



Universidad de Buenos Aires
Facultad de Ciencias Económicas
Biblioteca "Alfredo L. Palacios"



El transporte aéreo

Koffman, Jaime

1956

Cita APA:

Koffman, J. (1956). El transporte aéreo.

Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas

Este documento forma parte de la colección de tesis doctorales de la Biblioteca Central "Alfredo L. Palacios".
Su utilización debe ser acompañada por la cita bibliográfica con reconocimiento de la fuente.

Fuente: Biblioteca Digital de la Facultad de Ciencias Económicas - Universidad de Buenos Aires

UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES
Facultad de Ciencias Económicas

ORIGINAL

1501
660

"EL TRANSPORTE AEREO"

TRABAJO DE TESIS DOCTORAL

Presentado por

JAIKE KOFFMAN -

Matrícula 15962

ESPERANZA 562

88-4901

Buenos Aires, Noviembre de 1956



ORIGINAL

EL TRANSPORTE AEREO

Í N D I C E

Teorías del Espacio Aéreo	Pag. 1
Teoría de la Libertad	" 1
Teoría de la Soberanía	" 3
El Régimen Jurídico del Espacio Aéreo	" 6
Convenciones Internacionales	" 15
Convención de París	" 15
Convención Iberoamericana	" 20
Conferencias Panamericanas	" 21
Convención de Chicago	" 22
I.A.T.A.	" 27
Responsabilidad en el Transporte Aéreo	" 30
Riesgos del Transporte aéreo	" 44
Características de las legislaciones aéreas de América Latina	" 49
La Responsabilidad aérea en América Latina	" 55
El Costo del Transporte Aéreo	" 69
Aeronavegación en la República Argentina	" 87
Sus Comienzos	" 87
Secretaría de Aeronáutica	" 90
Sociedades Mixtas de Aeronavegación	" 95
Creación del Ministerio de Aeronáutica	" 100
La Nueva Política Aérea	" 102
El Plan Prebisch y la Aeronavegación	" 102
Conclusiones	" 104

BIBLIOGRAFIA

- A. AMBROSINI "Instituzioni di Diritto Aeronautico"
- O. BONOMO "Aviation Commerciale"
- M. HENRI BOUCHE "L'economie du Transport Aerien en Europe"
- E. Bielsa "Tratado de Derecho Administrativo"
- E. CORBINO "Economia e Politica Marittima"
- E. A. FERREIRA "Doctrina Argentina en el Derecho Internacional Aéreo"
- FAUCHILLE "Le Domaine Aerien et le Regime Juridique des Aerostats"
- ENRIQUE DÍAZ DE GUIJARRO..... "Responsabilidad en los Accidentes Aéreos"
- PE. GIOVANNINI "Técnica dei Costi"
- H. GOBEATO "Organizzazione dei fattori della Produzioni"
- J. A. LENA PAZ "Exposición y Comentario del Código Argentino de Aeronáutica"
- GAY D. MONTILLA "Principios de Derecho Aeronáutico"
- E. Hamilton "El Derecho Aéreo"
- E. de THIERRY "Analisi del Costo della Produzioni"
- E. MILLER "International Air Transport Association"
- A. F. LICAL "La Organización de La Aviación Civil Internacional"

CODIGO AERONAUTICO ARGENTINO

CODIGO DEL AIRE BRASILEÑO

CODIGO DEL AIRE DE CHILE

CODIGO DE AERONAUTICA DEL URUGUAY

C A P I T U L O I.

TEORIAS DEL ESACIO AEREO

Convenciones

TEORÍAS DEL ESPACIO AÉREO

(Convenciones)

Distintas teorías, unas absolutas, otras relativas, han tratado de explicar la condición jurídica del espacio aéreo, tanto desde el punto de vista del derecho público, como del derecho privado, y de su análisis resultan dos poles o puestas: 1) La teoría de la libertad; 2) La teoría de la soberanía.

Mientras la primera sostiene la libertad absoluta del espacio aéreo, la segunda afirma la soberanía absoluta del estado subyacente.

TEORÍA DE LA LIBERTAD: Fue expuesta y desarrollada por Fauchille en su estudio "Le Domaine Aérien et le Régime Juridique des Aérostats" realizado en el año 1901.

Fauchille dice, que el aire por su fluidez e inmensidad no es susceptible de apropiación y soberanía, por cuanto la soberanía implica posesión material. Sigue diciendo, que es imposible a un Estado tener la atmósfera bajo su poder y a su disposición, No puede marcar sobre sus ondas la menor señal de una autoridad continua, ni se concibe que su actividad la modifique o la transforme. Por ende, no existía otra alternativa que la de declarar la libertad del aire. El argumento de más peso en contra de esta teoría radica en el derecho que todo Estado tiene de tutelar su existencia como tal, es decir, defenderse a sí mismo, a sus ciudadanos, a los bienes y derechos de los mismos de todo peligro que puede provenir del espacio aéreo. Renunciar a tal derecho sería renunciar a la razón misma de la existencia del Estado.

El mismo Fauchille reconoció la necesidad de atemperar el principio de la libertad absoluta, en virtud de los riesgos y peligros que podría significar para los Estados subyacentes con libertad.

No debemos olvidar el derecho de conservación de los Estados que se traduce en defensa y seguridad, policía sanitaria y aduanera, represión del espionaje, etc.

Dice Gay de Fontella en su libro "Principios de Derecho Aeronáutico" (pag. 72) que estas limitaciones al principio de la libertad absoluta del espacio aéreo demuestran cómo al admitir esos derechos los sostenedores de esta teoría reconocían el derecho de soberanía que pretendían impugnar.

La atmósfera para Fauchille y sus partidarios es rebelde a toda posesión material y por lo tanto no es susceptible de dominio alguno.

"Parece imposible aislar el espacio del aire que se encuentra en él. La condición del aire debe pues comunicarse a la del espacio". Algunos autores también partidarios de esta tesis, dicen que la imposibilidad de una soberanía en el espacio atmosférico es una consecuencia directa de la imposibilidad de su limitación.

En contra de estas razones desestimadas por inexactas se dice que el aire no es comparable como elemento, en el aspecto jurídico al espacio aéreo en que se encuentra. Corresponde aquí hacer una distinción entre el aire y el espacio atmosférico en el cual aquél está contenido, tema este muy bien tratado por Ambrossini.

Establece una distinción entre el aire, elemento gaseoso, móvil de renovación pereable, y el espacio atmosférico en el cual el aire está contenido. Al primero todos los hombres pueden usarlo libremente y no puede ser objeto de propiedad y soberanía.

Continúa diciendo Ambrossini, que el espacio atmosférico circunda todo el orbe terráqueo y constituye una unidad físicamente indivisible. No sería posible hablar de una frontera en el sentido terrestre constituida por signos materiales y tangibles, sino únicamente de frontera ideal. Luego, cuando se dice propiedad y soberanía del espacio atmosférico, es necesario tener en cuenta los límites eventuales de tales derechos; sea en el sentido de la extensión horizontal o vertical-

sea en relación a su contenido.

Deberá precisarse hasta donde llega la soberanía del Estado, y en lo relativo a su contenido, admitido el derecho de propiedad privada y el de la soberanía, si cabe la limitación en su contenido.

En cuanto a la naturaleza jurídica, esto es, si ese espacio es o no una cosa, las opiniones divergen.

Los defensores de la teoría afirmativa, entienden que siendo el espacio aéreo objeto de derecho es una cosa, y si no lo fuera no se concebiría su apropiación. Los que sostienen la teoría negativa estiman que el espacio no posee aptitudes físicas para ser objeto de apropiación. La tendencia que prevalece es la de la teoría negativa.

Otros autores sostienen la libertad del espacio aéreo a partir de una cierta altura, es decir en función de una determinada distancia, más allá de la cual, ese espacio deja de ser objeto de apropiación. Alguien ha llevado esa altitud a 10.000 metros en mérito a la visibilidad pero es más o menos arbitraria y sería necesario establecerla por acuerdos internacionales, sin perjuicio de que en la práctica sería casi imposible determinar desde la tierra si esa altitud ha sido o no observada.

TEORÍA DE LA SOBERANÍA: Los defensores de esta teoría, consideran al espacio aéreo un accesorio necesario del territorio del Estado, y sujeto a su jurisdicción del mismo modo que el suelo y el subsuelo. El argumento esencial que se manifiesta en favor de la teoría de la soberanía está basado en el derecho que todo Estado tiene a su conservación, esto es, asegurar su existencia como tal, contra todo peligro que pueda surgir desde el espacio aéreo. Es de tanta solvencia este argumento que los más ardientes defensores de la libertad del espacio aéreo reconocieron ciertas limitaciones a esa libertad absoluta en lo relativo al orden público estatal y especialmente en materia mi-

litar, aduanera, y de sanidad.

La teoría de la soberanía no implica la imposibilidad de tránsito, en épocas normales, de aeronaves de otros países. No puede ser negado un derecho de tránsito inofensivo ya que sería ir en contra de la utilidad general, y en contra del desarrollo del tráfico aéreo, y además está de por medio un principio fundamental, el de la libertad, que no debe ser limitado sino cuando lesiona el derecho de terceros, o de la colectividad.

Este derecho de pasaje inofensivo que según Ambrosini comprende el de sobrevuelo, el de aterrizaje en lugares autorizados, o en caso de necesidad donde sea posible, pertenece a la categoría de derechos elementales que nadie puede desconocer sin violar los supremos principios que deben regir la convivencia humana. "El ejercicio de ese derecho de vuelo inofensivo sobre los fundos privados y sobre el territorio del Estado no destruye el principio de la soberanía como no destruye el derecho de propiedad de los particulares; la soberanía no puede ser concebida en modo tan absoluto que no implique ninguna limitación, ella debe ser entendida en armonía con los intereses de los particulares y de la colectividad, aún internacional, para tutelar el bienestar y promover el progreso. La historia de las comunicaciones prueba que el principio de la soberanía de un Estado sobre su territorio (en cuyo concepto debe incluirse el espacio aéreo) es bien conciliable con el derecho de pasaje de los ciudadanos de otros Estados a través de su territorio": Ambrosini, "Instituzioni di Diritto Aeronautico".

La disputa doctrinaria tiene hoy día escaso interés desde que la teoría de la soberanía de los Estados en sus respectivos espacios aéreos, limitada por el derecho de tránsito inofensivo ha sido consagrada por convenios internacionales bilaterales y plurilaterales.

En la Convención de París en 1919 se estableció en

el artículo 1° el principio de la soberanía completa y exclusiva en el espacio atmosférico situado sobre su territorio y aguas territoriales adyacentes. Por ley N° 12.152 del 14/1/35 nuestro país aprobó la adhesión a la Convención de París.

Ahora bien, este concepto de soberanía absoluta emanado del art. 1° de la Convención, tiene una limitación y es, la del tránsito inofensivo de las aeronaves, ya que el art. 2° estableció que: "Cada Estado contratante se obliga a acordar en tiempo de paz, a las aeronaves de los otros Estados contratantes la libertad de pasaje inofensivo sobre su territorio, siempre que las condiciones estipuladas en la Convención sean observadas". En el art. 3° la Convención de 1919 estableció que cada Estado contratante tiene el derecho de prohibir, por razones de orden militar, o en interés de la seguridad pública, el vuelo por encima de determinadas zonas de su territorio a las aeronaves de los otros Estados contratantes. Asimismo se reserva el derecho en tiempo de paz, en circunstancias excepcionales, de restringir o de prohibir provisionalmente, y con efecto inmediato, el vuelo por encima de su territorio o de una parte de su territorio a condición de que esa restricción o prohibición sea aplicable sin distinción de nacionalidad a las aeronaves de todos los otros Estados".

Nuestro país ha reglamentado el derecho de tránsito inofensivo por la ley 13345 del 15/10/48, cuyo art. 1° establece: "La actividad de vuelo de aeronaves sobre el territorio argentino y sus aguas jurisdiccionales queda restringido en las zonas de riesgo, zonas de peligro y zonas de vuelo prohibido". Se comprende dentro de las zonas de riesgo aquellas donde existen peligros visibles; el sobrevuelo sobre esas zonas se efectuará de acuerdo a reglamentaciones. Zonas de peligro son aquellas donde existen peligros invisibles, y de acuerdo al art. 3° de la ley no podrán ser sobrevoladas sino durante

el tiempo concedido por la autoridad que tenga jurisdicción sobre las mismas. Zonas prohibidas son las que fije el Poder Ejecutivo, sobre las cuales no podrá volar ninguna aeronave excepto las del Estado de carácter público, previamente autorizadas, según expresa el art. 4° de la ley.

EL RÉGIMEN JURÍDICO DEL ESPACIO AÉREO Hemos visto que la formación del régimen jurídico de la aviación civil internacional estuvo en sus orígenes determinada por dos corrientes opuestas y divergentes en absoluto: la de la libertad del espacio aéreo, y la de la soberanía de los Estados sobre el propio cielo. La controversia intensa que sobre este tema se había suscitado entre juristas, políticos y entendidos de la aviación, ha concluido en el terreno del derecho positivo a favor de la teoría de la soberanía.

Esta solución positiva no podía impedir el desarrollo del tráfico aéreo civil que, desde la famosa convención de París de 1919, que fué la primera en sancionar el principio de la soberanía, se viene desarrollando en forma vigorosa, utilizando al otro principio, también sancionado por aquella convención, a sea el del derecho de paso inofensivo. Un sector particular de este tráfico, que es el más importante, vale decir el de las líneas aéreas regulares, ha debido luchar contra otro principio también aceptado por la Convención de París y ratificado en Chicago en 1944, según el cual la institución de tales servicios está subordinada al consentimiento previo de aquellos Estados sobrevolados.

Esto ha traído como derivación una lucha por la conquista de las rutas aéreas mundiales, lo que ha llevado a recurrir a fórmulas jurídicas diversas, entre las cuales encontramos, en forma principal, la de los acuerdos bilaterales entre los Estados vinculados por las líneas aéreas, con el fin de asegurar la absoluta libertad del comercio aéreo, o por a-

quelloz estados menos capacitados para sostener la libre concurrencia, a poner obstáculos a esa libertad.

Este breve introito constituye la parte primera del exámen a desarrollar sobre algunos principios fundamentales que representan los cimientos del derecho de la aviación y que a la vez constituyen la tónica en la solución del gran problema del régimen jurídico del tráfico aéreo internacional y a la que denomina con toda propiedad Antonio Amerssini: "Libertad del comercio aéreo bajo el signo de la soberanía". Se trata de justificar el actual principio del derecho positivo, aceptado por todas las convenciones internacionales y por todas las leyes nacionales, de la soberanía de los estados sobre el propio cielo, y el otro principio, también de derecho positivo, pero no tan firme, ni tan claro como el primero, del derecho de paso inofensivo, a favor de todos los aerónaves civiles, las de líneas regulares inclusive; principios éstos cuya combinación constituye y constituirá en el futuro, un sistema de equilibrio político-jurídico-económico apto para asegurar el desarrollo pacífico del comercio aéreo internacional y con ello, la misma paz del mundo como determina el Preámbulo de la Convención de Chicago de 1944.

El problema de la condición jurídica del espacio aéreo tiene un doble aspecto, uno de derecho privado, y el otro de derecho público; derecho del propietario del suelo sobre el espacio aéreo correspondiente y derecho del estado sobre el propio territorio aéreo. Desde el primer punto, en los comienzos de la aviación, cuando se volaba a alturas no muy elevadas, y era peligroso para las personas y cosas de la superficie, era explicable la aversión de los propietarios de los fundos, y los juristas y tribunales, en su esfuerzo de justificar el derecho de vuelo, fueron a menudo en contra del texto de las leyes civiles, todas las cuales sancionan el derecho del propietario del suelo sobre el espacio aéreo

sobrestante. Gran esfuerzo a no dudar, pero hoy resulta prácticamente inútil, ya que respetando por un lado la letra y el espíritu de la ley, se puede por el otro demostrar que el ejercicio del vuelo, realizado en condiciones normales, no lesiona ni limita, el derecho del propietario del suelo y se reduce a un uso insoportable de la propiedad ajena.

Existen diversas teorías formuladas por la doctrina y por la jurisprudencia para atenuar o negar, en favor de la aviación, el derecho del propietario del suelo sobre el propio cielo.

El argumento fundamental, mediante el cual estas teorías intentan negar que el propietario del suelo, tenga un derecho de propiedad también sobre el espacio correspondiente, más allá del límite señalado por las construcciones y plantaciones, consiste en que no se puede concebir un derecho de propiedad sobre un objeto que, como el espacio aéreo, no es susceptible de posesión material fija y duradera y de aquella exclusividad de ejercicio que importa el derecho de propiedad.

En contra de estas doctrinas se puede observar que el espacio aéreo es un elemento esencial e inseparable del suelo, sin el cual éste no se concibe, porque sino no podría ofrecer toda la utilidad de que es capaz: luz, calor, lluvia, etc., que provienen de alturas prácticamente infinitas y que permiten la vida de los hombres en su superficie.

Mérito indudable de la aviación es el haber puesto en evidencia que el suelo es una entidad no bidimensional, es decir, longitud y latitud, sino tridimensional, longitud, latitud y profundidad o altura. De ahí que cuando se realiza una actividad sobre el suelo, por lógica necesidad se debe entender ipso jure sobre el espacio aéreo correspondiente, quedando así eliminada la objeción que el espacio aéreo no es capaz de un apoderamiento estable y duradero y de exclusividad de dominio, ya que la posesión y el dominio del espacio no son

más que el reflejo de la posesión y el dominio del fundo.

Esta concepción es consagrada por todos los Códigos modernos, los que declaran que la propiedad del suelo se extiende al espacio aéreo sobrestante, sin indicar límites. El Código Civil argentino sanciona en su art. 2516 que tal derecho se extiende a cualquier altura, lo que es perfectamente lógico, porque ya se expresó que la luz, el calor, la lluvia, etc. llegan al suelo desde distancias prácticamente infinitas.

Ya determinado el derecho del propietario del suelo sobre el espacio aéreo, es necesario determinar la naturaleza y los límites del derecho del aviador, de sobrevolar los fundos privados.

El hecho de volar sobre un fundo privado, constituye solamente un uso inocuo de la propiedad ajena; uso que no sólo debemos declarar lícito, sino, que no debe impedirse sin una razón especial por el mismo propietario.

El vuelo sobre fundos privados, realizado en forma normal con las formalidades establecidas por la ley, no afecta ni restringe en modo alguno los derechos del propietario. La práctica del vuelo moderno lo demuestra en forma diaria de una manera más que evidente. Como consecuencia es inútil recurrir al concepto de servidumbre u otra análoga limitación legal, concepto que importa siempre una efectiva limitación de la exclusividad de dominio. Semejante disposición no existe, en el caso de la aviación, en ninguna ley, fuera de algunas situaciones especiales, v.g., la de fundos limítrofes con los aeropuertos o aeródromos.

Estas relaciones entre propiedad privada y derecho de sobrevuelo tiene, una confirmación en todos los códigos más modernos; como el cod.civil italiano de 1942, el que dispone: "el propietario del suelo no puede oponerse a actividades de terceros que se lleven a cabo a alturas tales que él no tenga interés en excluirlas". Concordantes con este concepto el

G. de Navegación italiano dice así: "el vuelo sobre fundos de propiedad deberá realizarse en forma que no lesione los intereses del propietario del fundo" (Art. 523).

Bisla en su tratado de derecho administrativo (t. 3.º pág. 342) dice que aún cuando la libre navegación aérea sea o puesta con el art. 2518 del Cód. Civil argentino, no obstante "no afecta por eso sólo, substancialmente el derecho del propietario, ya que ese derecho es, como tal, un interés jurídicamente protegido, el que no se minora con el tráfico aéreo realizado según las disposiciones de policía que el Estado ha dictado"; y continúa "se trata de una restricción pues ni siquiera genera servidumbre la navegación aérea, porque no afecta la exclusividad del derecho del propietario".

El derecho de volar sobre el fundo privado no constituye, por lo tanto, una servidumbre, ni una limitación del derecho de propiedad.

Pasando del derecho privado al derecho público analizaremos los diversos conceptos y problemas, y determinaremos también el derecho de propiedad privada con respecto al derecho de soberanías del Estado. Se ha abandonado el concepto de que la soberanía no es sino la misma propiedad del territorio, la doctrina moderna considera la soberanía como la expresión de un general y autónomo derecho de jurisdicción sobre el territorio y sobre los propios súbditos, de un poder estatal de autodeterminación y de monopolio de la fuerza para hacer respetar las propias leyes.

El territorio del Estado, al igual que el fundo privado, no puede concebirse más que tridimensionalmente -longitud, latitud y altura o profundidad-, de donde resulta evidente que el concepto de territorio queda integrado por el espacio aéreo, y por lo cual se ha afirmado que también al espacio aéreo corresponde la denominación territorial. Concepto éste ya aceptado en el consenso general.

