹ y, DEG 54.344²²⁰, aproximadamente) por pasajero. Teniendo en cuenta que la construcción teórica del presente trabajo finca en la abolición de sistemas de responsabilidad con limitaciones cuantitativas para casos de lesiones o muerte de pasajeros, entendemos que dicha distinción resulta superflua y debe ser descartada en el proyecto de reforma del Código. En ese sentido, coincidimos con la solución que al efecto ha brindado la Prof. Dra. Griselda D. Capaldo en su propio proyecto de

²¹⁴ *Supra* nota 168.

²¹⁵ *Supra* nota 167.

²¹⁶ *Ibid.*

²¹⁷ Federico N. Videla Escalada, *Derecho Aeronáutico* (Buenos Aires: Víctor P. de Zavalía – Editor, 1973) T. III, p. 330 [*Videla Escalada*].

²¹⁸ *Supra* nota 166.

²¹⁹ *Supra* nota 167.

²²⁰ *Supra* nota 168

reforma²²¹, donde establece la posibilidad de que las partes puedan pactar la atenuación e incluso la eximición de la responsabilidad en los casos de transporte gratuito y benévolo, respectivamente.

Continuando con transporte aéreo no oneroso y aun cuando el presente trabajo no versa estrictamente sobre propuestas de reforma al régimen de responsabilidad por daños a la persona del pasajero, cabe recordar que su mención resulta insoslayable a la hora de efectuar propuestas en torno a la extensión de la cobertura para dicho riesgo. Aclarado ello, se entiende que una solución adecuada para estos supuestos sería aquella que surge del artículo 6.1 del Reglamento (CE) N° 785/2004²²², y en ese sentido se postula dentro de la presente propuesta de reforma del Código, una cobertura mínima correspondiente a DEG 100.000 (equivalente a USD 141.761²²³ y ARS 2.466.641²²⁴, aproximadamente) para el caso de operaciones no comerciales.

Finalmente, el incumplimiento de los mentados requisitos mínimos de cobertura hará al explotador pasible de las siguientes sanciones: denegación del certificado de explotador de servicios aéreos o su anulación, y la prohibición del derecho de paso o sobrevuelo sobre el territorio nacional.

Revisión de los requisitos mínimos de cobertura

Ya sea que verse sobre un sistema de responsabilidad subjetivo puro (responsabilidad subjetiva e ilimitada con inversión de la carga de la prueba) o compuesto (responsabilidad objetiva o directa limitada hasta un monto e ilimitada por encima de éste), queda claro a esta altura que la propuesta de reforma del Código en este aspecto deberá ser tal que permita la reparación integral del daño cuando sea procedente. En ese sentido, se toma también como postulado para este análisis que el sistema de responsabilidad en cuestión consignará al DEG como moneda de referencia. En ese caso, la reforma también debería contener un sistema de actualización periódica de los límites expresados en DEG tal como lo prevé el Convenio de Montreal de 1999²²⁵. Si bien el monto mínimo de cobertura propuesto en el apartado 4 de la presente investigación no guardará estricta relación con ninguna limitación de responsabilidad, su actualización periódica resultará conveniente.

Ahora bien, más allá de la incorporación del sistema de actualización mencionado, se ve también necesaria la implementación de un sistema de revisión de los mentados mínimos de cobertura, fundamentalmente para la etapa inicial de entrada en vigencia del nuevo régimen. La industria de la aviación comercial y la del seguro aeronáutico, si bien independientes una de la otra, se encuentran relacionadas en tanto y en cuanto aquella no hubiera podido desarrollarse en la dimensión que ha adquirido hoy sin la protección que le provee la otra. Por dicha razón, resulta crucial que los cambios propuestos en

²²¹ Prof. Dra. Griselda D. Capaldo, *Proyecto de Código Aeronáutico* (Buenos Aires: Proyecto ICAO-ARG/07/803 año 2010), art. 325 y 326 [*Proyecto Capaldo*].

²²² Véase apartado 3.2.

²²³ *Supra* nota 168.

²²⁴ *Supra* nota 167.

²²⁵ Convenio de Montreal de 1999, *supra* nota 152, art. 24.1

materia de cobertura mínima para la reforma del Código revistan la proporcionalidad necesaria de manera tal de no alterar la ecuación económica de ambas; ya que modificaciones desproporcionadas se verían traducidas en aumentos nocivos de primas y franquicias que irremediablemente serían trasladadas al explotador y, en última instancia, recaerían sobre el pasajero. Sin dudas y en lo que a la actualidad argentina respecta, ello conspiraría contra el desarrollo de la industria aerocomercial de cabotaje que actualmente se encuentra en los albores de lo que aparenta ser un proceso de expansión y que, de llevarse a cabo de manera prolija, ordenada y segura, configuraría una conectividad inédita en el país.