Aceptado así el criterio de que el territorio está necesariamente integrado por el espacio aéreo, carece de todo valor la objeción de que la soberanía no se puede concebir allí donde el poder físico del Estado no puede llegar. Hoy día el Estado está en condiciones de imponer su poder, merced a los modernos aerostatos en las más altas capas en la atmósfera.

El argumento de mayor peso, el más fundamental, en favor de la teoría de la soberanía del Estado, radica en el derecho que todo Estado tiene de tutelar su existencia como tal. Es decir, de defenderse así mismo, a sus ciudadanos, a los bienes y derechos de los mismos, de todo peligro que pueda provenir del espacio aéreo. A tal derecho irrenunciable del Estado, se une el concepto de soberanía; renunciar a ese derecho, sería renunciar a la razón misma de su existencia.

Este reviste una importancia tan extraordinaria, que los partidarios del principio de la libertad del aire han reconocido que todo Estado tiene el derecho, que emana de su poder soberano, de ejercer sobre la atmósfera correspondiente al propio territorio todos aquellos actos necesarios para su conservación: de orden militar, aduanero, sanitario, y en general de orden público y de policía.

Si no dejamos de lado el principio de que la actual organización política de los Estados determina una demarcación de sus fronteras y un cuidado celoso del ejercicio de soberanía, debemos llegar a la conclusión de que la teoría de la libertad de la atmósfera en lo que respecta a la navegación aérea carece de suficientes condiciones como para poder ser sostenida.

Ya demostrado que existe, y se justifica racionalmente, un derecho de soberanía de los Estados sobre el propio cielo, veamos ahora qué relación existe entre este derecho y la circulación aérea; es decir, si el derecho de soberanía puede, en condiciones normales, excluir o limitar el libre ejercicio

de la aeronavegación internacional, especialmente en lo relativo a la creación y ejercicio de las líneas aéreas regulares. Como premisa debemos decir, que el derecho de soberanía sobre el espacio aéreo no acarrea la negación de la libertad de la circulación aérea.

Diversos autores hablan de un derecho de paso o tránsito inofensivo, pero sin precisar su naturaleza, y sobre todo, sin destacar la evolución que se va sufriendo en este aspecto.

Es menester, partir de la comprobación de que el pasaje de las aeronaves aún extranjeras, sobre el cielo de los Estados, mientras ocasiona ventajas a los individuos y a la comunidad internacional, no lesiona ni limita el derecho de soberanía.

Se puede recurrir también en este caso al concepto de uso inecu del derecho ajeno, que no puede sin motivo fundado, ser prohibido. Concepto este que asume particular importancia en el caso de la aviación que por común consentimiento de toda la humanidad es necesario favorecer y desarrollar.

La aviación es uno de los tantos medios de transporte y comunicación, como la navegación, ferrocarriles, etc.; y la evolución de las comunicaciones, especialmente en los últimos tiempos, demuestra justamente cómo el derecho de soberanía del Estado sobre su territorio (incluido el espacio aéreo), es bien conciliable con el derecho de tránsito y comunicación de los ciudadanos extranjeros sobre este territorio.

Tal derecho de tránsito no afecta el derecho de soberanía, porque el Estado puede siempre en caso de emergencia suspender su ejercicio, y aún también puede reglamentarlo.

Entiéndase que no sólo se trata de derecho consuetudinario, sino también derecho positivo internacional, sancionado por la Convención de Barcelona en 1921, sobre la libertad de comunicación y de tránsito, ; no hay en principio, razón alguna

para que de aquí deba ser excluida la aviación.

Las razones de seguridad del Estado, es decir, la tutela del secreto militar, del espionaje aéreo, etc., saben en las condiciones actuales de la técnica militar a ningún valor, especialmente a las líneas aéreas regulares, es decir aquellas que deben seguir rutas determinadas, fácilmente controlables con horarios fijos y aterrizajes en aeropuertos ya determinados con anterioridad, tal como lo disponen las convenciones internacionales y acuerdos bilaterales.

Luego no se puede concebir una doctrina moderna de la soberanía en contraste con el derecho de tránsito inofensivo. Puede invocarse, a este respecto, un concepto análogo a lo de la socialidad del derecho de propiedad privada. Como en el derecho privado ha tomado cuerpo el principio de los límites sociales de la propiedad, antes considerada en su concepto de absoluta, así en el derecho público, aún internacional, se va consolidando un concepto de soberanía más flexible. Se tiene en cuenta el hecho de que los Estados no viven aislados, sino con relaciones coordinadas, y forman un sólo cuerpo. De ahí que el derecho de soberanía por más amplia y enérgico que se le quiera concebir, no debe considerarse en forma tan absoluta que no admita ningún límite, y vaya en contra de las más elementales necesidades humanas. Este derecho de soberanía, como el derecho en general debe ser entendido en función y armonía con los intereses de los individuos y de la colectividad, en el plano nacional e internacional.

El derecho de vuelo inofensivo, está indicado y sancionado en la Convención de París en su art. 2º y por la de Chicago art. 5º, aunque no de manera perfecta ya que estas convenciones configuran por un lado el derecho de sobrevuelo inofensivo, como una concesión que se hacen los Estados, y por lo tanto eminentemente revocable, mediante la denuncia de la convención, y por el otro niegan este derecho a los aviones de las

líneas aéreas regulares. (art. 15° Conv. París y 6° Conv. de Chicago).

En lo que atañe a estas últimas se ha dado un paso en firme con el acuerdo de tránsito de Chicago -éste acuerdo a los aerónaves de los Estados contratantes también en servicio sobre líneas aéreas regulares, libertad de tránsito y de aterrizaje técnico- que podemos considerarlo de aplicación general, ya que lo han ratificado gran número de Estados, y su contenido siempre se acepta en los acuerdos bilaterales para la institución de líneas aéreas regulares, que prácticamente las hay en número ilimitado.

El acuerdo de tránsito (transit agreement) se refiere al derecho de tránsito y escala técnica, y no al derecho de cargar y descargar pasajeros, correo y mercancías, es decir, la quinta libertad del aire o libertad del comercio aéreo.

No obstante debemos decir que como se trata de una concesión es eminentemente revocable.

Para un adelanto muy grande con respecto a la libre navegación aérea, ha sido dado con el art. 5° de la convención de Chicago, el que sanciona el derecho de cargar y descargar en cualquier lugar del territorio de los Estados contratantes, pasajeros y mercancías, a favor de aviones comerciales, aunque para líneas regulares, este derecho no alcanza.

Esta disposición, puede tener un gran porvenir, porque la aviación libre, como la marina libre (trampas) puede convertirse en reguladora del transporte aéreo en general. Es de desear que los Estados, que por el artículo 5° ya visto, están autorizados a poner condiciones sobre el propio territorio, en este tópico, no dicten normas que vayan en contra del espíritu del artículo mencionado.

Hemos visto pues, que el derecho de sobrevuelo inofensivo, ya amplia y fácilmente concedido por los acuerdos generales y bilaterales respecto a la circulación aérea interna

cional, no es considerado contrario al derecho de soberanía, que los Estados han confirmado nuevamente en Chicago y con la siguiente fórmula: "Soberanía completa y exclusiva".

Este derecho de tránsito inofensivo tiende a ser reconocido como un derecho de tránsito primordial. Este derecho garantizado contractualmente durante muchos años en todos los acuerdos bi y plurilaterales, se transforma de concesión contractual en una verdadera norma de derecho internacional. Es decir, la costumbre que se va creando en esta actividad y con toda la fuerza obligatoria que ésta tiene en el derecho internacional.

CONVENCIONES INTERNACIONALES

Esbozada la teoría del espacio aéreo, nos detendremos a estudiar ahora las convenciones internacionales:

Remontándonos en el tiempo, el antecedente más antiguo en lo relativo a convenciones internacionales sobre la materia que nos ocupa, lo encontramos en el convenio suscrito el 26 de julio de 1913, suscrito en forma provisional, entre Alemania y Francia con el único deseo de uniformar y reglamentar la navegación aérea sobre el territorio de ambas naciones. Esto como único antecedente anterior a la guerra de 1914. Con el Tratado de Versalles, en la Parte XI del mismo, se prohibió a Alemania la fabricación e importación de material de vuelo, y aún de disponer de su aviación militar; reservándose los aliados el derecho de sobrevolar el territorio alemán.

CONVENCION DE PARIS: En el año 1919 se reúne en París la Convención Internacional para la reglamentación de la navegación aérea, Convención que contó con la presencia de 29 Estados. La convención fué un éxito y tuvo los auspicios del Gobierno Francés, el que formuló las correspondiente invitaciones a los Estados aliados para que se reunieran en París a los efectos de

redactar una convención que uniformara las normas jurídicas, con el objeto de asegurar la navegación aérea.

El 13 de octubre de 1919 fué suscripta la Convención por todos los participantes. Varias veces fué modificado su texto primitivo por los Protocolos de los años 1920, 1922, 1923, 1929 y 1933.

Nuestro país por intermedio de la ley 12152 sancionada el 9 de enero de 1935 adhirió a los principios sustentados en la Convención de 1919.

El texto de la Convención era contrario a los principios de igualdad de derechos, representación y tratamiento de las partes contratantes, siendo restrictivo el derecho de adhesión. La parte más favorable (los mayores derechos) era para los países signatarios del Tratado de Versalles, y era necesario para adherirse haber participado en la guerra y ser miembro de la Sociedad de las Naciones o en su defecto obtener el consentimiento de los países aliados. El artículo 5° establecía que era necesaria la obtención de un permiso especial para sobrevolar el territorio de otro Estado signatario, pero se planteaba la siguiente cuestión: dado que los aliados tenían el permiso de sobrevolar territorio alemán en virtud del Tratado de Versalles, los Estados adherentes con posterioridad y que no hubiesen firmado el Tratado se encontrarían en situación inferior.

El planteo de la cuestión no se hizo esperar y Suiza consiguió que en la Conferencia de Embajadores, se resolviera modificar ese artículo mediante un Protocolo firmado el 1° de mayo de 1920 posteriormente ratificado el 27 de octubre de 1922. En definitiva, se establece que cada Estado contratante tiene el derecho de concluir convenciones particulares con Estados no contratantes siempre que no establezca prescripciones contrarias a las de la Convención de 1919.

De acuerdo a los artículos 6° y 7° la nacionalidad

de las aeronaves corresponde al Estado donde se han matriculado, y se rigen por las leyes del país que haga el registro.

En un principio se determinó que la nacionalidad de las aeronaves era la del propietario, y si fuera una sociedad sólo se registraría como nacional si el presidente y 2/3 de los administradores eran ciudadanos del país en que se matriculaba la aeronave. Esta tesis estaba en contra de la que admitía la teoría del domicilio y por esa razón fué modificado el art. 7° en la forma primeramente anunciada.

En lo referente a la aeronavegación internacional la Convención exige la marca de nacionalidad que cada aparato debe llevar, además, matrícula, nombre y domicilio del propietario, certificado de navegabilidad, y la autorización que el Estado que otorgó la matrícula da al personal navegante. Además cuando la aeronave tenga capacidad para 10 personas es obligatorio el empleo de receptor y transmisor.

Las aeronaves de los Estados contratantes pueden atravesar el cielo de los otros Estados contratantes sin aterrizar, siguiendo la ruta ya establecida por el país sobrevolado. Pero, para los vuelos de servicios regulares internacionales su implantación estaba subordinada al consentimiento de los Estados interesados, siendo incluidos como tales aquellos Estados que aún sin ser escalas fuesen sobrevolados. Se reconoce a los Estados el derecho de establecer la obligación de aterrizar en un aeropuerto determinado y la de establecer preferencias a las empresas nacionales que realicen servicios externos.

Siguiendo con la enumeración de aquellos artículos de real importancia para este trabajo, nos encontramos que los artículos 19 a 25 inclusive, se refieren a reglas a observar por las aeronaves a la partida, en curso de vuelo y aterrizaje, como asimismo aquellos documentos de obligatoriedad para aquellas aeronaves que prestan servicios de carácter

internacional, los cuales son: los certificados de matrícula y navegabilidad, la habilitación del personal de a bordo incluso comandante y piloto, conocimiento y manifiesto de la carga, nómina completa de pasajeros, libro de a bordo y licencia para aparatos con equipo radiotelegráfico.

En lo que respecta al libro de a bordo, ya enunciado, se percibe la obligatoriedad de su conservación por el término de 2 años, posteriores a la última inscripción.

Se determina la reciprocidad en el trato a recibir por las aeronaves de los Estados contratantes en caso de aterrizaje, salvamento, asistencia, etc., los que recibirán el mismo trato que los nacionales. Para aquellos salvamentos que se hagan en el mar se aplican las normas de derecho marítimo, salvo convención en contrario.

Las aeronaves sujetas a las disposiciones de la Convención de París de 1919 son sólo las privadas, excluidas las del Estado (militares, aduaneras, de policía).

La Convención creó con funciones de organismo permanente la Comisión Internacional de Navegación Aérea (C.I.N.A.) y se la constituyó con desigualdad de representación. En efecto, el art. 34, originario, daba la siguiente representación por Estados: 2 a EE.UU., 2 a Francia, 2 a Japón, 2 a Italia y 1 a Gran Bretaña, 1 a Dominios Británicos y 1 a cada Estado restante.

La desigualdad de tratamiento, representación y derechos originó la reunión de Copenhague convocada por los Estados no beligerantes, donde se criticó la Convención de 1919. Todas las objeciones formuladas fueron obviadas por el protocolo de 1923. Este organismo (C.I.N.A.) se encuentra bajo la dependencia de la Sociedad de las Naciones, y tiene atribuciones administrativas, legislativas, judiciales, consultivas. La C. I. N. A. estudia las modificaciones a la Convención de 1919, rectifica e interpreta las disposiciones técnicas contenidas en

los anexos, da su opinión sobre cuestiones prácticas que se le someten a examen y por último, informa a los Estados adheridos sobre todos los aspectos relativos a navegación aérea, meteorología, radiotelegrafía, investigaciones científicas relativas a esas actividades, y publica cartas de navegación aérea.

En lo que respecta a controversias suscitadas entre las partes (Estados contratantes) sobre cuestiones de índole no técnica, respecto a la interpretación de las cláusulas de la Convención, son resueltas por la Corte Permanente de Justicia Internacional, y en caso de no llegar a un acuerdo sobre la producción y competencia de la Corte, se resolverá la controversia por arbitraje.

Es interesante destacar que para completar las disposiciones de la Convención, y más aún, de reglamentar los aspectos técnicos emanados de la misma, se aprobaron varios anexos, ocho en total que versan sobre los siguientes tópicos: El Anexo A se refiere a las marcas de las aeronaves, determina la forma cómo deben indicarse la nacionalidad y matrícula y además los caracteres, tamaño y tipo. Establece la forma de agrupar las letras para recibir o transmitir señales radiotelegráficas y fija un formulario al que los certificados de matrícula deberán adaptarse. El Anexo B se refiere al certificado de navegabilidad a concederse a la aeronave previos requisitos a llenar, ya que debe presentarse al proyecto, revelar sus condiciones técnicas, indicar a qué tipo pertenece, las pruebas de vuelo realizadas y su resultado, instrumental y material empleado. El Anexo C establece que el Diario de Ruta es obligatorio y con indicación de la nacionalidad, domicilio del propietario, nombre y apellido del constructor y carga útil.

El Libro de Aeronóvil es obligatorio para todos los aviones dedicados al servicio público y debe llevar inscripto los nombres del constructor y propietario, como así también todos los datos atinentes a sus personas, tipo y número de serie

del motor, hélice y aparato de radiotelegrafía; debe contener las instrucciones pertinentes al funcionamiento del avión, pruebas a que fué sometido, revisiones, reparaciones, y cualquier información de carácter mecánico.

Además del Diario de Ruta y del Libro del Aeronóvil, debe llevarse en los aparatos destinados al transporte de personas y mercaderías, el Libro del Motor el cual indicará: tipo de motor, datos relativos a su constructor, n° de revoluciones, máximas, potencia, fecha de fabricación y la época de iniciación de su vida útil, marca de matrícula, horas de funcionamiento; revisiones, reparaciones, piezas substituidas, etc. Es de señalar que es obligatorio un libro por cada motor.

Por fin, El Diario de Señales, es el que indica hora y fecha en que se transmiten o reciben señales, con indicación del nombre de la persona o estación que envió o recibió las mismas.

El Anexo D, se refiere a las luces y señales, el cual indica las luces a llevar, las señales para el aterrizaje, socorro y para cambio de ruta, como asimismo reglas para la circulación en los aeropuertos, etc., etc.

El Anexo E, es el que se relaciona con los requisitos necesarios para la obtención de la patente de piloto. El Anexo F, sobre Cartas Aeronáuticas internacionales y Señales en el Vuelo, aceptando los sistemas aprobados en las Conferencias de Londres de 1909 y París de 1913 sobre mapas mundiales al millonésimo. El Anexo G, se refiere a informaciones meteorológicas. El Anexo H, reglamenta las funciones de fiscalización aduanera.

CONVENCIÓN IBEROAMERICANA

En el año 1926 se realiza en Madrid una Convención que siguió más o menos con las mismas características, salvo algunas modificaciones.

La Convención Ibero Americana reconoce la plena sober-

ranía del espacio aéreo, y consagra la libertad de sobrevuelo para los aeromóviles que tengan la nacionalidad de un país contratante. Crea la C.I.A.R.A., o sea la Comisión Ibero-Americana de Navegación Aérea, la cual tiene amplias atribuciones para resolver los problemas de todo carácter que se le presenten. No se encuentra sometida a la Sociedad en las Naciones ni a la Corte permanente de la Haya. Para cualquier pleito suscitado exige el arbitraje. Consagra la igualdad de los Estados miembros. En esta Convención participaron 21 Estados siendo sólo ratificado por 7.

CONFERENCIAS PANAMERICANAS: En 1923 se reúnen en Santiago de Chile los participantes a la 3a. Conferencia Panamericana, que creó la Comisión Interamericana de Aviación Comercial para que hiciera un proyecto de normas jurídicas relative a la aviación comercial para someterlo a la aprobación de los países americanos. Esta Comisión no concretó nada y es en 1928, en la siguiente Conferencia, en la Habana, en que se presenta un proyecto de Convención que fué aprobado y suscripto por 21 países pero ratificado sólo por 10 países.

Las prescripciones de esta Convención eran similares a las de París de 1919 y también a la de Madrid de 1926.

Entre las innovaciones introducidas en la Convención Panamericana se encuentran la que dispone que el Comandante de un aeromóvil, a falta de reglamentación, tiene los derechos y obligaciones del capitán según la legislación marítima de cada Estado; la que señala que la reparación de daños a las personas y bienes se rige por la ley del lugar y en caso de conflicto en la interpretación de la Convención se resolverá dicho conflicto por arbitraje.

Otras Convenciones importantes son las de Varsovia y Roma. La 4a. realizada en 1929 fué organizada por la Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo. En esta conferencia se toca el delicado tema de la responsabilidad aérea.

La Convención de Roma realizada para unificar las reglas referentes a los daños causados por los aviones a los terceros en la superficie, fué suscripta el 29 de mayo de 1933. Ambas serán desarrolladas en el Capítulo de "Responsabilidad Aérea".

CONVENIO DE CHICAGO: Hemos visto que a pesar de que el art. 1º de la Convención de París establecía el principio de la soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo, 3 excepciones se reconocieron:

- a) El derecho de libre paso inofensivo en tiempo de paz. Cada Estado se obligaba a reconocer este derecho siempre que las condiciones establecidas en la Convención fueran observadas. Este principio a su vez reconocía excepciones, ya que las aeronaves de un Estado contratante no podían volar sobre el territorio de otro Estado contratante, ni aterrizar sin autorización especial, tampoco se podían establecer líneas internacionales, con o sin escala, sin el previo consentimiento de los Estados sobrevolados; por último los Estados contratantes podían prohibir, por razones militares o en interés de la seguridad pública, el sobrevuelo de ciertas zonas de su territorio.
- b) Igualdad de vuelo de todas las aeronaves de los Estados contratantes. Las reglas establecidas por un Estado debían ser aplicadas sin distinción de nacionalidad. No obstante, un Estado podía reservar en beneficio de las aeronaves nacionales la explotación del transporte comercial de pasajeros y carga entre dos puntos de su territorio.
- c) Prohibición de acordar un régimen de favor a las aeronaves de Estados no contratantes. Los Estados contratantes podían concertar convenios particulares con Estados no contratantes, pero las estipulaciones de estos convenios no debían estar en contra de las reglas emanadas de la Convención ni lesionar los derechos de las partes contratantes de la Con-

vensión.

Al igual que la de París, la Convención de Chicago reconoce en su art. 1º la soberanía exclusiva de cada Estado sobre su territorio.

De acuerdo con el art. 2º se considera como territorio de un Estado la extensión terrestre y las aguas territoriales adyacentes que estén bajo la soberanía, jurisdicción protección o mandato de dicho Estado.

Para la determinación del régimen de vuelo sobre un Estado contratante la Convención distingue entre: 1) aeronaves del Estado; 2) aeronaves civiles no utilizadas en servicios internacionales aéreos regulares, y 3) aeronaves civiles de servicios aéreos regulares.

Se consideran aeronaves del Estado a las que son utilizadas en servicios militares, aduaneros o de policía. No podrán volar sobre el territorio de otro Estado ni aterrizar en él sin autorización.

Las aeronaves civiles no afectadas a servicios aéreos internacionales regulares son las que realizan transportes comerciales sin itinerarios prefijados ni horarios preestablecidos, a la manera de los barcos denominados "tramps".

La Convención les reconoce el derecho de volar sin hacer escalas sobre el territorio de los Estados contratantes y hacer escalas para fines no comerciales, sin necesidad de permiso previo, pero sujetos al derecho del Estado sobrevolado a exigir el aterrizaje. También podrán estas aeronaves embarcar y desembarcar pasajeros, correo y carga cuando se los utilice en el transporte remunerado, reconociéndose al Estado en que tenga lugar el embarque o desembarque, el derecho de imponer reglamentaciones, condiciones o reglamentos que estime pertinentes (cabotaje aereo nao.).

Para las aeronaves civiles utilizadas en servicios aéreos regulares se establece que ninguna de estas líneas po-

drá sobrevolar el territorio de un Estado contratante sin autorización de éste.

De la enunciación que antecede se desprende que la Convención consagra derechos favorables a la aviación libre mercantil. En cambio subordina a ciertos reglamentos o condiciones, como ser la autorización previa del Estado sobrevolado, la prestación de los servicios internacionales regulares.

Junto con la convención fueron aprobados dos acuerdos complementarios, el acuerdo de tránsito aéreo internacional y el acuerdo de transporte aéreo internacional, cuya aceptación es facultativa para los Estados que han ratificado la Convención. En efecto, puede suceder que siendo un país parte en la Convención no lo sea en los acuerdos, o bien que siendo parte en la Convención y uno de los acuerdos no lo sea en el otro. Queda de esta manera librada a la voluntad de los Estados el régimen del tráfico aéreo internacional sobre sus territorios.

Los acuerdos celebrados en Chicago en 1944 se refieren a las llamadas cinco libertades del aire que son muy conocidas y que enumeraremos a continuación.

Derecho de paso sobre el territorio de un Estado sin aterrizar, primera libertad.

Derecho de aterrizar para fines no comerciales, tales como reaprovisionamiento, reparaciones, etc., se la conoce a esta segunda libertad del aire como derecho de escala técnica.

Derecho de desembarcar pasajeros, correo y carga tomados en el territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave.

Derecho de embarcar pasajeros, correo y carga con destino al territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave.

Derecho de embarcar pasajeros, correo y carga con des

tine al territorio de cualquier Estado y de desembarcar los pasajeros, correo y carga provenientes de cualquier otro Estado.

El acuerdo de tránsito consagra las dos primeras libertades, el acuerdo de transporte a todas.

El fin perseguido por el acuerdo de transporte de Chicago consistía en abrir las rutas del aire a todos los países pero fracasó puesto que de los Estados que concurrieron a Chicago sólo 17 lo ratificaron y de éstos solamente tres países explotaban líneas aéreas internacionales (E.U.U., Suecia y Holanda). El acuerdo fué pronto denunciado. El gobierno argentino adhirió a la Convención de Chicago por el decreto 15110 del 24 de mayo de 1946.

Así como la convención de París creó la U.I.C.A. cuyas funciones hemos visto; la de Chicago ha dado nacimiento a la O.A.C.I. (Organización Internacional de la Aviación Civil) con funciones más amplias que la primera y una estructura más compleja.

La O.A.C.I. está constituida por una Asamblea, un Consejo, y los demás organismos necesarios. Entre estos tenemos la Comisión de la Navegación Aérea y el Comité del Transporte aéreo, luego se agregaron el Comité jurídico y el Comité de ayuda colectiva a los servicios de navegación aérea.

Los fines de la O.A.C.I. entre otros más son:

Asegurar el desarrollo de la aviación civil internacional en todo el mundo.

Establecer las técnicas de construcción y explotación de aeronaves para fines pacíficos.

Estimular el desarrollo de rutas aéreas, aeródromos y demás facilidades para el progreso de la aviación civil internacional.

Asegurar que los derechos de los Estados contratantes sean respetados, evitar toda discriminación, mejorar la se

guridad del vuelo, favorecer el desarrollo de la aeronáutica internacional, etc. etc.

Por el art. 47° de la Convención la O.A.C.I. gozará en el territorio de cada Estado contratante de la capacidad jurídica necesaria para el ejercicio de sus funciones. Tendrá personalidad jurídica a la medida que las leyes del Estado lo permitan.

La Asamblea: Es el órgano deliberativo y está compuesta por los delegados designados por los Estados contratantes. Cada Estado tiene derecho a un voto. Se reúne una vez al año mediante convocatoria por el Consejo. Puede realizar a pedido de éste o de 10 Estados contratantes reuniones extraordinarias.

El Consejo: Es el órgano permanente de la O.A.C.I. Está constituido por 21 Estados contratantes elegidos por la Asamblea. En la elección de los miembros del Consejo, la Asamblea dará una representación apropiada a: 1°) Los Estados de mayor importancia en materia de aeronavegación; 2°) Los Estados que más contribuyan para facilitar la aeronavegación internacional; 3°) Los Estados cuyo nombramiento tienda a asegurar en el Consejo la representación de las principales regiones geográficas del mundo.

El Consejo está obligado a presentar informes anuales a la Asamblea; llevar a efecto las decisiones de la Asamblea; administrar los fondos de la organización; informar a los Estados contratantes de cualquier infracción a la Convención, fijar los excolumentos del Presidente del Consejo, etc., etc., etc.,

La O.A.C.I. además de la facultad de concluir acuerdos con otros Estados u organismos posee también otras funciones que podemos llamar normativas.

Entre ellas un poder de iniciativa en materia de legislación aeronáutica internacional. Su comité jurídico elabora proyectos de convenciones que se someten a consideración de

la Asamblea y luego de aprobada pasa a ser ratificada por los Estados contratantes.

Además y por lo dispuesto por el art. 37 de la Convención tiene la O.A.C.I. un poder reglamentario ya que adoptará y enmendará normas, métodos y procedimientos sobre sistemas de comunicaciones y ayudas a la navegación aérea.

Por último señalamos las facultades jurisdiccionales de la O.A.C.I. para el caso de que exista entre 2 o más Estados contratantes algún desacuerdo sobre la interpretación o aplicación de la Convención, la cuestión será resuelta por el Consejo a petición de los Estados interesados. De la decisión del Consejo podrá apelarse ante el tribunal arbitral constituido por las partes o ante el Tribunal Permanente de Justicia Internacional de la Haya.

I.A.T.A. Al lado del organismo oficial O.A.C.I. desarrolla su actividad otro organismo internacional que en agosto del año 1919 se fundó en La Haya con el nombre de International Air Traffic Association, asociación cuyo objeto era realizar la unidad en la explotación de las líneas aéreas de las organizaciones afiliadas cuyas sedes representaran un interés internacional. Podían ser miembros aquellas organizaciones que hubiesen recibido de sus gobiernos respectivos la autorización para ejercer un tráfico aéreo de interés nacional. La I.A.T.A. reunía antes de la guerra la casi totalidad de las empresas europeas y un cierto número de Compañías de otros continentes según Lemoine (Traite de Droit Aérien pág. 38).

La actividad desarrollada por I.A.T.A. fué intensa coordinando los servicios de las Cías. Afiliadas. Por medio de un ajuste en los horarios de cada miembro de la organización, aseguraba la comodidad de los usuarios y la rapidez del transporte, cooperando en las redes nacionales y en los grandes recorridos internacionales. En sus comités técnicos se estudiaban todos los problemas. Se interesaba en los problemas jurí-

dices relativos a la actividad de sus asociados, actuaba también como cámara de compensación.

En 1945 se constituye en La Habana como continuadora de I.A.T.A. una Asociación del Transporte Aéreo Internacional que conservó la sigla I.A.T.A.

Esta asociación comprende miembros activos y miembros asociados. Solamente pueden ser miembros activos las empresas que realizan servicios comerciales regulares entre los territorios de dos o más estados, bajo el pabellón de un estado elegible como miembro de la Organización Internacional de la Aviación Civil.

Cualquier otra empresa que cumpla la explotación bajo el pabellón de un estado puede ser miembro asociado.

Los fines de la Asociación son:

Remover transportes aéreos seguros, regulares y económicos.

Desarrollar el comercio aéreo y estudiar los problemas relativos a esos efectos.

Desarrollar la cooperación entre las empresas de transportes aéreos que toman parte directa o indirectamente en un servicio de transportes aéreos internacional.

Cooperar con la O.A.C.I. y otros organismos internacionales.

Los órganos esenciales de la nueva I.A.T.A. son: La Asamblea General que es la autoridad suprema; El Comité Ejecutivo que tiene a su cargo la dirección; el Comité Financiero; el Comité Jurídico; el Comité Técnico y el Comité de Tráfico.

El comité Jurídico es muy importante en cuanto a sus funciones ya que interviene directamente en la elaboración de los proyectos de convenciones en preparación por el Comité Jurídico de la O.A.C.I. por medio de las sugerencias que le han de llegar.

Contribuye además a la unificación del derecho pri-

vado aeronáutico mediante la adopción de condiciones generales de transporte que son obligatorias para sus miembros y que éstos a su vez hacen observar a los usuarios.

C A P I T U L O II

RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTE AEREO

RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTE AEREO

El sistema de la responsabilidad en el derecho de la aviación, sea en doctrina como en su realización legislativa, comprende un doble aspecto. El uno en relación con el transporte en sí mismo bifurcándose, a su vez, según se trate del transporte de persona o de cosas; su régimen nos es dado por la Convención de Varsovia de oct. 12/920 "para la unificación de determinadas reglas relativas al transporte aéreo internacional" que estatuye un principio de responsabilidad contractual fundado en la idea de culpa subjetiva. El otro, basado en la idea del riesgo creado consagra, con respecto a los daños ocurridos a los terceros en la superficie y procedentes del avión en vuelo, un régimen de responsabilidad objetiva rigurosa en el que ni siquiera se ha admitido la excepción del caso de fuerza mayor; el sistema lo da la llamada "Convención de Roma del 29 de mayo de 1933 para la unificación de ciertas reglas relativas a daños causados por aeronaves a los terceros en la superficie". Por ello cuando se habla de responsabilidad aeronáutica cabe tener presente el lineamiento general de esta institución tal vez la más estudiada por la doctrina de la materia.

El problema de la responsabilidad aviatoria —o aeronáutica— ha sido calificado, a justo título, como uno de los de mayor jerarquía dentro de la esfera propia del derecho de la aviación.

Antes de la sanción de la ley francesa de mayo 11/924 sobre "navegación aérea", todavía vigente, los tribunales de aquel país se vieron abocados a la dilucidación del problema a través de casos sustancialmente análogos al que aquí nos ocupa, y lo hicieron, al menos en los pronunciamientos iniciales, en el mismo sentido que adopta ahora la justicia argentina. La coincidencia merece destacarse, especialmente porque nuestros magistrados la han producido a través de un razonamiento lógico-jurídico digno de encomio.

El tribunal civil del Sena, en fallos pronunciados en 1922 y 1924, citado al uno como la primer solución de principio en esta materia, consideró de origen contractual la responsabilidad del transportador aéreo de pasajeros, y que aquél era garante de la seguridad del viaje, sin más restricciones que las del caso fortuito, fuerza mayor o hecho de la víctima. Jungó, asimismo, nula toda cláusula exonerativa o limitativa de responsabilidad. Todo ello por aplicación de los arts. 1147, C. Napoleón, y 103, C.Com.francés; así, el tribunal referido asimiló, en una primera etapa jurisprudencial, el transporte aéreo al terrestre.

La solución de la jurisprudencia francesa no fué aceptada pacíficamente. Ripert, entre otras voces autorizadas, objetó la rigidez de la solución judicial por la que se hacía caso omiso de las modalidades tan especiales del nuevo medio de transporte. No se podía, entonces, sostenía Ripert, exigir al transportador aéreo garantías de seguridad absoluta, circunstancia ésta que el pasajero o el expedidor de mercancías conocen y aceptan. De allí la teoría de los "riesgos del aire" institución, para algunos, distinta y paralela al caso de fuerza mayor, para otros, mero caso de fuerza mayor no individualizado. Se afirmaría, por otra parte, que los errores de conducción del piloto escapan a todo control por parte del empresario de transporte aéreo, así como que la diligencia del personal, queda satisfecha con utilizar los técnicos del elenco relativamente reducido que el Estado habilita con todas las garantías de haber cumplido los requisitos que impone tareas de tanto riesgo como son las del transporte aéreo. En síntesis, el movimiento doctrinario tendió a que esta especie de transporte fuera asimilado al marítimo. De allí que en el campo del derecho de la aviación haya hecho camino, a punto de informar todo su sistema de responsabilidad, el distingue entre la culpa náutica y la comercial, aceptado por la doctrina

y la práctica internacionales del derecho de la navegación marítima.

Contemporáneamente a esta crítica apuntó también la disidencia judicial. El tribunal de comercio del Sena, al rechazar la naturaleza contractual de la responsabilidad del transportador aéreo, por accidentes a pasajeros, afirmaba la validez de la cláusula de limitación o exención de responsabilidad, la que "si bien no exonera al transportador en caso de culpa grave, produce, al menos, la inversión del cargo de la prueba en beneficio del transportador". Pero esta variante fué desestimada en grado de apelación.

Con alguna excepción, la legislación positiva del derecho de la aviación, influida por la doctrina, ha consagrado un régimen de responsabilidad atenuada para el transportador aéreo, en relación, cabe que se lo tenga bien presente, al transporte, en general. Así, la ya citada ley francesa de 1924, reproducción íntegra de un anteproyecto presentado por Ripert a la "Société d'études législatives" de Francia, la ley más completa para su época y aún en plena vigencia, sienta el principio de responsabilidad contractual. Preceptúa el art. 41 que "el transportador es responsable... salvo los casos de fuerza mayor o de vicio propio de la mercancía". A renglón seguido (art.42) dispone que al transportador le es permitido eximirse por cláusula expresa, de la responsabilidad que le incumbe en razón de riesgos del aire y por faltas cometidas por toda persona empleada a bordo en la conducción del aparato, siempre que este último haya partido en buenas condiciones de navegación, las que resultarán "juris tantum" del certificado administrativo que integra la documentación del aeromóvil. Por último, el art. 43 anula toda cláusula que tenga por objeto dispensar al transportador de su culpa personal. Si bien estas reglas se hallan ubicadas en el título y capítulo que trata del "transporte de mercaderías",

la exención autorizada se aplica también al transporte de personas, en razón del art. 48 de la citada ley, en cuanto dispone que el transportador puede exonerarse de su responsabilidad por accidentes ocurridos a los pasajeros, bajo las condiciones previstas por el art. 42, a saber: riesgo del aire y error de pilotaje (culpa náutica).

Sobre esta base legal los tribunales franceses han elaborado alguna doctrina cuyas conclusiones pueden sistematizarse en los siguientes puntos: la ley (dénayé 31/924) instituye un régimen particular que se aparta del principio de derecho común, en cuanto exige al transportador aéreo de la presunción de responsabilidad que le impone el C.C. francés, arts. 1147 y 1184; la responsabilidad contractual del transportador se aplica, en principio, con relación al pasajero de avión, el que debe ser conducido a destino sano y salvo; requiérese para el funcionamiento de dicha cláusula implícita de garantía un contrato de transporte típicamente oneroso; no presenta, en cambio, carácter contractual el transporte realizado en interés común del transportador y transportado en ausencia de toda promesa de contraprestación; plena validez del pacto o cláusula limitativa o eximente de responsabilidad en razón de riesgos del aire y errores constitutivos de culpa náutica cometidos por el personal a bordo del aparato, cualquiera sea el grado de culpa del piloto, lo que pone a cargo del damnificado la producción de la prueba de culpa del transportador, con exclusión de la culpa náutica o riesgo del aire (inversión de prueba). Basta la inserción de la cláusula en el billete de pasaje, sin necesidad de recurrir a pacto formal y expreso con el pasajero; la exención o limitación no cubre la culpa personal y directa del transportador, por ejemplo, el permitir que el avión vuele conducido por un piloto fatigado por haber excedido al máximo reglamentario de sus horas de vuelo durante la jornada, o proceder a la fijación de un recorrido determinado sin el debido

estudio previo de la ruta, sus posibilidades, características meteorológicas, etc. La culpa directa atribuida al transportador o a su personal en tierra debe guardar relación de causalidad con el hecho generador del accidente.

La Corte de Casación de Italia, al pronunciarse respecto a un caso anterior a la entrada en vigencia de la ley italiana de 1923 sobre navegación aérea (hoy derogada), entendió que la responsabilidad por daños ocurridos a pasajeros aéreos era de naturaleza contractual, encontrando su fundamento en los principios generales del derecho y no en las disposiciones que disciplinan el contrato del transporte de cosas. La citada ley de 1923 recurrió a los principios del transporte terrestre o marítimo, declarando la nulidad de todo pacto de irresponsabilidad total o parcial (ley de ag.20/923, art. 25 y 36).

En cambio, la ley alemana sobre tráfico aéreo, de ag. 1/922, cronológicamente una de las primeras concreciones legislativas en la materia, sienta, como principio general, un régimen de responsabilidad de tipo objetivo. El transportador queda obligado en cualquier caso, inclusive fuerza mayor, a la reparación del daño, con la sola excepción del supuesto de culpa de la propia víctima (art. 19 y 20); la amplitud del concepto sobre resarcimiento es atenuada por la limitación legal de su monto. Cabe aquí destacar el error científico y sistemático de esta ley, que comprende bajo un mismo principio tanto los daños emergentes del transporte (responsabilidad contractual) como aquellos derivados para los terceros en la superficie, ajenos a la explotación aviatoria (responsabilidad extracontractual). La ley no distingue y el principio ha sido interpretado como aplicable a ambas situaciones.

En nuestros días, el punto aparece resuelto por la Convención Internacional de Varsovia de oct. 12/929, la cual tiende a la unificación legislativa del transporte aéreo internacional. Con buen juicio las leyes o códigos de aviación de

los distintos países han reproducido, casi textualmente, las normas de la Convención, con lo que se cumple un interesante fenómeno de uniformación legislativa por la vía de adaptar la legislación interna a la carta internacional.

La Convención, algo más severa que la ley francesa, mantiene, sin embargo, los caracteres esenciales de la responsabilidad aviatoria; esto es, el principio de la responsabilidad contractual basado en la culpa, si bien con el beneficio de inversión de prueba a favor del damnificado. Así, el transportador es responsable, en principio, por todo daño al pasajero. ocurrido por accidente a bordo del aeromóvil durante el vuelo, incluso las operaciones de embarco y desembarco (art.17, C. V.), pero la prueba de haber adoptado (el transportador o sus dependientes) todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les ha sido imposible tomarlas (art.20, inc.L,C.V.) lo exime de responsabilidad. Cuáles serán esas medidas? Ambrosini suministra una enunciación que, sin pretender ser exhaustiva, fija el criterio con el que ha de juzgarse la diligencia normal exigible al empresario de transportes aéreos. Si la máquina ha partido en buenas condiciones de navegabilidad, previo sometimiento a una inspección técnica rigurosa, con su certificado en regla; si la tripulación es regular y se halla munida de sus licencias y "brevets", si se ha cargado el combustible necesario para el viaje y si éste se inicia bajo condiciones meteorológicas normales, debe concluirse que el transportador ha asumido todas las medidas necesarias y que ha cumplido su normal deber de prevención para que el viaje se desarrolle debidamente.

Conforme a esta doctrina resulta que el transportador asume una obligación contractual, de las llamadas de "medio", esto es, de prudencia y diligencia para la consecución de la finalidad tenida en vista por el pasajero, no una obligación de "resultado", a saber, la de conducir al pasajero sano y salvo a destino. En síntesis, según el régimen de la Convención

no es necesario que el transportador aéreo produzca, en su descargo, la prueba de la fuerza mayor, del caso fortuito o del hecho de terceros; le basta establecer que ha cumplido todo lo que a su alcance estaba para conjurar el riesgo.