En ese sentido, y en aras de propender al éxito de la reforma del Código que aquí se sugiere, se entiende necesario que ella también incluya normativa asociada que permita monitorear tanto la evolución del mercado asegurador como el eventual impacto económico sobre los explotadores aéreos, de manera que permita advertir con suficiente antelación cualquier desequilibrio que pudiera traer aparejados efectos adversos para ambas industrias. A tal fin, se propone que el proyecto de reforma del Código vaya acompañado de normativa que permita instrumentar el mencionado seguimiento. En ese sentido, se sugiere la creación, por vía regulatoria, de sistemas que permitan la comunicación entre ambas industrias y los organismos de control respectivos (Superintendencia de Seguros de la Nación –SSN– y la Administración Nacional de Aviación Civil –ANAC–), de manera tal que la administración pública pueda llevar a cabo el monitoreo de la normativa vigente e instrumentar las revisiones que puedan requerirse de manera sensible y eficaz.

Antecedentes de ese tipo se pueden encontrar en la UE donde, por medio de la COM (2008) 216 final²²⁶, ambos integrantes del sector son escuchados periódicamente y proporcionan a la Comisión Europea la información necesaria para decidir, en su caso, revisiones de los requisitos mínimos de cobertura establecidos en el Reglamento (CE) N° 785/2004²²⁷. En líneas generales, la Comisión Europea calificó como “limitado” el impacto que la entrada en vigor del reglamento mencionado tuvo sobre la mayor parte de los explotadores aéreos determinando, en consecuencia, innecesaria la revisión de los requisitos mínimos de cobertura allí estipulados. A la hora de explicar dicha conclusión, la Comisión Europea esgrime que las compañías aéreas de envergadura acostumbran a suscribir de antemano pólizas de seguros de cobertura superior a la de los requisitos mínimos debido a razones vinculadas con el manejo del riesgo empresarial o por la propia imposición de los arrendadores de aeronaves. Tal ha sido la conclusión de la Comisión Europea aún después de detectar el ejercicio de la opción prevista por el artículo 6.1 in fine²²⁸ del Reglamento (CE) N° 785/2004 por parte de algunos Estados miembros en materia de operación no comercial de aeronaves ligeras.

Plaza aseguradora

²²⁶ *Supra* nota 198.

²²⁷ Véase *supra* nota 193

²²⁸ *Supra* nota 195.

Como fuera mencionado en el apartado 165, la obligatoriedad respecto de seguros de responsabilidad impuesta al explotador emana de la primera parte del artículo 192 del Código. Tal exigencia se compone de otro requisito que el legislador estableció también sobre el explotador en el segundo párrafo de dicho precepto, pero esta vez tendiente a establecer la plaza autorizada desde donde tomar dicha cobertura, en los siguientes términos:

Quando se trate de explotadores nacionales, los seguros por accidentes al personal contratado en la República o por daños producidos con motivo del vuelo de sus aeronaves, a los pasajeros y mercancías transportados o a terceros y sus bienes, deberán ser contratados con aseguradores que reúnan los requisitos exigidos por la ley respectiva.

Como se puede apreciar, el legislador optó por reglar el asunto remitiendo a la normativa que regula la actividad aseguradora nacional. De allí, se colige que el legislador se refirió al Decreto 10.307/53²²⁹, dictado con el fin de reordenar la ley 12.988²³⁰ del año 1947, ambos sancionados con anterioridad al Código. En el artículo 2 del mencionado decreto, se dispone la prohibición de asegurar en el extranjero a personas, bienes o cualquier interés asegurable de jurisdicción nacional.

Luego, y como consecuencia de la crisis económica que atravesó la Argentina a comienzos del siglo XXI, se declaró el estado de emergencia del transporte aerocomercial en general mediante el dictado del Decreto DNU 1654/2002²³¹. En lo que al seguro obligatorio respecta, el DNU releva al explotador nacional de servicios aéreos de la prohibición de contratar cobertura en el exterior desde el 1^{ro} de septiembre de 2002 en adelante; situación que se encuentra vigente, puesto que fue prorrogada mediante el dictado del Decreto 1012/2006²³². Los fundamentos enunciados en los considerandos de la citada norma tienen que ver fundamentalmente con el aumento, a nivel mundial, de las primas de las pólizas de aeronavegación con motivo de los atentados ocurridos el 11 de septiembre de 2001 en territorio estadounidense, que motivó la intervención de los Estados quienes súbitamente se vieron obligados a solventar mediante fondos creados al efecto (ya sea de manera individual o en conjunto a través de la OACI), pero que el Estado Nacional Argentino, como reconoció en el DNU, no estaba en condiciones de imitar. Si bien es cierto que las secuelas de los referidos atentados tuvieron un efecto devastador para la industria aseguradora internacional, lo cierto es que el mercado de los seguros de aviación ha superado dicha crisis y, por ende, se entiende que el estado de emergencia decretado a su respecto debería cesar.

Asimismo, importa destacar que el dictado de los mencionados decretos motivó un reclamo judicial por parte de la industria aseguradora local contra el Estado Nacional persiguiendo su declaración de inconstitucionalidad, que fue dirimido en favor de los reclamantes y confirmado por la Corte Suprema de

²²⁹ B.O. 19/06/1953.

²³⁰ B.O. 11/07/1947 [DNU].

²³¹ B.O. 06/09/2002.

²³² B.O. 08/08/2006.

Justicia de la Nación en el año 2015²³³. Dicha acción se erigió en torno a los siguientes fundamentos: (i) la violación del artículo 2 de la ley 12.988 y artículo 192 del Código, (ii) la vulneración del principio de reserva del mercado asegurador que atenta contra su solidez, y (iii) la imposibilidad de someter a las compañías de seguros extranjeras al contralor de la Superintendencia de Seguros de la Nación y, consiguiente desconocimiento de la solvencia de las mismas, precarizando así tanto la situación del asegurado como del damnificado. En lo que al fallo de la Corte respecta, la decisión no se avoca al fondo del asunto sino simplemente a poner de resalto la orfandad probatoria respecto al carácter apremiante de la situación que hubiere podido justificar el haber soslayado el proceso ordinario de creación de normas.

Teniendo en cuenta el desvanecimiento de la justificación que motivó la declaración del estado de emergencia del sector aerocomercial y la argumentación que destaca la industria aseguradora en su acción declarativa de inconstitucionalidad en pos de la función social del seguro (aludida por Videla Escalada citando a Le Goff²³⁴), parecería oportuno que el proyecto de reforma del Código mantenga la prohibición mencionada en la medida que el reaseguro directo en el exterior sea permitido sin condicionamientos. En otras palabras, considerando la peculiaridades del riesgo aeronáutico y la interdependencia²³⁵ existente entre el seguro y el reaseguro en este sentido, se estima necesario que la reforma del Código no ocurra de manera aislada, sino de la mano de una revisión del marco regulatorio del reaseguro que hoy se encuentra normado por la Resolución N° 35.615/2011 de la SSN y modificatorias²³⁶, que sólo permite efectuar operaciones directas de reaseguro en el exterior por vía de excepción y previa resolución fundada de dicho organismo²³⁷. De esa forma, se estará honrando lo decidido por la Corte en el fallo citado precedentemente, puesto que el debate en cuestión deberá encausarse por vía parlamentaria.

Vehículos aéreos no tripulados

El uso y operación de los VANTS en la República Argentina se encuentra regulado por la Resolución 527/2015 de la Administración Nacional de la

²³³ Asociación Argentina de Compañías de Seguros y otros c/ Estado Nacional – Poder Ejecutivo Nacional s/ Nulidad de acto administrativo, CSJ 799/0213 (49-A) /CS1, 27/10/2015.

²³⁴ Videla Escalada, *supra* nota 217, T. IV. b. p. 865

²³⁵ “El artículo 779, apartado 1, del Código de Comercio Alemán da la siguiente definición del reaseguro: <el reaseguro es el seguro del riesgo asumido por el asegurador> “*El Reaseguro de los Ramos Generales*” (Zurich: Compañía Suiza de Reaseguros, quinta edición, 1988) p. 31.

²³⁶ B.O. 28/02/2011.

²³⁷ *Ibid*, art. 1 y 19.

Aviación Civil²³⁸ y modificatorias²³⁹, que en su artículo 13²⁴⁰ impone sobre sus propietarios u operadores la obligación de contratar un seguro de responsabilidad civil por los eventuales daños que pudieren causar a los terceros superficiarios, bajo apercibimiento de denegar el derecho de circulación. En relación con la extensión de dicha cobertura obligatoria, el propio precepto también establece los requisitos mínimos asociados mediante referencia directa a aquellos que, a su vez, son exigidos al explotador de aeronaves en el artículo 160 del Código y fueran mencionados en el apartado 1. Asimismo, la Resolución 40250/2016 de la Superintendencia de Seguros de la Nación²⁴¹ ampliatoria de la Resolución 527/2015 refrendó mediante su artículo 2²⁴² dichos requisitos mínimos de cobertura.