La Convención, por otra parte, fija límites legales de indemnización (art.22), prohíbe pactar por debajo de los mismos (art.23), y, como es obvio, excluye de sus beneficios -limitación de la responsabilidad- al transportador cuando el hecho dañoso se ha originado en el dolo, o la culpa equivalente, de él o de sus dependientes.

Expuestos, pues, en sus trazos más generales los principios del derecho de la aviación, por la doctrina y consagrado por la legislación, cabe aprehender bajo tal enfoque las conclusiones de la sentencia que anotamos: "El transportador es responsable sino adopta todas las precauciones necesarias que aseguren el vuelo".

Situados ya en la esfera del derecho positivo -en el que se señala el claro que implica la ausencia de legislación aviatoria-, creemos equivocado hacer extensivo al transporte aéreo, por vía de aplicación analógica, el articulado de otros Códigos o leyes, que sientan una solución destinada a otros medios de tráfico. No se trata, de "medir con distinta vara", sino de aplicar a cada cosa el régimen que su propia naturaleza exige, y en tal sentido hemos contemplado ya la teoría que informe a la doctrina y a las más sobresalientes expresiones del derecho positivo de la aviación respecto al punto que consideramos. De este conjunto de principios, por la gravitación que ha asumido esta nueva rama de la ciencia jurídica y la jerarquía intelectual de sus doctrinarios más señalados, no puede prescindir totalmente el magistrado que procura encontrar las más adecuadas fuentes integrativas o supletorias para la determinación, de la regla aplicable a falta de ley especial. Ambrosini, a quien tanto debe la estructuración científica del derecho de

la aviación, ha señalado, con relación al problema de la regla de interpretación, que debe rechazarse toda jerarquía preestablecida de las fuentes utilizables por vía de aplicación analógica. Entiende, con Santi Romano, Candian y Pacchioni, que no existen límites en la búsqueda de la norma más afín al caso; la analogía de la norma aplicable debe resultar de una situación de hecho, más que de principios, y aquélla debe ser la más afín al caso controvertido, cualquiera sea la rama del derecho a que pertenezca. La aviación es todavía una actividad de naturaleza esencialmente riesgosa a pesar de todos los alardes del perfeccionamiento técnico; opera en un medio difícil, en función de velocidades extraordinarias y en busca, hoy, de espacios intersidiales, y, por sobre todo, solicitada de continuo, la frágil célula, por la ley de gravedad. Cómo entonces asimilar este medio de transporte al de los vehículos terrestres, en especial al ferroviario, lanzado éste entre sus paralelas de hierro susceptibles del mayor de los controles y vigilancia? Si la naturaleza de las cosas es tan disímil entre sí, mal puede corresponderles un idéntico régimen jurídico.

Pensamos que a falta de toda otra norma de derecho especial aplicable analógicamente a la cuestión debatida, no cabe otra solución que la ofrecida por los principios generales del C.C. que reglamentan el incumplimiento de las obligaciones (arts. 505 y cons.). Sí, como rezan los arts. 511 y 512 C.C., el deudor de la obligación (transportador) es responsable de los daños cuando por culpa propia ha dejado de cumplirla y que tal culpa consiste en la omisión de aquellas diligencias que exigiere la naturaleza de la obligación, correspondiente a circunstancias de persona, tiempo y lugar, creemos que sobre esa base le hubiera bastado demostrar su "falta de culpa propia" (art. 511, C.Civ.) en el hecho del accidente, sin necesidad de producir la prueba de la fuerza mayor o caso fortuito, para abonar su irresponsabilidad. En una de sus consideraciones anota un autor que si la empresa demandada

"no ha producido oportuna prueba que conduzca a demostrar las previsiones y precauciones que haya tomado o dejado de tomar con relación al estado de la aeronave, en cada una de sus partes y accesorios indispensables, antes del vuelo, al itinerario, a las altitudes, a las escalas, al aprovisionamiento, a las condiciones personales, profesionales y reglamentarias del piloto y demás tripulantes.... ni tratado de informar técnicamente cuáles fueron o pudieron ser las causas comprobadas o verosímiles del accidente " es culpable y totalmente responsable del riesgo sufrido". De haber fincado en tales omisiones se habría realizado, por vía del derecho común, una correcta aplicación de los principios propios del derecho de la aviación.

Como regla general, hállese en los códigos civiles de la América latina, lo mismo que en los códigos europeos, el principio establecido en el art.1382 del Código de Napoleón, fundado en la denominada teoría de la culpa.

La responsabilidad del agente por un daño causado a terceros, sólo queda empañada, según esta teoría, en caso de culpa o imprudencia de su parte.

El cód. civil argentino, por ejemplo, establece en su art. 1109, que:

"Todo el que ejecute un hecho que por su culpa o negligencia ocasiona un daño a otro, está obligado a la reparación del perjuicio."

Igualmente, el cód. brasileño, indica, por ejemplo, que la responsabilidad se basa en la culpa, el dolo, o la negligencia.

Lo mismo ocurre con el conjunto de la legislación civil ordinaria latinoamericana.

Sólo, pues, en caso de que se probare la culpa, el dolo o la negligencia, quedará el autor del daño obligado a repararle.

Ahora bien; se ha visto que esta teoría clásica, resultaba de aplicación muy difícil en materia de Derecho aéreo. En efecto; el riesgo del aire reviste características extremadamente especiales, por el hecho de que, en la mayor parte de los casos, todo elemento de prueba desaparece al producirse el accidente.

No sólo el aparato se estrella con frecuencia contra el suelo y sus despojos no permiten determinar las causas materiales directas del accidente (faltando por ello toda clase de juicio cuando se trata de apreciar la culpa o la negligencia), sino que, además, tales accidentes resultan desgraciadamente trágicos para los actores del drama, que pierden muchas veces la vida en la catástrofe.

El tercero que ve, por ejemplo, estrellarse un avión en la tierra de su propiedad y destruir o incendiar su casa y aún matar miembros de su familia, no puede prácticamente reunir los elementos de prueba bastantes a demostrar la existencia de culpa o imprudencia de cualquier género, por parte de nadie.

Y, sin embargo, hémos aquí en presencia de daños que, de todos modos, deben ser en definitiva soportados por alguien, aunque su origen sea técnica y jurídicamente obscuro.

El avión ha podido caer a consecuencia de una falsa maniobra, o en razón de circunstancias atmosféricas, o a causa, tal vez, de vicio oculto del aparato o de una falta de precauciones al preparar el vuelo, etcétera.

En el primer caso, existe culpa de parte del equipaje; en el segundo, fuerza mayor; en el tercero, culpa de los técnicos o constructores y, en el último, negligencia del empresario...

No pudiéndose demostrar en general ninguna de estas circunstancias, la víctima debiera soportar por entero, conforme a la teoría clásica, el daño en toda su extensión.

Pero no resulta equitativo hace caer así, sobre el tercero inocente, totalmente extraño a las circunstancias del vuelo y que no obtiene de él provecho alguno e incluso lo ignora, todo el perjuicio en cuestión; no siendo tampoco legítimo imputarlo arbitrariamente a cualquiera de las otras tres partes en litigio.

Es pues inherente al riesgo del aire, el que cree un "factor de iniquidad" del que el legislador no puede librarse, en virtud de las tres circunstancias concurrentes que siguen: alejamiento del suelo, velocidad y destrucción de todos los elementos de prueba con dicho riesgo relacionados.

La atribución de la carga del perjuicio ha atraído, pues, la atención de juristas especializados en la materia, cuyos esfuerzos han culminado en la aplicación al Derecho aéreo de una nueva teoría, denominada "del riesgo", por oposición a la teoría denominada "de la culpa"; calificaciones impropias por incompletas y fuertemente inexactas, que deben ser substituidas por las más científicas de teorías de la responsabilidad subjetiva y de la responsabilidad objetiva.

Gran número de países de América latina se han mantenido, en materia de Derecho aéreo, dentro de la esfera clásica del Derecho común y, por consiguiente, de la responsabilidad subjetiva. Así ocurre por ejemplo con Colombia.

Derecho especial y teoría denominada "del riesgo" (Ej. Guatemala). La teoría de la responsabilidad objetiva ha intentado liberarse del "factor de iniquidad" inherente al riesgo del aire, haciendo pesar sobre el transportador o el propietario -es decir, sobre el empresario o quien organiza el vuelo para obtener provecho del mismo- el peso del daño sufrido por el tercero en tierra.

Esta aplicación parece en efecto equitativa, pues que el transporte aéreo, organizado en interés de otro. da nacimiento a un grave peligro para el tercero inocente que,

sin el menor provecho, ni conocimiento de lo que se prepara en el cielo, recibe bruscamente el choque de un aparato que cae a tierra y puede matarle o arruinarle a él mismo o alguno de los suyos.

Supónese que el vuelo efectuado por una empresa de transporte o por un particular, constituye para éstos un provecho o una utilidad y que, por ello, son responsables del aumento de riesgos que tal beneficio para ellos hace correr a otros.

Esta teoría, si se la acepta en estado puro, como por ejemplo en el caso de la ley hondureña concerniente a la aviación civil, no admite en principio más que una excepción: la culpa de la víctima. E incluso parece que esta misma restricción se halla excluida de la ley de Honduras.

Débase precisar aún que esta culpa, en sí misma, no exonera automáticamente al empresario, sino en la medida en que ella contribuyó a la producción del perjuicio. La doctrina se entrega, por otra parte, a numerosas discusiones en lo que concierne al alcance de este principio en ciertas leyes que, como la ley francesa de 1924, no precisan la relación que debe existir entre la culpa de la víctima y el daño. Desde este punto de vista, la ortodoxia demanda, y así lo ha resuelto el legislador de Guatemala, que la culpa contribuya al daño. El ejemplo clásico al respecto, es el del ladrón herido por la caída del aparato sobre la casa en que comete un delito. La hipótesis, que diera lugar a discusión en Francia, no daría lugar a ella en Guatemala, ya que la culpa de la víctima no habría contribuido en modo alguno al daño por ella sufrido, condición exigida por la ley guatemalteca.

Este sistema no resulta verdaderamente equitativo, si no lo acompañan disposiciones complementarias que tiendan a paliar el inconveniente de imponer al agente que soporte un daño, sin culpa alguna de su parte.

Tales disposiciones son de dos clases:

-de una parte, la responsabilidad fijada puede limitarse a una cierta suma calculada en función de la categoría del aparato;

-de otra, el seguro contra el riesgo puede imponerse con carácter obligatorio a toda persona que ponga en circulación una aeronave, hasta el límite de la suma fijada como tope de la responsabilidad ante terceros en tierra.

Esto es, en suma, lo intentado por los juristas para remediar los inconvenientes que ofrecen los principios clásicos aplicados al Derecho aéreo.

No obstante, es necesario comprobar que el sistema completo con limitación de la responsabilidad y seguro obligatorio, constituye una primera alteración de la teoría absoluta de la responsabilidad objetiva, en su integridad.

El factor de iniquidad continúa, en consecuencia, torturando la conciencia de los legisladores y, a su vez, otras soluciones intermedias han sido previstas.

Teorías intermedias. Ya en la teoría anterior y en el sólo caso de exoneración de responsabilidad por ella admitido, a saber la culpa de la víctima, incumbe lógicamente al autor del daño ofrecer la prueba de dicha culpa.

El principio de la inversión de la carga de la prueba, va a constituir una de las características del Derecho de la responsabilidad en materia aérea.

Presunción de culpa: Esta doctrina intermedia entre las dos precedentes, hace recaer sobre el empresario una presunción de culpa tal, que no puede sustraerse a la obligación de reparar el perjuicio sino probando no haber incurrido en culpa alguna.

El sistema mantiene, pues, el principio de la inversión de la carga de la prueba, pero limita sus efectos, ya que, a lo que parece, bastará que el empresario demuestre haber tomado todas las precauciones razonables y respetado todas las

reglas y usos, técnicos, comerciales y administrativo de rigor, para eludir su responsabilidad, debiendo apreciar al juez si tales testimonios son suficientes o insuficientes.

Tal es, según el Instituto de Derecho Aeronáutico de la Nación, el principio aplicable en la Argentina (o bien se aplica el Derecho común), conforme al art. 1133 del cód. civil, según al cual:

"Cuando de cualquier cosa inanimada resultare daño a alguno, su dueño responderá de la indemnización si no prueba que de su parte no hubo culpa..."

Dolo de tercero. Una modalidad suplementaria de la teoría de la responsabilidad objetiva fundada sobre el riesgo, consiste en exonerar al empresario por ciertos hechos que constituyen para el caso fortuito o fuerza mayor: a saber el acto de un tercero.

Sólo encontramos una disposición de ese género en las leyes muy progresivas, como el cód. del aire brasileño de 1938 y la ley mejicana de 1950. Ha de destacarse que ambos textos no hacen alusión, en el caso, al acto involuntario o a la imprudencia de tercero, sino más bien al acto doloso, que debe estar aún acompañado, como lo veremos con referencia al código brasileño, por cierto número de condiciones complementarias.

Como quiera que sea, vemos que la teoría del riesgo puede aliarse con cierta variedad de combinaciones que no responden a veces a una rígida objetividad. Así, en la ley venezolana (y sólo en materia de transporte), se admite que el transportador puede exonerarse probando la fuerza mayor, lo que nos lleva a una tercera teoría intermedia:

Simple inversión de la carga de la prueba. Una fórmula que no se encuentra con frecuencia en Derecho aéreo, pero que recordamos aquí con objeto de fijar las modalidades de la teoría denominada del riesgo, existe en el sistema soviético, conforme al cual, el autor del daño causado por la creación de

un riesgo particularmente grande- ferrocarril, explosivos, animales feroces- se halla obligado a reparar el perjuicio, salvo ~~dele~~ o culpa grave de la víctima, o en caso de fuerza mayor.

Dado, que, precisamente, la teoría de la responsabilidad objetiva tiende a evitar que el caso de fuerza mayor no haga caer sobre la víctima el peso de la reparación, cabe decir que aquí se está en presencia, no de un sistema fundado sobre el riesgo, sino de una pura y simple inversión de la carga de la prueba.

Ha de advertirse que el cód. del aire soviético se muestra más riguroso, y no conserva esta variante.

RIESGOS DEL TRANSPORTE AEREO: En principio, el Derecho común de los transportes, tal como lo regogen los diversos códigos de comercio en los diferentes países, se funda sobre la obligación por el resultado.

Si el transporte no se efectúa en el tiempo debido o si la mercancía o el pasajero son objeto de accidentes o retrasos, el transportador es responsable de los perjuicios causados ya por falta de cumplimiento del contrato o por el accidente sobrevenido en curso del transporte.

La ley argentina, se contrae explícita o implícitamente a tales reglas del Derecho común, para ventilar los perjuicios resultantes del transporte aéreo y la responsabilidad que de ellos se deriva.

Obsérvese aquí, sin embargo, como en la exposición precedente relativa a los daños causados a terceros en tierra, que el factor de iniquidad subsiste al par que las condiciones del riesgo aéreo, las cuales son las mismas en caso de transporte, que en caso de perjuicio extracontractual. Por tanto, un elemento nuevo viene a hacer más difícil la solución del problema: en efecto; el tercero ignorante que sufre un daño por causa de accidente aéreo, no ha aceptado riesgo alguno ni obtiene beneficio, como ha hemos dicho. Por el contrario, en

materia de transporte aéreo, tanto el transportador como el pasajero o cargador conocían el riesgo que se estaban, de sugete que el jurista se encontrará más embarazado aún cuando se trate de hacer pasar sobre una de las partes, ambas interesadas en el asunto del transporte, el peso del perjuicio sufrido.

El problema es, pues, el siguiente: en ausencia de culpa o de fuerza mayor probada de una parte y de otra, debe hacerse soportar al cargador los perjuicios sufridos por las mercancías en caso de accidentes? Se deberá hacer cargar con los daños del retraso, las heridas o la muerte, al pasajero o sus causahabientes? O por el contrario y como ocurre en el Derecho común de los transportes se ha de hacer recaer el pago de tales perjuicios sobre el transportador?

El legislador colombiano, por ejemplo, y también el de Santo Domingo, adoptan el sistema de transferir pura y simplemente la cuestión al Derecho común. Lo mismo ocurre en Panamá..., a causa del silencio de la ley.

En tal caso, el pasajero sólo tiene que hacer comprobar el incumplimiento del contrato, para que el transportador se vea en la obligación de probar la fuerza mayor.

Inversión de la carga de la prueba. Ya hemos dicho que una de las características del Derecho aéreo, es el hecho de que éste adopta en principio el sistema de inversión de la carga de la prueba.

En materia de transporte, este sistema que era desfavorable al empresario frente a terceros en tierra, va por el contrario a favorecerle. Se ha estimado, en efecto, que el pasajero o el cargador que verosíblemente obtiene beneficio utilizando los servicios del transportador aéreo, son menos dignos de la solicitud del legislador que los terceros en tierra.

Dado el rigor del Derecho de los transportes -Derecho comercial- se ha preferido sustrae al transportador aéreo

del Derecho común, a fin, sobre todo, de impulsar el progreso de la aviación, en una época en que ninguna compañía hubiese podido soportar financieramente los riesgos de una explotación regida por el contrato de transporte ordinario.

De ahí que se haya imaginado invertir la carga de la prueba para hacer más accesibles al transportador sus medios de defensa, así como hacer recaer el daño sobre el pasajero o el cargador, cada vez que no pudiese probarse la culpa del transportista.

Esta inversión, no es sin embargo completa en el Derecho aéreo, ya que es corriente se exija, en los sistemas que aceptan dicho principio, que el transportador pruebe, con anterioridad, haber tomado todas las precauciones necesarias antes del vuelo. Así ocurre, por ejemplo, en el cód. del aire brasileño.

Derecho común: responsabilidad ilimitada. Ya sea en el dominio de la responsabilidad contractual, ya en el de la extrac contractual, el Derecho común no suele limitar la responsabilidad.

La obligación de reparar se extiende a todos los perjuicios y, también, conforme a las doctrinas, al *lucrum cessans*, etc....

Esta ilimitación de la indemnización pareciera tanto más rigurosa en el Derecho aéreo, cuanto que se estaría ante un régimen más severo de la responsabilidad ante terceros y, al comienzo, ante un riesgo considerable en materia de transporte. Así, en la hipótesis de la responsabilidad objetiva respecto a terceros en tierra, los países que habían adoptado este régimen de la responsabilidad objetiva fundada sobre el riesgo, no podían dejar a las empresas aéreas, sin graves peligros para las mismas, a merced de un accidente que, sin falta alguna de parte de ellas, ocasionara daños de gran envergadura. Los aseguradores no hubieran aceptado nunca cubrir riesgos tales. Pensemos así, pues, en cómo limitar esta responsabilidad.

Sin embargo, los regímenes que adoptan el Derecho común como base, tanto en el caso de daños contractuales (hipótesis desfavorable al empresario) como en el de daños extracontractuales (hipótesis favorable al empresario) no conocen esas limitaciones. Es el caso ya citado de Colombia.

Derecho especial y limitación de la responsabilidad. En los países que, por el contrario, participan en la creación de un Derecho aéreo autónomo, dotado de reglas propias y específicas, hallamos recogido el principio de la limitación, pero de manera muy poco orgánica.

Así en el Brasil, donde el cód. del aire adopta la teoría llamada "del riesgo" ante terceros en tierra, la limitación de la responsabilidad no funciona sino en lo que concierne a los daños causados a las personas. En lo que concierne a los bienes, el importe de la reparación se fija habida cuenta de su justo valor. Este régimen, en el último caso, hace pesar sobre el empresario una amenaza de orden prácticamente insuperable, ya que hay accidentes —caída de la aeronave— que entrañan la destrucción de bloques de casas enteras, tanto bajo el efecto del choque, como a causa de los incendios subsiguientes.

La responsabilidad está por el contrario limitada, en todos los casos, en ciertos países como Guatemala.

Ahora bien; paradójicamente, en el Brasil, la limitación funciona más completamente en materia de transportes aéreos, cuando, precisamente, el código adopta la inversión de la carga de la prueba destinada ya a favorecer al empresario, sobre el que, en materia de riesgos ante terceros, pesa la responsabilidad ilimitada que ya sabemos.

Esta incoherencia, si es que en verdad la hay, proviene del hecho que en los transportes aéreos se halla ya admitido en el Derecho internacional y especialmente en el texto de la Convención de Varsovia que hace fe en la materia;

que este régimen extraordinariamente favorable es el que rige el contrato de transporte aéreo, con objeto de permitir el máximo progreso de la aviación comercial.