En virtud de lo expuesto, cabe resaltar que las menciones efectuadas respecto del proyecto de reforma del Código en el apartado 1, relativas a los requisitos mínimos de cobertura por daños a terceros en la superficie, comprenden necesariamente a los VANTs, cuya relevancia ha quedado recientemente demostrada con el primer fallo judicial²⁴³ mediante el cual se decidió procesar a un usuario por el delito de lesiones culposas causadas a dos peatones en la vía pública, como consecuencia de la pérdida de control y consiguiente caída a tierra del vehículo y que muy probablemente resulte el prólogo de una acción civil por daños y perjuicios.

Finalmente, los debates que se sucedan en torno a la reforma del Código (fuera de lo estrictamente atinente al seguro obligatorio por responsabilidad civil objeto de esta investigación) también pueden resultar de utilidad a la hora de tratar las discrepancias asociadas con la denominación de estos vehículos que, a diferencia de otros países, no son considerados aeronaves no tripuladas propiamente dichas por entenderse en la actualidad que no quedan comprendidos dentro de los requisitos asociados con el concepto de aeronave que dicta el *Código*; artículos 79 y 36 del Código respectivamente.

²³⁸ B.O. 15/07/2015 [*Resolución 527/2015*].

²³⁹ Resolución 457/2016, Administración Nacional de Aviación Civil - B.O. 28/06/2016 y Disposición 172/2015, Administración Nacional de Aviación Civil - B.O. 24/10/2015.

²⁴⁰ "Los propietarios u operadores de vehículos aéreos pilotados a distancia o sistemas de vehículos aéreos pilotados a distancia están obligados a contratar un seguro de responsabilidad por los daños a terceros que pudiera ocasionar su operación. No se autorizará la circulación aérea de vehículo alguno previsto por este artículo, a menos que acredite tener asegurados tales daños. Las coberturas de riesgos no podrán ser inferiores a las establecidas, para aeronaves, en el artículo 160 del Código Aeronáutico". *Supra*, nota 239, art. 13.

²⁴¹ Resolución 40250/2016, Superintendencia de Seguros de la Nación -B.O. 26/12/2016.

²⁴² "La Suma Asegurada no podrá ser inferior a la establecida por la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC) en la Resolución ANAC N° 527/2015 y sus modificatorias y complementarias." *Ibid.*, art. 2.

²⁴³ *B.A., S. s/Procesamiento*, Cámara Nacional de Apelaciones en lo Criminal y Correccional – Sala I, 06/06/2017, IJ-CCCLXXVI-392.

Conclusión

La necesidad de la reforma del Código constituye un hecho inexorable. Entre los variados institutos cuya reforma se propugna, se encuentra el sistema de responsabilidad aplicable al explotador que debería posibilitar la reparación integral del daño causado a la persona del pasajero cuando resulte procedente. Desde luego, cualquier modificación en torno a éste impactará invariablemente sobre la extensión de la cobertura del seguro de responsabilidad civil exigible al explotador que hoy el Código vincula de manera estricta y directa con la limitación cuantitativa de responsabilidad correspondiente. Resulta entonces, que ante un escenario donde la responsabilidad del explotador derivada de los daños a la persona del pasajero sea ilimitada, será necesario estipular los requisitos mínimos de cobertura asociados para conocimiento del explotador a la hora de gestionar un certificado para la explotación de servicios aéreos (o simplemente pergeñar su plan de negocios), de la autoridad regulatoria (en este caso la Administración Nacional de Aviación Civil) a la hora de evaluar tales peticiones y, de los propios pasajeros ante el eventual caso de decidirse por la contratación de una cobertura mayor para su transporte.

Tras haber analizado la legislación comparada y tenido en cuenta las conclusiones dictadas por la experiencia en materia de liquidación de siniestros de esta índole a nivel local, se propone que el requisito relativo al seguro de responsabilidad civil por daños a la persona del pasajero que deba mantener el explotador, sea consignado en derechos especiales de giro y no pueda ser inferior a DEG 180.000.

Ciertamente, la instauración de un monto mínimo de cobertura deberá requerir revisiones periódicas que tengan por fin monitorear su impacto sobre la industria del transporte aéreo, así como también la aseguradora de manera de corregir cualquier efecto adverso. En ese sentido y en aras de que la reforma del Código resulte exitosa, no bastará con explicitar montos mínimos de cobertura, sino que deberá además ir acompañada de normativa que, de manera paralela, arbitre canales de comunicación entre las industrias mencionadas y los organismos que las regulan, a saber: la Administración Nacional de Aviación Civil y la Superintendencia de Seguros de la Nación, respectivamente.