Fuera evidentemente más satisfactorio para el intelecto, que la limitación de la responsabilidad funcionara únicamente cuando un régimen particularmente severo y excepcional pesase sobre el empresario, es decir, concretamente, cuando la teoría "del riesgo" fuere adoptada.

No obstante el fin que persiguen estas limitaciones, o sea el favorecer el transporte aéreo incluso en el caso particular de daños causados a terceros en tierra, este deseo de hacer que la aviación se beneficie de un régimen de favor, encuéntrase contrabalanceado por la necesidad urgente y perentoria de garantizar a los terceros inocentes. El Derecho aéreo se halla enteramente dominado por imperativos sociales de interés público.

Régimenes complejos.

a) Subrayemos que, por ejemplo, en Honduras, donde las limitaciones funcionan en todos los casos, diríase que la teoría denominada "del riesgo" ante terceros, no parece hallarse acompañada de una inversión de la carga de la prueba en lo que se refiere al transporte aéreo, extendiéndose, por consiguiente, la responsabilidad a esta hipótesis, más rigurosamente aún que en el Derecho común de los transportes, lo que justifica lógicamente la limitación, en todos los casos.

b) Señalemos finalmente que las leyes que admiten el principio de la limitación, anulan este beneficio cuando se puede demostrar dolo o culpa grave del transportador, como lo hace la ley mejicana. Más aún; establece en el Brasil, y en la Convención internacional de Varsovia, que la ausencia de ciertas menciones obligatorias en el título de transporte, o la ausencia del título de transporte, impide al transportador prevalerse de las disposiciones que excluyen o limitan su responsabilidad.

c) Dado lo que acaba de decirse, percibimos ahora el mecanismo completo de los principios de la responsabilidad, en materia de Derecho aéreo.

Pero este mecanismo es precisamente tan complejo, que las combinaciones más diversas aparecen susceptibles de ser adoptadas según los países.

Muy particularmente, y a título de ejemplo, cabe evocar aquí un sistema combinado de limitaciones diversas, tal como se ha adoptado v.gr., en México.

En este país, en efecto, se ha tenido en cuenta, muy especialmente, la teoría aquí anunciada del riesgo del aire, en el hecho de que la ley establece con exactitud los diversos peldaños de la responsabilidad en materia de daños a terceros: hasta una cierta suma fija, que debe ser obligatoriamente cubierta por un seguro o un depósito, el transportador es responsable enteramente, salvo dolo o culpa de la víctima, o dolo de tercero.

Más allá y hasta una nueva suma fija, es responsable si no logra demostrar que ha tomado todas las precauciones necesarias para evitar el daño, o que le fué imposible tomarlas.

Finalmente, en el caso en que la víctima pudiera probar el dolo de la empresa, la responsabilidad es ilimitada.

El establecimiento de estas tres zonas, tiende a instituir que, la inversión de la carga de la prueba, no debe favorecer al transportador al punto de exonerarlo, sino de reducir su responsabilidad al mínimum asegurado, en lugar del mínimum previsto.

Por otra parte, más acá o más allá de tales límites, subsisten las zonas de la culpa y el dolo demostrados por una y otra parte.

CARACTERISTICAS DE LAS LIMITACIONES AEREO DE AMERICA LATINA
Las leyes.-

Las leyes argentinas son en principio de una brevedad considerable, salvo el reglamento de la ley del 4 de setiembre de 1925, fechado el 30 de julio de 1926, el cual contenía 112 artículos. Hoy este reglamento se ha convertido en un verdadero conjunto de textos, en razón del centenar de enmiendas por él suplantadas.

Tampoco en Panamá existe un texto de base que rija especialmente el Derecho aéreo. El cód. administrativo de 1916, contiene únicamente una serie de artículos que regulan sumariamente algunos problemas. Para todo lo demás y, señaladamente en materia de responsabilidad, hay que referirse -lo mismo en Panamá que en Colombia - al Derecho común, es decir, al cód. civil. La mayor parte de los otros países, con excepción de México, el Uruguay y Brasil, que poseen verdaderos códigos, han promulgado leyes de un centenar de artículos, cuyo carácter propiamente jurídico no es muy marcado, salvo Chile, pese a los defectos que ofrece la ley de este último país.

Así pasa por ejemplo con la ley de Nicaragua (150 artículos), la de Guatemala (127 artículos), la de Venezuela (98 artículos), de Chile (93 artículos), de Colombia (88 artículos), de Santo Domingo (85 artículos); y aún cabe colocar en esta categoría la ley hondureña, compuesta de 199 artículos extraordinariamente breves, y cuya economía, como ya veremos, es tal vez de lo más desconcertante.

Existen 20 artículos consagrados a la cuestión, en el cód. administrativo de Panamá.

Estas leyes presentan todas cierto carácter administrativo, tal que la ley dominicana, la cual consagra la casi totalidad de sus disposiciones a medidas de este orden, y definiciones.

Puede indicarse además, por otra parte, que la mayor parte de esas leyes, como por ejemplo la de Nicaragua, se centran con preferencia a los problemas técnicos o semitécnicos que plantea el transporte aéreo. Ninguna reglamentación

del contrato de transporte aéreo o solamente precipitadas alusiones al Derecho común, hállanse en esos textos, donde, como veremos, lapidarias disposiciones de difícil interpretación, están consagradas al riesgo del aire en general.

Por el contrario, en la mayor parte de ellas, aparecen referencias a los transportes prohibidos y, pocas, olvidan recoger detalles sin interés, tales como el transporte de locos y enajenados de toda especie, cuya vigilancia se prevé, prescribiéndose la camisa de fuerza.

Aunque el texto más largo es el código de la Argentina, de 1954, que contiene 211 artículos (el proyecto de la ley francesa, el más reciente -abril 1953- tiene 143 artículos) los dos grandes textos de la América latina relativos a los transportes aéreos, son el cód. del aire del Brasil de 1938, y la reciente ley mejicana de 1950, que ha venido a modificar el libro IV, consagrado a la aviación, de la ley concerniente a las vías de comunicación.

El primero comprende 173 artículos, y el segundo 101 (cuya seria elaboración revela la intervención eficaz del profesor Francois Rigalt, de la Universidad de México, delegado de su país en el Comité Jurídico Internacional de Aviación).

Ambos textos tratan el conjunto de problemas planteados por la navegación y el transporte aéreos. La ley mejicana, comienza por fijar el régimen del espacio nacional y las reglas aplicables en los conflictos de leyes. Después de haber pasado revista a las normas relativas a los aeródromos, las aeronaves y los equipajes, la ley se ocupa de la responsabilidad derivada del riesgo del aire, así como del estatuto jurídico de la aeronave.

La ley no olvida referirse, al paso, a las cuestiones relativas a la navegación aérea nacional e internacional.

Trátase de un texto moderno y al día, cuyos propios defectos exigen discusión y presentan el carácter constructivo de toda innovación o experiencia. Ya tendremos ocasión de subrayar algunos en este estudio, a propósito del régimen de la responsabilidad. Allí, como en la Argentina, aprósechase ya las ventajas de una enseñanza universitaria sistemática, que ha inspirado cierto número de trabajos y de tesis.

El código vigente en el Brasil, aunque mucho menos moderno, no está apenas anticuado. Figura también entre los grandes textos mundiales existentes en materia de Derecho aéreo. Ignoramos si este código fué el resultado o se inspiró en los trabajos de la Sociedade Brasileira de Direito aeronáutico, por cuyos destinos vela M. Gama. Este código, tan completo como la ley mejicana, intentó mejorar la Convención de Varsovia y, a veces, lo ha logrado. Se halla muy inspirado en dicha Convención, y, por lo demás, contempla también todos los problemas.

El dispositivo. Hemos descripto al paso, rápidamente, el contenido de la ley mejicana, cuyo correcto dispositivo no precisa comentarios. Ciertas leyes, por el contrario, presentan dispositivos bastante sorprendentes ante los juristas extranjeros.

Examinemos, a título de muestra, la ley hondureña del 17 de marzo de 1950:

En el cap. IV, titulado "Accidentes y casos de urgencia", conségñanse en primer término medidas de asistencia y de salvamento, así como medidas de policía relativas a los desplazamientos de personas y aeronancias accidentadas.

Viene en seguida, el art. 76, que contiene una definición de lo que debe entenderse por accidente a fines de indemnización: daños causados durante el transporte aéreo, y el art. 77, determinando este período del transporte.

A partir de ahí, el texto se hace bastante ininteli

gible. Según el art.78, la empresa de transporte es responsable de todos los daños causados a las personas y a los bienes por razón de caída, aterrizaje forzado o lanzamiento, sin que se precise si la disposición se aplica únicamente a terceros en la superficie o también a los pasajeros, cargadores y miembros del equipaje. De todas formas, los pasajeros se hallan cubiertos por una disposición, por otra parte perdida en la ley, en los arts. 163 y 165, cuyo extraño enunciado examinaremos posteriormente. En cuanto al equipaje, se halla cubierto por el art.124, en el capítulo reservado al personal.

El art. 81 precisa que, en caso de daños e perjuicios causados a terceros, las indemnizaciones correspondientes quedarán limitadas a 10.000 lempiras por persona; más, en ningún caso, tal indemnización sobrepasará 100.000 lempiras en total, cuando cubra daños causados, por un mismo accidente, a bienes o personas distintas de los pasajeros o del equipaje.

El art.79, excluye el dolo de las limitaciones de responsabilidad.

El art.80 hace responsable a la empresa de los daños causados a las mercancías. No se sabe por qué, este artículo se halla intercalado antes del art.81. Y ya no se vuelve a hablar de los pasajeros, ni en este pasaje ni hasta el art. 163.

Pero aún hay más. El art. 191, que se halla colocado entre una disposición fiscal exonerando de impuesto al contrato de transporte aéreo y una disposición administrativa sujetando los reglamentos a la aprobación del Poder ejecutivo, contiene una disposición que se ha desplazado al fin de la ley, muy lejos del art.80, y confiere a la cual, las empresas aéreas, serán responsables de todos los accidentes sobrevenidos durante el transporte, no admitiéndose prueba contraria sino, cuando el accidente, se hubiere producido en tierra.

Se ignora de qué prueba se trata; de la de falta de

culpa? Tal vez deba entenderse que la empresa no podrá alegar causa de exoneración alguna, sino cuando el accidente se produjo fuera de vuelo. Esta es al menos la hipótesis más correcta, visto el texto legal, aun cuando éste ha querido tal vez establecer una simple presunción de responsabilidad; pero ese parecer es opuesto a la redacción adoptada. Se da, pues, ahí, sin duda alguna, el régimen más riguroso que se haya imaginado nunca para los que explotan una aeronave. Trataría-se de la teoría denominada "del riesgo" aplicada en su integridad; una integridad que no se encuentra en ninguna otra parte, introducida en materia de transporte.

Añadimos que, en lo que concierne a los pasajeros y con gran estupefacción, hemos comprobado que los arts. 163 y 165 de esta ley estatuyen:

El art. 163, que, en caso de accidente sobrevenido durante el vuelo, tal como se le define en el art. 77, anterior, toda empresa de transporte, sea o no concesionaria, estará en la obligación inexorable de indemnizar a los herederos de cada uno de los pasajeros muertos, a razón de hasta 10.000 lempiras por persona. La indemnización debida por las empresas a causa de herida grave e incapacidad física o mental permanente, no será inferior a 5.000 lempiras.

Hay que suponer, bien entendido, que, en el segundo caso, no se trata ya de herederos sino de la víctima sobreviviente; mas la cosa no tiene importancia, y aun las hay mucho mejores.

El art. 165, reproduce palabra por palabra el 163, suprimiendo los términos "herederos de cada uno de los", en la primera frase, lo que le priva de todo sentido. En la segunda frase, el art. 165 no incluye los términos "debida por las empresas". Difícilmente se comprende el alcance de este curioso dispositivo, tanto en razón de las modificaciones, como de las repeticiones.

No vamos a insistir más tiempo en esta cuestión de la factura de las leyes. Señalemos, simplemente, que la ley chilena de 1925, ligeramente corregida por la ley de 1931, contenía, en sus 79 artículos, 49 citas de la ley francesa de 1924, 5 de un proyecto de 1920, 28 extractos de las leyes italianas de 1919 y 1925, 10 de la ley alemana de 1921, 5 de la ley inglesa de 1920 y 5 de la Convención de París de 1919, como revela Eduardo Hamilton, en el excelente manual que ha consagrado al Derecho aéreo de su país.

Destaquemos también, por el contrario, como ya hemos tenido ocasión de señalarlo, que el carácter orgánico y la economía de medios de las leyes mexicana y brasileña, merecen todos los elogios. Todo lo más, pudiéramos reprochar a la primera cierta falta de claridad en algunas disposiciones y, especialmente, en la inserción, en el propio texto legal y no en un anexo, de cuadros limitativos de la responsabilidad, que dificultan la comprensión de aquél; también cabría reprocharle, aún, una relativa dispersión de las disposiciones concernientes a la responsabilidad, cuyos principios generales comunes no se concentran, sino que se repiten, detalles queridos por el legislador y que cuadran perfectamente con el sistema general seguido de un extremo a otro, por los redactores del texto.

Las reglas de responsabilidad original, así como todas las disposiciones penales a que da lugar la reglamentación del tráfico, no se consignan en esta ley, que se remite a un capítulo de la ley concerniente a las vías generales de comunicación.

LA RESPONSABILIDAD AEREA EN LA AMERICA LATINA.-

Relación al Derecho común. En materia de responsabilidad, en muchas leyes, existen importantes lagunas. Debe pues considerarse que el Derecho común se aplicará entonces al transporte aéreo, pese a los inconvenientes que pre-

senta tal aplicación.

Así resulta, o ciertos casos, del silencio de la ley, el cual constituye, bien entendido, una requisición implícita a las reglas que rigen la responsabilidad, bien ante terceros, bien en materia de transporte. Así ocurrió respecto a ambas hipótesis de la Argentina, respecto a la segunda, por ausencia de toda referencia al problema, en el Derecho especial del aire, hasta la sanción del Cód. de Aeronáutica.

Diffícil es saber si las requisiciones al Derecho común contenidas en la ley colombiana y la de Nicaragua comprenden todos los casos de responsabilidad o simplemente los daños causados a terceros en la superficie. En efecto, el primero de los dos citados artículos, dispone que las personas que hubieran sufrido un daño por causa de la aeronave o de acontecimientos conexos a bordo de la misma, pueden ejercitar las acciones correspondientes contra el empresario de la aeronave o el autor del daño. El segundo de los artículos expresados, se halla concebido a términos por los que se declara que, las empresas de aviación comercial, se encuentran sometidas al conjunto de las leyes nacionales que rigen la reparación de los daños causados a las personas o los bienes, sobre el territorio nacional.

Que al carácter sustantivo especial de esta redacción, que parece cubrir específicamente los daños extraterritoriales, parece sin embargo, dado que ella remite precisamente al Derecho común, que existe allí una disposición valdadera tanto por daños causados a terceros en la superficie, como por aquellos derivados de la ejecución del contrato de transporte aéreo.

En este caso, pues, la requisición es explícita para las dos hipótesis previstas, si es que, por lo menos, interpretamos correctamente los términos "acciones correspondientes" de la ley colombiana. Bájase otros casos de reservas explíci-

tos en las demás leyes examinadas. Así, el art. 36 de la ley dominicana, remite al Derecho común de los transportes, aunque esta misma ley, receda en diferente forma en relación con los daños causados a terceros en la superficie, los cuales son objeto de reglamentación especial.

El art. 41 de la ley chilena, remite al Derecho común de los transportes, bajo reserva de las derogaciones (cláusulas de exoneración) contenidas en la propia ley especial.

La ley mejicana remite solamente, a lo que parece, al Derecho común, desde el punto de vista del procedimiento y en cuanto a la determinación del importe del daño.

Esta interpretación se deriva lógicamente del contexto de la misma, pese a una redacción algo oscura.

Adopción de un régimen fundado en la culpa (ante terceros). En lo que concierne a los daños causados a terceros en la superficie, parece que sólo un país, entre aquellos a que nos referimos, ha adoptado explícitamente este sistema: Venezuela. Se exceptúa el caso de lanzamiento, aunque, sin embargo, la responsabilidad en esos casos sea la del autor material del lanzamiento, sin que parezca que el legislador se haya planteado el problema de alijamiento de la aeronave por razones de seguridad, que aprovecha a los cargadores de los bienes salvados.

Adopción de un sistema fundado sobre el riesgo (ante terceros). Esta es la regla adoptada por la mayor parte de los legisladores que se han preocupado de resolver esta cuestión en leyes especiales. Así pasa en el Brasil, Chile, México, Honduras, Guatemala y Santo Domingo, ante terceros en la superficie.

Parece que el art. 1983 del cód. administrativo de Panamá, debe ser igualmente interpretado en dicho sentido. Sería éste, en ese caso, el primer texto que consagrara históricamente la teoría de que nos ocupamos.

Adopción de la inversión de prueba en materia de transporte. Casi los mismos países que recogieron aquélla, a excepción de la República Dominicana y de Honduras, es decir, el Brasil, Chile, Guatemala y México, son los que han adoptado este sistema.

Ya hemos visto que, en Honduras, parece haber, no una inversión de la prueba sino, por el contrario, "endurecimiento" del Derecho común ordinario con responsabilidad del transportador en todos los casos, inspirada en la teoría denominada "del riesgo".

LOS RIESGOS DEL TRANSPORTE AEREO, EN LAS LEYES DE ALGUNOS

PAISES DE AMERICA LATINA

Al igual que en la parte reservada a los daños causados a terceros en la superficie, sólo nos ocuparemos aquí de los países que han adoptado, en sus leyes especiales, disposiciones expresas en materia de transporte aéreo.

No haremos, pues, alusión a las remisiones que ciertas leyes puedan eventualmente hacer al Derecho común de los transportes.

Dividiremos nuevamente nuestro estudio, en cuatro partes: a) sujeto de la responsabilidad (obligado al riesgo); b) objeto de la responsabilidad; c) exoneraciones, y d) limitaciones.

En cada parte examinaremos además, eventualmente, las disposiciones específicamente aplicables, ya sea al transporte de mercancías, ya al de personas, desdoblando la cuestión de los equipajes a mano, no registradas.

a) Sujeto de la responsabilidad (obligado al riesgo)
Queda bien entendido que, en materia de transporte, el obligado a soportar el riesgo es el transportador. Sin embargo, cierto número de leyes, establecen precisiones suplementarias, en razón del régimen especial atribuido a la responsabilidad por

titular del transportador en materia de Derecho aéreo.

Al art. 67 del código guatemalteco del aire, define al transportador, a los efectos de dicho cuerpo legal, como la persona física o moral que efectúa un transporte aéreo a cambio de remuneración. La responsabilidad del transportador benévolo difiere del transportador regular, en que, el legislador, la limita al caso de dolo o culpa grave.

El régimen normal, ya descartado por la inversión de la carga de la prueba y la garantía de parte del transportador de haber tomado todas las medidas razonables, queda definitivamente eliminado en este régimen especial de los transportes gratuitos.

De la misma manera, la ley mejicana contempla exclusivamente a las empresas de transporte, sean regulares o irregulares. No se hace mención alguna de los transportes efectuados por particulares. Tampoco resulta posible, dado lo riguroso del texto que enumera a los terceros en la superficie, ensayar de extender a este caso la responsabilidad prevista respecto a los últimos. Hay que entender, sin duda, que, en esta eventualidad, la solución es la expresamente adoptada en Guatemala, donde la ley, tras haber determinado la responsabilidad del transportador, añade que los aparatos de turismo y otros se registrarán por el Derecho común.

El código del Uruguay y la ley venezolana, no mencionan tampoco sino al transportador.

La ley hondureña, guarda silencio sobre este punto, o mejor, ella habla de "empresas aéreas", sin limitarse expresamente al transportador. Verdad es que el libelado del artículo que examinaremos, no permite hacerse idea exacta del régimen aplicable. Como quiera que sea, parece que en este país un régimen único rige los transportes efectuados por empresas de transportes y por transportadores benévolo u ocasionales. No obstante, en diversas ocasiones, la ley habla también expresamente de la empresa de transporte aéreo, para hacerla responsable de los daños sobrevinidos a las mercancías

e a los viajeros, así como también a terceros, según ya hemos visto. El empresario de transporte, véase aún contemplado por el tít. VII de la ley chilena, que consagra su responsabilidad.

b) Objeto de la responsabilidad. 1) Pasajeros. La responsabilidad del transportador queda empeñada, en general, por todo daño corporal, herida o muerte causada al pasajero. Así se prevé en el cód. del aire brasileño, la ley guatemalteca, la mejicana, la venezolana y el cód. del Uruguay.

La ley de Honduras, aunque ofreciendo en este punto la ambigüedad que ya tuvimos ocasión de señalar, cubre expresamente la muerte del pasajero y toda incapacidad permanente. La ley chilena, remite en este punto al Derecho común.

El retardo constituye también un motivo de responsabilidad en el Brasil, Guatemala, Méjico (salvo que, en los dos últimos países, el retardo sea debido a condiciones atmosféricas o de seguridad), Venezuela y el Uruguay.

2) Mercancías. En lo concerniente al retardo, parece que la responsabilidad del transportador hállese empeñada, tanto en el transporte de mercancías como en el de pasajeros.

Por el resto, su responsabilidad aparece empeñada en todos los países mencionados, en relación con todo daño, pérdida, o robo de mercancías.

c) Exoneraciones. Por regla general, como ya hemos dicho, el transportador puede liberarse de responsabilidad, si prueba que ha tomado todas las medidas para evitar el daño.

Así ocurre en el Derecho brasileño y en Méjico, donde, sin embargo, solo existe una simple rebaja de la indemnización, con referencia al transporte de personas.

En Venezuela, el transportador debe proporcionar la prueba de haber tomado todas las precauciones, o de tratarse

de un caso de fuerza mayor.

La misma cláusula, se encuentra diversamente ubicada en el Derecho guatemalteco, donde la ley consagra, por otra parte, el principio de la culpa del transportador, cuya prueba recae evidentemente en la víctima. Parece ser que, para exonerarse de responsabilidad, aquí ha de demostrar la ausencia de culpa y la fuerza mayor.

En el Brasil, el transportador puede exonerarse en materia de culpa náutica, mas solamente en orden al transporte de mercancías; actúa también el principio de exoneración contractual autorizada por la ley (ya para los riesgos del aire, ya para las faltas náuticas) y que se recoge en Chile. En tales circunstancias, parece que la culpa de la víctima o el dolo de tercero, exoneran automáticamente al transportador en dichos países. La cosa solo se presenta dudosa en Chile y en Honduras, por causa del silencio de la ley.

Sin embargo, ciertas legislaciones mencionan, expresamente, esta causa de exoneración. Tales las del Brasil, Guatemala, México y Uruguay.

En Guatemala y México, solo en materia de retardo halláanse motivos de exoneración especiales, que ya hemos mencionado: circunstancias relativas a la seguridad, salvamento, etcétera.

En el Uruguay, y de manera bastante paradójica, contrariamente a lo que acabamos de ver, el régimen de la responsabilidad es más duro en materia de transporte de mercancías. En efecto; en caso de accidente sobrevenido a los pasajeros, el transportador será exonerado si prueba que ha tomado todas las precauciones debidas o que le fué imposible tomarlas. Ello resulta con bastante claridad de los arts. 147 y 165, aunque el primero, pueda interpretarse de lugar a una responsabilidad subjetiva, lo que no es ciertamente el caso, según parece. La exoneración no funciona en orden a las mercancías, salvo en lo que concierne al retardo.

En este el lugar de que recordemos, también, que el régimen de la responsabilidad que estudiamos, conoce siete número de excepciones en razón del transporte gratuito.

Según el cód. de legislación aeronáutica del Uruguay y, así mismo, el cód. del aire del Brasil, la responsabilidad del transportador gratuito queda únicamente capeada en caso de dolo o culpa grave. Y lo mismo se encuentra presente, también en Guatemala.

4) Limitaciones de la responsabilidad. 1) Pasajeros. En materia de transporte de pasajeros, la responsabilidad del transportador hallase limitada de la siguiente manera:

Brasil: 100.000 cruzeiros por pasajero; Guatemala: 55.000 quetzales por pasajero; Honduras: 10.000 lempiras por muerte, más 5.000, al menos, por incapacidad permanente; Venezuela: 10.000 bolívares.

Un sistema extremadamente original se halla estatuido en México. Hay, en efecto, un juego doble de limitaciones: \$ 50.000 por muerte o invalidez, \$ 10.000 por lesiones, de una parte. Estas sumas deben constituir el objeto de un seguro o de un depósito, pero solo se encuentran destinadas a pagar las indemnizaciones, en caso de que el transportador pretenda no haber cometido falta alguna. En caso contrario, la limitación se fija en \$ 75.000 en el primer caso, \$ 25.000 en el segundo.

En el Uruguay, la limitación está constituida por el importe de seguro obligatorio de los pasajeros, conforme resulta de los arts. 156 y 110 del código ya citado.

En lo que concierne al retardo, el límite se fija en el 10% del daño probado por el viajero, en el Brasil. Igualmente acontece en Guatemala y el Uruguay. El límite está constituido por el importe del billete, en México.

2) Mercancías. Brasil: 200 cruzeiros por kilogramos; Guatemala: 2 quetzales por kilogramo o valor declarado.

En Méjico, existe un doble margen de responsabilidad: \$ 20 por kilogramo de carga, e \$ 500 por bagaje registrado; más, a esto, se añade una limitación general establecida de acuerdo con el peso del aparato y que parece aplicarse igualmente a los bagajes que a la carga. Esta limitación es la misma que la ya examinada en relación por los daños extracontractuales. No parece haber límite fijado por las leyes, en Chile, Honduras ni Venezuela.

En el Uruguay, existe una limitación posible, calculada en el importe del seguro, tal cual se desprende del art. 156; el seguro de las mercancías, está declarado facultativo por el art. 115 y, de todos modos, el código no establece medio alguno de valorar el importe.

El retardo es igualmente objeto de dichas limitaciones en los mismos países. En Brasil, el límite máximo se fija en el 10% del valor de la mercancía, lo mismo que en Guatemala y en el Uruguay. En Méjico, se fija en el precio del transporte.

Mencionemos aún que, en Méjico, dase además una limitación suplementaria en caso de daños causados a las mercancías y a las personas: la indemnización pagada por las primeras, no debe superar los dos tercios de la indemnización total.

3) Causas que excluyen la limitación de la responsabilidad. El transportador no tendrá derecho, en general, a prevalerse de las disposiciones que limitan o descartan la responsabilidad, en caso de dolo o culpa grave, según el código brasileño, la ley guatemalteca, la hondureña, la mejicana y el cód. uruguayo.

El Derecho brasileño, prescribe lo mismo en caso de ausencia de un documento de transporte debidamente expedido.

Toda cláusula tendiente a reducir los límites fijados por la ley, será nula, en el Brasil, Guatemala, Vene-

nuela y el Uruguay.

Contrariamente, las estipulaciones que tiendan a establecer una limitación superior, parecen válidas en todos los casos, tal y como aparece previsto en la ley de Venezuela.

Enrique Díaz de Guijarro, en dos artículos "El riesgo del aire" y "La responsabilidad por los accidentes de la aeronavegación", se ocupa de la interesantísima cuestión que plantea la fuerza mayor en los siniestros relacionados con el transporte aéreo -oneroso o gratuito- de personas y mercancías y con su habilidad se hace cargo del problema y, a través de una no reducida serie de disposiciones legales foráneas y de un razonamiento jurídico impecable, arriba a la conclusión de que la responsabilidad objetiva es la que debe prevalecer en la materia y de que el caso fortuito constituye un riesgo inherente al ejercicio de la aeronavegación.

En su razonamiento sostiene, en efecto, que el "propietario de una aeronave -aeroplano, dirigible, hidroavión, globo- no podrá alegar su irresponsabilidad en virtud del riesgo del aire, en razón de que el mismo -elemento utilizado por la aviación- no es asimilable a la causa extraña que no se puede prever ni impedir, como ha declarado con todo acierto el tribunal de Grenoble en su pronunciamiento del 25 de marzo de 1925, citado por J.Champeaux en su "Revue critique de la législation, la doctrine et la jurisprudence française en matière de droit privé durante el año 1925", publicado en la "Revista de Derecho Privado" de Madrid, t.13, p. 143". Y añade: "Desde el momento en que una empresa explota la industria aeronáutica, entra en su cálculo la posibilidad de accidentes que sean resultado directo del llamado riesgo del aire. Entonces, ha desaparecido el carácter imprevisto de la fuerza mayor. Si se pretendiera -continúa diciendo- aducir que la fuerza mayor elimina la responsabilidad porque

también la implica todo acontecimiento que previsto no ha podido evitarse, habría que advertir que este aspecto de la exención de la responsabilidad no tiene importancia alguna en la cuestión en exámen, ya que si fuera a admitirse que el riesgo del aire no puede evitarse y que, por ende, no acarrea obligación de indemnizar, se habría llegado a desnaturalizar la esencia de la fuerza mayor y a dar amparo absurdo al ejercicio de actividades peligrosas por definición". "No puede olvidarse -concluye- que tal empresa fuera de el aire, donde encuentra su propio riesgo. Entonces, el peligro, aunque previsto, no se evita -y esto se hace conscientemente-, sino que, aún más, se va en su busca, ya que las actividades aereonáuticas así lo exigen".

En consecuencia, Díaz de Guíjarro se declara partidario de las normas jurídicas atinentes a la responsabilidad puramente objetiva, considerándolas aplicables en la emergencia. "En materia automovilística -expresa al expedirse sobre el tópico-, y desde tiempo atrás, la jurisprudencia ha hecho aplicación, en abundantes casos, de la doctrina moderna que encuentra la razón de la responsabilidad en el uso de las cosas y no en la culpa del hombre. Los resultados prácticos de semejante doctrina se reflejan, en especial, en la prueba, ya que al admitirse que la responsabilidad surge de las propias cosas, no es necesario evidenciar la culpabilidad del llamado a indemnizar. Tal solución se recomienda para el derecho aéreo y así se ha consagrado en el código internacional del aire -texto aprobado por los congresos del Comité Jurídico Internacional de la Aviación, efectuados en París (1910), Ginebra (1912), Mónaco (1913), Praga (1922), Roma (1924) y Lyon (1925) - cuyo art.45 expresa que "la responsabilidad está basada sobre el riesgo".

Un estudio detenido del asunto conduce a distinguir cuatro sistemas en la reglamentación de las obligacio-

nes emergentes del transporte aéreo. Son ellos:

1) El sistema del derecho común, según el cual, basándose la responsabilidad en la culpa del agente, debe probarla quien la invoca;

2) El de la inversión del onus probandi, que hace presumir la culpabilidad del causante del daño, sobre el cual pesa la prueba de descargo;

3) El mixto: aplica el derecho común a las personas que utilizan el avión, y declara la responsabilidad de pleno derecho a favor de los terceros que no usan el mismo.

4) El de la responsabilidad meramente objetiva.

En la República Argentina la Ley 14307 del 15 de julio de 1954 promulgada el 4 de agosto del mismo año crea el Código de Aeronáutica. La Ley se divide en 28 títulos y 211 artículos. En la parte relativa a Responsabilidad los arts. 134 a 168 destacan con caracteres nítidos la política a seguir en este tópico tan delicado.

De acuerdo al art. 134 el transportador será responsable de los daños y perjuicios causados por muerte, heridas o cualquier otra lesión corporal sufrida por un viajero, cuando el accidente que ocasionó el daño se haya producido a bordo de las aeronaves o durante las operaciones de embarco o desembarco.

El transportador es responsable también cuando las pérdidas, destrucción, etc. de equipajes y mercancías, se haya producido durante el transporte aéreo. (Art. 135).

Será responsable de los daños resultantes del retraso en el transporte de viajeros, equipajes y mercancías; por los actos de las personas que están bajo su dependencia, salvo que pruebe que el daño provino de una falla excusable de pilotaje y que en todos los demás órdenes él o las personas que están bajo su dependencia han adoptado las medidas necesarias para evitar el daño, o bien les fué imposible tomarlas.

Es interesante el sistema adoptado por nuestra ley en el sentido de limitar la responsabilidad del transportador con relación a cada viajero hasta la suma de \$ 80.000.- de estante podrán las partes determinar un límite mayor ag diante pacto expreso.

En lo que respecta al transporte de mercancías y equipajes, la responsabilidad del transportador queda limitada a \$ 150.- por kg. de peso bruto y a la suma de \$ 3.000.- por pasajero, salvo declaración expresa y mediante el pago de una tasa suplementaria. En lo concerniente a objetos cuya guarda conserve el pasajero, la responsabilidad que limita da a \$ 1.500.- (Art. 139).

Establece el art. 140 que toda cláusula que exima al transportador de su responsabilidad o a fijar un límite inferior es de ningún valor, Pero la nulidad de tales cláusulas no entrañará la nulidad del contrato.

En lo que respecta a daños causados a 3ros. en la superficie por una aeronave o un objeto que caiga de ella, dan derecho a reparación por el sólo hecho de que se pruebe que proviene de una u otra circunstancia. Esta responsabilidad incumbe al explotador de la aeronave; el que sin tener la disposición de la aeronave la usa sin consentimiento del explotador, responde del daño causado. Asimismo el explotador que no ha tomado las medidas adecuadas para evitar el uso ilegítimo de su aeronave responde solidariamente con el causante del daño (Art. 151). Si la persona que hubiere sufrido el daño contribuyó a causarlo, la responsabilidad puede ser eliminada o disminuida. En todos estos casos el explotador es responsable por cada accidente hasta la concurrencia de una suma fijada a razón de \$ 140.- por kg. de peso de la aeronave. El límite de la responsabilidad del explotador no podrá ser inferior a \$ 150.000 ni superior a \$ 1.200.000 por los daños causados a 3ros. en la superficie. La tercera parte de este valor está afectada a la reparación de los daños causa-

dos a los bienes, y las dos terceras partes restantes a la reparación de los daños causados a las personas, y en este caso, la indemnización no podrá ser superior a \$ 100.000 m/n. por persona dañada (art. 153).

Pero si son varias las personas dañadas por el mismo accidente y la suma global a pagar excede los límites previstos en el art. 153 debe procederse a la reducción proporcional del derecho de cada una para no pasar los límites establecidos.

En caso de daños causados en el transporte gratuito que no se realicen por una empresa de transporte público, la responsabilidad del transportador está limitada a la suma de \$ 20.000.- Pero si hay convenio especial y expreso del transportador y pasajeros el primero podrá eximir su responsabilidad.

El art. 159 dice que los daños producidos por una aeronave en vuelo a otra aeronave, en vuelo también, o a las personas o bienes a bordo aunque no haya colisión se consideraran como provenientes de un abordaje.

Si el abordaje es causado por culpa de una de las aeronaves la responsabilidad por los daños es a su cargo. Si hay concurrencia de culpa, la responsabilidad es proporcional a la gravedad de la falta.

En todos los casos la responsabilidad cesa en caso fortuito o de fuerza mayor.

Por el daño causado a 3ros. en la superficie por abordaje de 2 o más aeronaves los explotadores de éstas responden solidariamente a las víctimas de los daños.

C A P I T U L O III

EL COSTO DEL TRANSPORTE AEREO

EL COSTO DEL TRANSPORTE AEREO

El costo en materia de transportes se determina sobre un servicio, mientras que en las industrias productivas se calcula sobre una mercancía. En este caso nosotros determinamos el costo por los valores que le integran, es decir, la materia prima, mano de obra, fuerza motriz, amortizaciones, gastos generales, sueldos, etc., motivados por la explotación y administración de la industria.

Haciendo una clasificación más exacta, podemos dividir los gastos en fijos y variables y son los que determinan el costo del transporte; gastos fijos son aquellos que son constantes e independientes de la elaboración; gastos variables los que están en relación directa a la producción.

En la industria del transporte se diferencian 3 tipos de gastos, por una parte los que podríamos llamar primarios y que son los destinados a levantar la instalación, luego los originados por la traslación y por último los de mantenimiento o conservación.

Los gastos denominados de traslación siempre están a cargo de la empresa explotadora del servicio, mientras que los de instalación y mantenimiento pueden ser realizados por el Estado. Por ejemplo, en el transporte automotor, no inciden directamente los gastos de construcción y mantenimiento del camino, pero sí inciden los gastos necesarios para la traslación; otro medio de transporte, el ferrocarril carga con todo tipo de gastos: construcción y mantenimiento y traslación. El que se encuentra más beneficiado, es el transporte aéreo, que no solo no necesita construir la vía, sino, que no necesita realizar gastos de conservación, pero sí debe hacer fuertes inversiones para instalar y conservar el engranaje que constituye la infraestructura (aeródromos, talleres, edificios, etc.) y realizar los gastos de traslación. En muchos países el Estado por razones de seguridad o de tutela, ha tomado por su cuenta la construcción de la infraestructura.

ra.

Con respecto a los gastos fijos, debemos decir que son independientes de la actividad del tráfico y son susceptibles de un doble origen: financiero por un lado y de explotación por el otro.

Entrando al estudio de los capitales con que evolucionan las empresas es fácil apreciar que debido a la magnitud de los mismos es necesario recurrir a la reunión de un grupo numeroso de aportantes de capital, organizándose la empresa generalmente en forma de S.A. o bien se reúne el capital necesario en forma de préstamos (debtenturistas).

En este último caso (capital aportado por debtenturistas) tenemos que pagar un interés por el capital y también amortizarlo; son gastos fijos y constantes originados por la organización financiera de la empresa. En cambio, el capital accionario sólo se amortizará cuando la empresa explote una concesión a término.

Entre los gastos fijos realizados por la organización de la empresa encontramos los alquileres de hangares, puestos de escala, locales; sueldos del personal navegante y de empleados; gastos de oficina, las primas de seguros, impuestos, amortizaciones, etc., etc.

Los gastos de explotación están en relación directa con la intensidad del tráfico aéreo, razón por la cual son variables. Dentro de estos gastos citamos: combustibles; lubricantes; primas de seguros de riesgos en vuelo; todas las contribuciones abonadas por uso de aeródromos y hangares ya sean impuestos, tasas, etc.; auxilios, aterrizajes forzados, trámites aduaneros; también los derivados de un uso intencional, reparaciones, revisiones, y, por fin, las amortizaciones del material de vuelo e instrumental adecuado.

Hemos visto que el capital requerido para la realización del servicio dada su magnitud, hacía necesaria la

constitución de empresas de capital accionario, o sea el aportado por socios o accionistas, o bien por acreedores o debenturistas que efectúan entregas de capitales, exigiendo en compensación un interés establecido y el reintegro de las sumas aportadas al vencimiento de un plazo estipulado.

El interés que se paga a los debenturistas es conocido, ya que una de las condiciones del préstamo es la tasa de interés a cobrar, siendo su cumplimiento obligatorio. Esto significa que es independiente del resultado económico de la empresa, y se abonará aún si la misma no diera ganancias.

En cambio, el interés a pagar a los socios o accionistas, guarda relación directa con la marcha de la empresa, razón por la cual el interés a pagar debe estimarse en forma tal que no grave en forma inconveniente el costo de la explotación.

De acuerdo con las condiciones fijadas al suscribir el préstamo, los debenturistas podrán exigir la amortización del capital entregado oportunamente. De igual forma, al capital social invertido, deberá asignarse una cuota de amortización, para que al término de la concesión quede reconstituido. De esto se desprende la conveniencia de las concesiones a largo plazo para que la cuota que se destina a la amortización del capital no influya en forma inconveniente, y sea reducida, en favor del costo.

En cuanto a los gastos iniciales de constitución: organización legal, financiera, colocación de acciones y debentures, como son importantes, su amortización se reparte a través de todos los ejercicios, hasta que caduca el plazo de la concesión. Así los gastos iniciales tendrán una perfecta armonía en relación al tiempo, ya que incidirán en la misma forma a través de todos los ejercicios financieros.

Laberado a grandes rasgos los elementos que inte-

gran el costo del transporte, estudiaremos el costo de la unidad de tráfico; dicha unidad por lo general se representa por la tonelada-kilómetro, siendo empleados también el kilómetro, la tonelada transportada, la tonelada útil, el pasajero-kilómetro, las horas vuelo, etc.

Los principales elementos que determinan la economía del coste en el transporte aéreo son: la capacidad de carga, la velocidad y la continuidad de los servicios. La continuidad de los servicios no debe crecer en forma desproporcionada pues es necesario llegar a la utilización de las aeronaves en una forma acorde a las necesidades económicas y sociales. Es fundamental que cada aparato vuele igual número de horas, puesto que el uso desigual altera los costos promedio a la vez que inmoviliza material. Un ejemplo al efecto cita M. Bonomo, 2 aparatos con 700 y 500 horas de vuelo respectivamente, con diferencias de costo por hora, ya que los aparatos en conjunto volaron 1.200 horas y el costo horario promedio fué superior al que se hubiera producido volando 600 horas cada uno respectivamente. Asimismo este autor compara 8 aparatos con vuelo de 500 horas c/u. y 5 aparatos con 800 horas de vuelo y demuestra que, el costo horario que resulta de utilizar los 8 aparatos durante 500 horas es superior en un 20% al que se obtiene con los 5 aparatos y 800 horas de vuelo c/uno. Es decir, que el precio de costo es una función decreciente con relación a una mayor y normal utilización de todas las aeronaves de la empresa. De donde se desprende que, la máxima utilización o mejor rendimiento necesita menor cantidad de aparatos pero que desarrollen el máximo de servicios.

Respecto a la capacidad de carga, es de destacar que a mayor peso, mayores gastos variables ya que se exige un esfuerzo mecánico superior. Hay que considerar que el aparato además de su propio peso, lleva la carga abonable y

la no abonable. La primera, pasajeros, equipajes, correo, encomiendas, etc., es abonada por los pasajeros. La no abonable está compuesta por combustible, lubricante, agua, accesorios, herramientas, lastre, y el peso del personal y equipo. Toda la carga no indispensable contribuye a aumentar el costo parcial directo.

Por fin, la velocidad, la cual desde la época de la iniciación de la aviación hasta nuestros días, ha crecido a un ritmo tan vertiginoso que ni los más optimistas de hubiesen atrevido a imaginar. La velocidad más apropiada es aquella que haga reducir el costo parcial directo de la unidad de tráfico, o aquella que facilite la máxima utilización. La velocidad de un aparato comercial deberá mantener una relación de dependencia con las condiciones mecánicas del mismo.

Dice Tajani refiriéndose al costo del transporte, que el límite inferior está dado por el costo parcial directo y el superior por el valor del transporte.

El costo del transporte no es una cantidad constante y ello debe tenerse en cuenta al establecer las tarifas; con el aumento del tráfico el costo debe ir disminuyendo, mientras que la tarifa debe ser lo más estable posible.

Como es sabido con el transcurso del tiempo todos los aviones están sujetos a un desgaste material que está en relación directa al tráfico que desarrollan y a una depreciación económica, lo que mueve al empresario o empresa transportista a renovar continuamente el material de vuelo, para estar en armonía con los adelantos técnicos, que se traducen en seguridad, rapidez y comodidad en los viajes.

La valuación del desgaste material y de la depreciación económica podría resultar de una estimación de los técnicos, pero en la práctica las empresas no siguen nunca ese procedimiento; ya que, presumen el período de tiempo que puede preverse de vida físico-económica de cada una de las

unidades del material de vuelo y al fin de cada ejercicio financiero, computan mecánicamente, y, disminuyendo el valor inicial atribuido a cada una de las unidades con una cuota que amortice ese valor inicial fijado.

Los técnicos no han llegado a un acuerdo con respecto a la cuota amortizable, los hay que prefieren una amortización rápida para ponerse en consonancia con aquellas empresas que explotan medios más modernos, o previendo cambios estructurales en la técnica que envejezcan prematuramente sus aparatos en explotación. Otros en cambio dan mayor importancia al desgaste material del aparato y fijan cuotas de amortización que consulte el verdadero desgaste del aparato y su vida útil.

Si consideramos que la amortización del material de vuelo constituye junto con los gastos de carburante y personal, más de la mitad del coste completo del transporte aéreo, es fácil comprender cuáles serán los efectos que pueden tener sobre la determinación del coste la elección de un método de amortización rápido o uno más moderado y en consonancia con la vida útil del aparato.

Episemio Gerbino en su libro *Economía e Política Marittima* (Nápoles, 1947 -pág.70) enuncia alg nos criterios para calcular la amortización de las aeronaves. Dice este autor: "Los criterios en base a los cuales se calcula la amortización se pueden reagrupar así: 1) El tipo de tráfico al cual debe ser dedicado el aparato por el mayor grado o el mayor riesgo que ello significa; 2) El material de construcción; 3) El tipo de tráfico: un aparato dedicado al transporte de pasajeros debe reunir requisitos de diversa índole que pueden considerarse superfluos para otro que transporte carga; 4) La perspectiva de eventuales progresos en la técnica pone en situación de inferioridad a muchos aparatos en explotación.

Se dice que el conocimiento del coste es indispensable para dar contenido a la renta neta que está constituida

por la diferencia entre la renta bruta y el costo.

En todas las actividades productivas, el costo y la renta están estrechamente ligados el uno con la otra, pero en las empresas de transporte, la conexión de interdependencia tiene un carácter particular: a diferencia de lo que sucede en muchas otras formas de actividad, donde los productos que permanecen no vendidos en un primer tiempo, puedan encontrar en el mercado una colocación posterior, en las empresas de transportes, la parte de los servicios no enajenados está perdida e incide sensiblemente sobre el costo unitario de cada uno de los servicios efectivamente vendidos. De esto se deduce que las empresas deben siempre producir servicios adecuados a la demanda del momento en que se efectúa el transporte.

Pietro Giavanini en la "Técnica del costi", en su curso especial de contabilidad aplicada, dictado en el Instituto Superiore di Scienze Economiche de Roma en los años 1932 y 1933, estudia la técnica de los costos y dice: "Con más fuerza que en cualquiera otra empresa, en la de los transportes se manifiesta la necesidad de un examen en esta colaboración del costo y del producto del servicio. Muy a menudo no es el producto esperado por nosotros una consecuencia de la medida del costo, del cual desearíamos obtener la reintegración, más la renta neta, pero es el costo una consecuencia del producto, que debe ser estudiado atentamente". En efecto, tenemos para las empresas de transportes, que, para una determinada cantidad de servicios producidos —que podríamos llamar X , con un costo unitario Y — nos encontramos en la necesidad de tener un producto de una medida Z , del que únicamente podremos reintegrar el costo con un beneficio marginal. Si estuviésemos en condiciones de enajenar o vender toda la cantidad de servicios producidos, llegaríamos a los fines económicos propuestos. Si en cambio, vendemos solo una parte

de X (servicios reducidos), la parte de los servicios no vendida se perderá y como consecuencia el beneficio será menor, quedando en pie el coste total de la reducción del servicio. Luego el coste unitario del servicio efectuado será de una media muy superior a aquella que resultaría de la enajenación total del servicio realizado.

La rígida adaptación de la oferta a la demanda del momento no es cosa fácil, especialmente en la aviación comercial que examinada bajo tales perfiles presenta algunas características que la distinguen de las otras actividades del transporte, la naturaleza del tráfico pone al transportista frente a problemas y dificultades que debe superar. Se encuentra en la imposibilidad de maniobrar la oferta con oportunos cambios en los vuelos, porque se tratan de viajes de línea o sea regulares, o porque supongamos el caso de un viaje aislado, que puede suceder, un cambio de 24 horas en la partida, constituye un aplazamiento demasiado largo para la carga ya embarcada, y sin olvidar que la rapidez de traslación constituye el principal requisito del transporte aéreo.

En materia de transporte aéreo, el fenómeno de la interdependencia entre los costes y el producto líquido, se revela con excepcional nitidez.

Los empresarios deben entonces obrar con gran cautela en sus planes e iniciativas. En modo particular en la elección de los itinerarios, para evitar que la repetición de los vuelos sin tráfico mantenga una cifra demasiado elevada en el precio del coste de la tonelada-kilómetro transportada.

Pero aún en el campo de la aviación comercial "libre", es decir, en los vuelos ocasionales para el transporte de pasajeros y de mercancías, esta característica de la relación entre coste y producto líquido influye sobre la actividad de la empresa. Supongamos el caso de un viaje aislado, si la cantidad del objeto a transportar fuera inferior a las

previsiones, el vuelo se efectuará igualmente y el empresario tendrá una pérdida, o disminuirá sensiblemente su ganancia, no por un cálculo errado del costo, sino por un cálculo equivocado del producto, que mantendrá a un nivel antieconómico el costo de la tonelada-kilómetro transportada.

Los economistas que examinan el costo del transporte aéreo a la luz de la teoría, establecen una infinidad de distinciones entre sus elementos. Pero las subdivisiones adoptadas no son muchas.

Las distinciones que se encuentran son de dos especies: aquellas con las cuales se aplican al transporte aéreo los principios de las subdivisiones comunes a todas las otras formas del transporte, o bien aquellas en las cuales los especialistas de la materia abandonan los conceptos generales para poner en evidencia algunos de los aspectos particulares del transporte aéreo. Objetivo que alcanzan, separando los costos del vuelo, de los costos en tierra y haciendo resaltar las diversas finalidades de los gastos que son propios de una y otra categoría.

Vemos señalado ya, los gastos necesarios que determinan el costo del transporte y los dividimos en gastos para construcción y mantenimiento de la ruta y gastos para la ejecución material del transporte. Pero esta distinción fundamental, cuando se desea examinar el costo del transporte aéreo en toda su integridad pierde un poco su importancia. Esto es así, porque en el campo de la navegación aérea, los gravámenes de la construcción y del mantenimiento de la parte fundamental de la infraestructura están reservados en casi todo el mundo al Estado, a las entidades locales.

Dijimos que podemos dividir a los gastos que determinan el costo del transporte aéreo en fijos y variables. Esta es la clasificación adoptada en general por la mayoría de los autores. Son gastos fijos los motivados por el m-

rendamiento de los inmuebles, las remuneraciones a los directores técnicos y administrativos en general, las erogaciones realizadas en la oficina de estudios e investigaciones y otros gastos por el estilo.

Son gastos variables, los que varían su medida con el variar de la actividad de la empresa. La variación puede ser en proporción directa, inferior o superior al número de los servicios unitarios ofrecidos al público. Los gastos de combustible son un ejemplo de los costos directamente proporcionales. También hay autores que dividen a los gastos en "menos que proporcionales" y "más que proporcionales". En el primer grupo pueden entrar los gastos de publicidad, porque las empresas publicitarias conceden a menudo al estipular los contratos, reducciones en las tarifas en proporción a los negocios. Ejemplo de gastos "más que proporcionales" se tiene en las compensaciones que corresponden al personal que realiza servicios extraordinarios que a menudo alcanzan al doble de las compensaciones por trabajo normal.

Pero la distinción entre gastos fijos y variables, sobre los cuales en teoría existe absoluto acuerdo, puede dar lugar a alguna incertidumbre cuando se desea en todos los casos, subdividir entre dos categorías los costos que se presentan en el ejercicio del vuelo. Tan es así que algunos autores han sentido la necesidad de introducir entre estos dos grupos una categoría intermedia: la de los costos semifijos y fijos-variables, entre ellos Roberto de Thierry "Analisi del costo di produzione" y Ugo Gobbate "Organizzazione dei fattori della produzione".

También para evitar incertidumbres a propósito de la distinción entre gastos fijos y gastos variables, algunos autores prefieren adoptar subdivisiones de carácter exclusivamente prácticas, sugeridas por las características del transporte aéreo. La más común es aquella que distingue entre gastos de vuelo y gastos de tierra, v.g. Castillón de

Saint-Victor divide así: A) Gastos de vuelo: 1) Carburante; 2) Revisión y mantenimiento; 3) Amortización; 4) Honorarios del personal navegante; 5) Daños, accidentes, seguros.- B) Gastos de tierra: 1) Material en tierra; 2) Administración.

El medio aéreo y el ambiente en que él se mueve, confieren a la aviación civil caracteres distintivos a otras formas de transporte. Con el objeto de poner un poco de orden es necesario seguir el criterio de separar e individualizar los diferentes elementos que intervienen en el costo y de allí que la siguiente clasificación sobre el costo del transporte que es la adoptada por A.T.A. (Air Transport Association of America) nos parece la más acertada, ya que el método de clasificación de A.T.A. está siendo hoy día utilizado por todas las empresas norteamericanas. No obstante es necesario hacer algunas salvedades: 1) El cálculo de los gastos de explotación no reproduce los desembolsos efectivos de la explotación comercial, y por lo tanto no puede servir de punto de partida para los estudios económicos; 2) Se basan en experiencias realizadas con aparatos que ya fueron reemplazados por otros más grandes, pero ofrecen la posibilidad de comparar los gastos de diferentes tipos de aeronaves sobre una base lógica y uniforme, y este método ha sido adoptado fuera de los EE.UU. Tenemos entonces que, los gastos considerados por A.T.A. son:

1) Carburante; 2) Lubricante; 3) Amortización del avión (sin contar los motores); 4) Amortización de los motores; 5) Revisión y entretenimiento de los motores; 6) Revisión y entretenimiento del planador; 7) Servicio en tierra para el planador y los motores; 8) Sueldo del primer piloto; 9) Sueldos del 2º piloto del mecánico y del radio-operador; 10) Sueldo del personal de la cabina; 11) Vacaciones de la tripulación; 12) seguro del avión.

Es necesario destacar que con respecto a 9) y 10) se hace la distinción de estos sueldos porque en EE.UU. el

suelcos de un primer piloto está integrado por: a) Sueldo anual fijo; b) gratificación por horas de vuelo que aumenta gradualmente con la velocidad comercial; c) gratificación o subsidio de línea, correspondiente al número de millas recorridas. Para vuelo nocturno esta gratificación aumenta en un 50%. En cambio un piloto segundo, mecánico, etc. recibe un sueldo superior, pero no es fijo, sin parciales, dependiendo de la velocidad comercial.

Una última clasificación adoptada por la mayoría de los autores italianos y que involucra prácticamente el total de gastos es la siguiente:

- 1) Gastos de Locomoción: Que pueden ser, costos propios del vuelo y costos de amortización y seguros.

Dentro de los costos propios del vuelo encontramos:

- a) La tripulación de vuelo y personal complementario (sueldos, indemnizaciones, viáticos, comida a bordo, seguros, providencias varias, etc.); b) Combustibles y lubricantes; c) Comida para los pasajeros.

Dentro de los costos de amortización y seguros involucran: a) Amortización del material de vuelo; b) Seguros por daños a terceros en la superficie; c) Seguros de los pasajeros; d) Seguros de las mercancías.

- 2) Gastos de los servicios en tierra: Costos del servicio de Oficina; costos de escuela y asistencia al vuelo; y costos propios del servicio comercial.

Costos del servicio de Oficina: a) empleados y personal directivo de oficina; b) material de recambio y eventuales; c) recepciones, inspecciones técnicas, controles, etc.; d) amortizaciones, instalaciones de maquinarias y dotaciones varias; e) arrendamientos, energía, luz, etc. etc.

Costos de escuela y asistencia al vuelo: a) personal de escuela; b) Cánones para las telecomunicaciones y asistencia de vuelo; c) Arrendamientos locales; d) dere-

che de estacionamiento, llegada y partida; e) transportes complementarios del aeródromo a la ciudad; f) amortizaciones, seguros, etc., etc.

Gastos propios del Servicio Comercial; a) Personal; b) Oficinas; c) expediciones; d) Tarifas varias.

- 3) Gastos Generales, que entienden un amplio concepto de gastos menores.
- 4) Interés del Capital Invertido en la Empresa.

La clasificación precedente indica los gastos del transporte regular, pero, con la eliminación de algunas partidas se pueden indicar también los gastos del transporte aéreo que no sea de líneas. En realidad son idénticas las principales partidas del costo que se manifiestan en una y otra forma de transporte. Por otra parte es distinto el modo de comportarse de estos costos en el proceso productivo, porque la aviación libre, obedece a distintos principios de los que rigen a la aviación regular o de línea. Y justamente es este diverso comportamiento de los costos lo que asegura a la aviación libre la posición de privilegio que las empresas de transporte aéreo regular en vano tratarán de destruir.

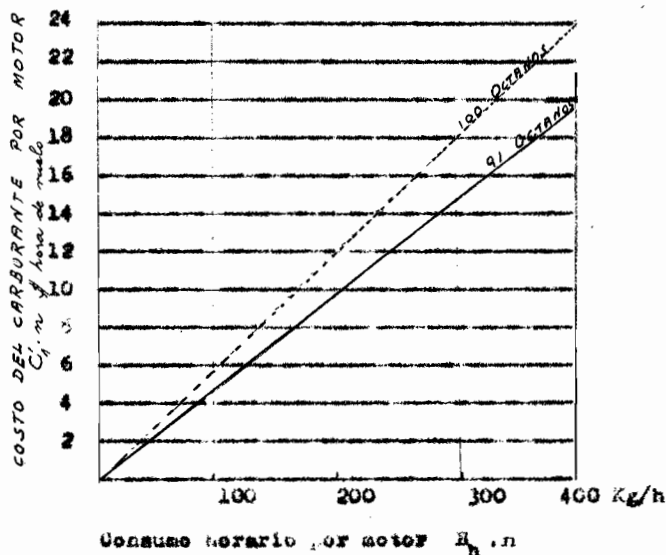
Se ha discutido y criticado el método preconizado por A.T.A., en realidad, entendemos que no debería criticarse tomando como argumento en contra el de que sus bases no corresponden de manera absoluta a las realidades actuales. Debe comprenderse que no es posible establecer un método cada 2 o 3 años, que además tendría una vigencia discutible también, dado los progresos continuos y rápidos en materia de aeronavegación. El valor de este método reside en que en él se define sin ambigüedad el concepto de "gastos directos de explotación" y en que ha sido aceptado casi unánimemente. Debería hacerse incidir sobre este trabajo de A.T.A. los gastos de explotación industrial y tendríamos una clasificación completa. Se podría presen-

tar alguna que otra dificultad con respecto a los costos debido a la moneda en que se calcula, el dólar, pero eso es en relación a otros países, y sería el caso de determinar coeficientes de ajustes para que dicha variación monetaria, en más o en menos, se reflejase nitidamente en el costo del transporte aéreo.-

DATOS Y RELACION EN USADA PARA EL CALCULO DEL COSTO
DEL TRANSPORTE AEREO A GUN EL METODO DE A.T.A.

Longitud de la etapa	= s = Km.
Duración del vuelo	= t _v = h.
Velocidad comercial	= V _s = $\frac{s}{t_v}$ = Km.h.
Consumo horario de carburante por motor	= K _h = Kg/h
Idad de la máquina	= Q _h = Kg/h
Carga Comercial	= P = t
Velocidad de Rotación del motor	= n
Nº de cilindros por motor	= M
Indice de Octano del carburante	91 = 100
Costo de un motor	= C _M = \$ (Dólares)
Costo de un avión sin motores	= C _A = " "
Precio total del avión	= C _A + M = C _A + n x C _M \$

USO DEL COMBUSTIBLE



Variable: $C_1 = \frac{\text{Precio del carburante} \times n \times H}{\text{Peso específico del carburante}} \times \frac{t_e}{\lambda \times \eta}$

El precio del carburante es con índice de octano 91:0.0343 Lts.

100:0.6423 Lts.

El peso específico del carburante es: 0.719 Kg/litro.

Para referir el costo del carburante a la hora de vuelo podemos transformar la fórmula anterior en

$$C_1 = \frac{\text{peso del carb. en } R}{V_R \times F} = 0'1 \times \frac{1}{V_R \times F}$$

Introduciendo los valores numéricos se tendrá expresando Δ_n en Kg/ h.t

Para carburante de índice de Octano 91:

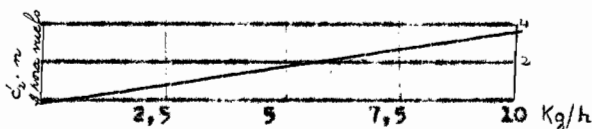
$$C_1 = \frac{0.0343}{0.719} \times n \quad A_n = 0.0477 \times n \quad A_n$$

Para carburante de índice de Octano 100:

$$C'_1 = \frac{0,0423}{,719} \times n \cdot S_h = 0,0588 \cdot n \cdot S_h$$

Este cuadro permite calcular el costo del carburante para un motor. Es necesario multiplicar el valor obtenido por el número de motores.

Consumo de lubricante



Consumo horario de lubricante por motor Q_h n

$$C_2 = \frac{\text{Precio del lubricante} \times (\text{consumo específico de lubricante} + \text{suplemento por vaciado de aceite}) \times n}{\text{Peso específico del lubricante} \times V_s}$$

- donde: Precio del lubricante 0,119 litro
 Consumo específico del lubricante 0,00448 kg.
 suplemento por vaciado periódico 20 %
 Peso específico del carburante 0,899 kg/lit.

Transformando la fórmula anterior tenemos

$$C_2 = \frac{\text{Precio del lubricante} \times (\text{consumo horario de carburante} \times n \cdot Q_h + \text{Supl. por vaciado de aceite})}{\text{Peso específico del carburante} \times V_s}$$

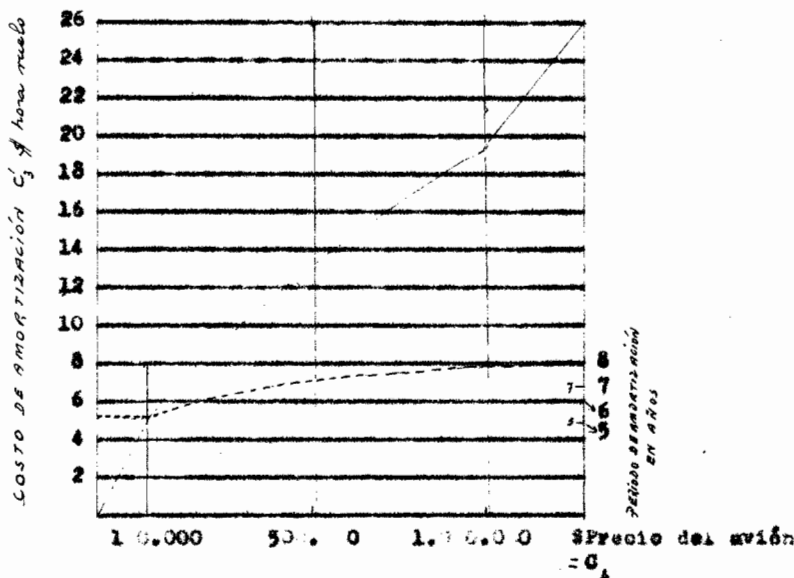
$$C'_2 \times \frac{1}{V_s}$$

Introduciendo valores numéricos tenemos expresando

Q_h en kg/h

$$C'_2 = \frac{0,119 \times 1,20}{0,899} \times n \cdot Q_h = 0,159 \cdot n \cdot Q_h$$

AMORTIZACIÓN DEL AVIÓN (Sin motores)



$$C_3 = \frac{1}{\text{tiempo anual de vuelo}} \times \frac{C_A - \text{precio de la chatarra}}{\text{período de amortización}}$$

$$\times \frac{1}{V_{a. p}} = C'_3 \times \frac{1}{V_{a. p}}$$

en donde:

Tiempo anual de vuelo = 3650 h (10 h. diarias)

Precio de la chatarra = 10 % del costo de C_A

período de amortización

para C_A inferior a \$ 100.000 = 5 años

para C_A entre \$ 100.000 y 1.000.000 = $(\frac{C_A - 100.000}{300.000})$ años

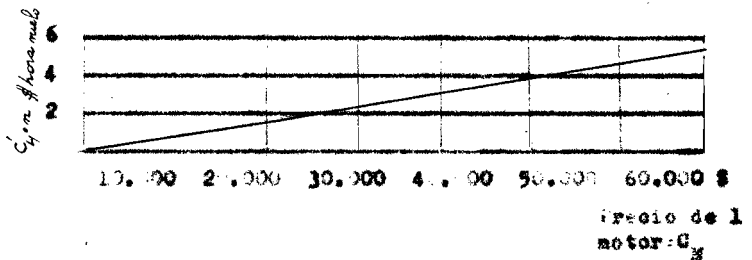
para C_A superior a 1.000.000 = 8 años

Es lógico que al establecer estas cifras se ha admitido que los aviones pequeños y baratos tengan una vida útil más corta que los de grandes dimensiones y costo, y que estos últimos deban ser amortizados en 8 años como máximo, teniendo en cuen

ta la limitada resistencia a la fatiga de los metales ligeros, así como de los perfeccionamientos de los nuevos modelos.

$$\text{Luego: } C'_3 = \frac{1}{3560} \times \frac{.90 \cdot C_A}{\text{Período amortiz.}} = 0,000247 \times \frac{C_A}{\text{Período amortiz.}}$$

AMORTIZACIÓN DE LOS MOTORES



$$C'_4 = \frac{n \cdot C_M}{\text{Período amortiz.} \times \text{tiempo anual de marcha}} \times \frac{1}{V_{s.p}} = C'_4 \times \frac{1}{V_{s.p}}$$

En donde:

Período de amortización = 4 años

Tiempo anual de marcha = 3.000 h.

Se admite luego que la vida útil de un motor es de 12.000 h. de marcha, anualmente, es decir que:

$$C'_4 = \frac{n \cdot C_M}{12.000} = 0,0000833 \cdot n \cdot C_M$$

Todos los datos suministrados y los resultados son válidos para la unidad así que aquí también es preciso multiplicar el costo de hora de vuelo por el n° de motores.

C A P I T U L O I V

A E R O N A V - G A C I O N

E N L A R E P U B L I C A A R G E N T I N A (E V O L U C I O N)

AERONAVIGACION EN LA REPUBLICA ARGENTINA (EVOLUCION)

De breve trayectoria pero de brillante proceso evolutivo es la historia de la Aeronáutica Argentina. En los pocos cursos de la aviación nacional que conquistaran laureles para las alas argentinas se encuentran los cimientos de la realidad actual.

Así, Teodoro Fels en 1912 cruza el Río de la Plata; Newbery que en 1914 bate el récord mundial de altura con 6.225 m.; Muleaga y Bradley cruzan los Andes en 1916, repitiendo la prueba Candelaria en 1918 y Faroldi y Zanni en 1920.

El primer escenario de las actividades aeronáuticas fué El Palomar, donde un grupo de civiles y militares realizaban verdaderas proezas de vuelo.

Estas actividades llegaron a interesar al Gobierno, el que, con fecha del 10 de agosto de 1912 por decreto suscripto por el entonces Presidente de la Nación, Roque Sáenz Peña, refrendado por el Ministro de Guerra Gral. Gregorio Velaz, creó la Escuela de Aviación Militar, siendo esta la primera manifestación de carácter oficial.

En el año 1914, la nueva arma participaba en maniobras militares en la Provincia de Entre Ríos; y es en 1920 que comienza a estructurarse en forma orgánica al crearse la Inspección del Servicio Aeronáutico del Ejército.

En el año 1922 se disuelve la Escuela por decreto, y se crea en su reemplazo el Grupo n° 1 de Aviación. Esta unidad estaba compuesta por una Plana Mayor, Escuadrillas de Caza, Observación y Bombardeo, Sección Aerofotográfica, Arma Aeronáutica y Sección Entrenamiento.

En el año 1925 se dispuso de nuevo la reconstitución de la Escuela de Aviación Militar. Eso lo reclamaba el desarrollo extraordinario que experimentaba la aviación. Falta, eso sí, la fábrica de aviones, pero es en 1926, el día 19 de noviembre, en que se puso la primera piedra de su cons-

trucción y el 10 de octubre de 1927 se la inauguró.

La primera producción de la Fábrica Militar de Aviones fué el avión Avro Gsepport de escuela, realizada por técnicos y operarios procedentes de los talleres de reparaciones de El Palomar, construido bajo licencia extranjera, y el primer aparato se entregó en vuelo el 2 de octubre de 1928.

Siempre siguiendo la política de construcciones bajo patentes extranjeras, se encara al año siguiente, la producción de otros tipos de aviones, también para ser utilizados por la aviación militar. Y así se producen el biplano Bristol y el Dewoitine D-21 de casa.

Con la incesante experimentación, y con el consiguiente progreso técnico, aparecieron los primeros diseños de aeronaves concebidos por ingenieros argentinos, y es entre 1932 y 1937 que aparecen nuevas series de máquinas.— El primero de los aparatos nacionales diseñado y calculado en la Fábrica Militar de Aviones fué el A6 C-1 con las siguientes características: monoplano de ala baja, de madera y metal y con revestimiento de tela. En esa época se lo perfeccionó y de ahí se pasó al A6 C-2. En 1933 salió de la Fábrica el A6 A.E-1 biplano y monoplano, muy superior al anterior y se lo destinó para la aviación militar. Ese mismo año el A6 T-1 para aviación de transporte y con capacidad para 4 pasajeros además de sus 3 tripulantes. Prestó servicios en la línea que funcionó con carácter experimental entre Bs.As. y Córdoba durante 4 meses. Y por fin en 1937 se produce el avión A6 M-1 de bombardeo y que presta sus servicios hasta 1945 en la Fuerza Aérea Argentina.

En 1938 se comienza de nuevo la construcción de aviones con licencia extranjera, y en 1939 se entrega el Focke Wulf 44-J "Stieglitz", biplano de estructura mixta, para entrenamiento y aerobacía. En 1940 se inicia la construcción de la primera máquina de guerra el Curtiss Hawk 75-C. En este

mismo año se fabrica un avión dedicado a la aviación de turismo y escuela de pilotaje. Este aparato se lo bautizó con el nombre de "El Boyero".

En el año 1943 se transforma la Fábrica Militar de Aviación en Instituto Aerotécnico y se reinicia en ese año la manufactura de aviones de diseño propio, con la cual se prosigue en la actualidad. La primera manifestación fué el avión de entrenamiento I A6-21 todo de metal. Debido a la falta de material importado, surgió el avión oriollo, el A6-22, ya que en su construcción entra madera proveniente de bosques argentinos y desde el cubo de su hélice hasta la rueda de la cola está íntegramente elaborada con materiales nacionales. Posteriormente se construyó un planeador para transporte de tropas denominado "Bañque" todo de madera.

El 20 de octubre de 1943 por decreto del Poder Ejecutivo se crea el Instituto Aerotécnico en reemplazo de la Fábrica Militar de Aviación y se produce un avión de acrobacia y entrenamiento similar al Focke Ulf 44, y se lo llamó I. A6-23 y elaborado íntegramente con materiales nacionales. La labor de investigación, el mejoramiento de la técnica y la incorporación de nuevas fuentes de producción dieron sus frutos y en 1946 se construyó el primer avión bimotor concebido y construido en el país, el I. A6-24 o "Calquin" con fuselaje y alas de madera y cuyas características son de aparato de combate, ataque y bombardeo liviano, con gran velocidad, ya que la incorporación de motores Rolls-Royce llegó a pasar los 650 kms. por hora, bombas, cohetes, cañones automáticos, y equipos diversos completa su dotación. Por fin se puede citar el "Calqui", caza-interceptor que está en condiciones de perfeccionarse y llegar a velocidades superiores a 900 kms. por hora.

Desde el mes de julio de 1943 hasta febrero de 1944 se dispusieron medidas para lograr la centralización

de organismos que intervenían en la actividad aeronáutica del país pero que estaban sometidas a diversas jurisdicciones. Así, el ex Comando de Aviación de Ejército recuperó la ex-Dirección del Material Aeronáutico del Ejército y la Dirección General de Aeronáutica Civil.

El 4 de enero de 1945 el P.E. decretó en acuerdo de ministros la creación de la Secretaría de Aeronáutica para centralizar aún más toda la actividad aérea de la Nación. Este decreto que llevaba el n° 268/45 se convirtió en Ley 12911.

La Secretaría estaba a cargo de un Secretario de Aeronáutica, quien tenía la categoría de Ministro de Estado y era integrado por la Aeronáutica Militar y los organismos, direcciones generales y demás dependencias militares y civiles que constituían el Comando en Jefe de Aeronáutica, que cesaba en sus funciones como tal. (art. 2).

A los cuatro meses de la creación de la Secretaría se fijó la política aérea del Estado cuyos lineamientos han servido para encuadrar orgánicamente la actividad estatal. (Ley 12911). "Adóptase como política del Estado en materia de aeronavegación el conjunto de normas del presente decreto. Ellas determinan la conducta a seguir por el Gobierno en materia aérea..... (art.1).

"La Nación ejerce soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo existente sobre su territorio y aguas territoriales adyacentes al mismo". (art.2).

"Declárase materia de legislación exclusivamente nacional todo lo concerniente a la navegación aérea internacional e interprovincial". (art.3).

"La Aeronáutica comercial y deportiva será objeto de fomento..... (art.4).

"Las líneas de transporte interno (de cabotaje), así como toda otra actividad aérea remunerada que se ejecute enteramente en territorio argentino, serán realizadas, con pre-

ferencia, directamente por el Estado o por medio de empresas mixtas organizadas conforme al régimen legal de la ley n° 12161 y ateniéndose a lo establecido en el art. 8 de la ley 12709 en cuanto es aplicable a empresas aéreas.

A tales fines se autoriza a la Secretaría de Aeronáutica a constituir ad referendum del Poder Ejecutivo dichas sociedades mixtas cuidando especialmente de establecer en sus estatutos la condición de argentinos de sus socios, el carácter nominativo de las acciones y el domicilio dentro de las redes sociales. (art. 5).

"Las líneas de transporte internas que extiendan sus servicios a los países vecinos serán objeto de fomento(art.6).

"Las líneas de transportes internacionales, así como toda aeronave de cualquier matrícula o bandera, podrán entrar o salir libremente del país con tal de hacerles:

- a) Tanto a la llegada como a la salida, por un aeropuerto de frontera.
- b) Durante su recorrido a través del país, navegar por rutas especialmente fijadas por el Estado a tal fin.
- c) Sin realizar cabotaje ni invadir esferas de acción de empresas aéreas argentinas.
- d) De acuerdo con la reglamentación en detalle que se establezca al efecto.

Las condiciones anteriores presuponen la reciprocidad del país de origen de las aeronaves. (art.7).

"La infraestructura será totalmente de pertenencia del Estado". (art. 8).

Los demás artículos son de forma.

La constitución de la Flota Aérea Mercante Argentina (F.A.M.A.) como órgano ejecutor de la política aérea internacional del país marca una etapa en el proceso evolutivo de la Aeronáutica Nacional. Fue creado por decreto del 31 de diciembre de 1945.

Volviendo a la Secretaría de Aeronáutica, y entrando a estudiar su composición, tenemos como colaborador inmediato del Secretario al Subsecretario de Aeronáutica, quien ejerce una función coordinadora entre los organismos superiores de la Aeronáutica. Prepara los elementos de juicio para someterlos a la decisión del Secretario de Aeronáutica, tramitando en su nombre los expedientes que no requieran la resolución del titular. Entraban también dentro de la competencia del Subsecretario asignar los expedientes y comunicaciones a los diversos Departamentos integrantes de la Subsecretaría. Disponía la publicación del Boletín Aeronáutico. El Subsecretario era asistido por el Director General de la Secretaría y asesorado por los Jefes de Departamento.

El Consejo Superior de Aeronáutica estaba constituido por todas las autoridades con dependencia directa de la Secretaría, y a este organismo se recurría cuando eran necesarias decisiones de fundamental importancia.

Aeródromos y Aeropuertos. Garantizan la continuidad de los servicios en las rutas aéreas de la Nación, significa proporcionar en tierra los puntos de apoyo necesarios para que la aviación se desarrolle sin obstáculos. Estos puntos de apoyo están representados por los aeropuertos, aeródromos y pistas que las aeronaves utilizan para el despegue y aterrizaje, obras que se complementan con otros servicios: estaciones aéreas de pasajeros, hangares, depósitos y talleres, instalaciones para el control del tránsito aéreo, servicios de meteorología y radiocomunicaciones, facilidades para el personal, caminos de acceso a los aeropuertos, balizamiento de rutas aéreas, señalización de obstáculos, etc.

Todo este complejo mecanismo se denomina Infraestructura Aeronáutica, la cual es de pertenencia del Estado.

A la Dirección General de Infraestructura le compete construir pistas, edificios e instalaciones requeridas para el adiestramiento del personal de la Fuerza Aérea Argen-

tina, sus escuelas, bases, talleres, campos de tiro, etc.

La Dirección General de Infraestructura atiende también las instalaciones que participan del desarrollo de la actividad aeronáutica.

Seis regionales tienen por misión la ejecución e vigilancia de las construcciones y observan las disposiciones que emanan de la D.G. de Infraestructura. Dichas regionales son: 1) Norte: Jujuy, Salta, Tucumán y Catamarca con asiento en Tucumán. 2) Andina: San Luis, San Juan y Mendoza con asiento en Mendoza. 3) Centro: Córdoba, La Rioja y Ego. del Estero con asiento en Córdoba. 4) Litoral: Santa Fé, Corrientes, Entre Ríos, Chaco, Formosa y Misiones con asiento en Paraná. 5) Este: Buenos Aires y La Pampa con asiento en Buenos Aires. 6) Sur: Neuquén, Río Negro, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego con asiento en Comodoro Rivadavia.

Desde la creación de la Secretaría de Aeronáutica y estructurada la actividad aérea, fué preocupación inmediata dotar al país de todos los servicios requeridos para el desarrollo de este medio de transporte. Pero para llevar a buen fin esos propósitos era necesario dar en tierra los elementos necesarios para que los servicios existentes y los proyectados se desarrollaran en condiciones de seguridad y regularidad. A esos efectos la Dirección General de Infraestructura inició obras importantes para servicios aéreos internos e internacionales: Corón, Resistencia, Olinda, Salta, Córdoba, Mendoza, Formosa y el Aeroparque de la Ciudad de Buenos Aires.

Las Líneas Aéreas del Estado fueron inspiradas en el deseo de llevar a las regiones más apartadas de la República la civilización y el progreso.

Atendiendo a repetidos reclamos de pobladores y entidades lejanas del Sur para que se estableciera un servicio aéreo regular Buenos Aires-Baquel fué habilitada dicha línea por Decreto 67.777 del 19/6/40. El entonces lla-

nado Grupo de Observación N° 1 tomó a su cargo la explotación de dicha línea cumpliendo vuelos experimentales durante 9 meses, realizando el primer vuelo con carácter oficial el 4 de septiembre de 1940 con escalas en Santa Rosa, Neuquén y San Carlos de Bariloche.

En 1941 se creó la Agrupación Transporte y la Línea Aérea Sur Oeste (L.A.S.O.) Pasó a depender de la misma y en 1943 ya creada la Secretaría de Aeronáutica y ante gestiones realizadas por ésta el P.E. expidió el Decreto 23947 autorizando la prolongación de la línea hasta Comodoro Rivadavia, con escalas intermedias en Gobernador Costa y Colonia Sarciento (Chubut). Pero debido a la carencia de material de vuelo impuesta por la guerra mundial, este servicio no pudo cumplirse.

En 1943 la Agrupación Transporte inició gestiones para establecer una nueva línea entre el Palomar y las Cataratas del Iguazú. El primer vuelo de reconocimiento se efectuó el 6/9/43 y el 6/1/44 comenzó a funcionar con carácter regular por decreto 9235. En ocasión de una visita que efectuara a nuestro país el Presidente del Paraguay, se estableció la conformidad para que la línea Aérea Nor-Este (L.A.N.E.) fuese prolongada hasta la Ciudad de Asunción. El 4 de mayo de 1945 por mediación de la Secretaría de Aeronáutica se logró la prolongación de L.A.N.E. hasta Olinda y con escala en Resistencia, y pasados diez meses, instituciones y el comercio de la localidad de Presidente Roque Sáenz Peña, pidieron y lograron la instalación de una etapa el 18 de mayo de 1946 al prolongarse la línea entre Buenos Aires y la Capital del Chaco. En 1947 se autorizó a L.A.N.E. a extender sobre todo el territorio de la República la prestación de sus servicios. Por decreto del 15 de diciembre de 1944 se crearon los servicios Aeropostales del Estado, denominados después Servicios Aéreos del Estado (S.A.E.E.)

Se establecieron 4 circuitos para la actividad de

S.A.D.E. efectuándose dos vuelos semanales en cada uno de estos itinerarios.

Se estableció que la zona mesopotámica era la más apta para las funciones de S.A.D.E. y se dirigió a esa región su principal actividad.

Determinada la política estatal en materia de aeronavegación por el art. 5º de la ley 12911, tenemos que "de el transporte aéreo interno (cabotaje), así como toda otra actividad aérea remunerada que se ejecute íntegramente en territorio argentino, debían realizarse preferentemente por el Estado o por medio de empresas mixtas organizadas conforme al régimen de la ley 12161 y conforme al art. 8 de la ley 12709 en cuanto es aplicable a empresas aéreas. Y se autoriza a la Secretaría de Aeronáutica a constituir ad referendum del E.Ejecutivo, dichas sociedades mixtas, con la condición de ser sus socios argentinos nativos, las acciones nominativas y el domicilio dentro del país de las sedes sociales".

Así es que, se aprueba el Estatuto-Tipo para las Sociedades Mixtas de Aeronavegación y se constituyen las organizaciones que introducían una nueva modalidad en un sector que parecía estar exclusivamente reservado para el Estado.

La Constitución de las Sociedades Mixtas de Aeronavegación interno, se realizó con el aporte fiscal del 20% del capital total de cada una, facilitando la inversión inicial.

Por resolución n° 265/46 y como paso previo a la iniciación de los vuelos en las líneas de cabotaje interno, se determinaron las zonas y rutas sobre las cuales aquellas debían desarrollar sus actividades. Seis zonas encerraron a doce rutas que unieron ciudades de nuestro país.

Tres sociedades mixtas se organizaron, correspondiendo a cada una la explotación de dos zonas con sus respectivas rutas principales: 1) Aeroposta Argentina, 2) Zonas Oeste y Norte de Aerolíneas Argentinas; 3) Aviación del Litoral Flu-

vial Argentino.

1) Aeroposta Argentina: Históricamente, continúa la empresa los servicios que en 1927 iniciara la Sociedad Anónima aeroposta Argentina y los que desde 1940 realiza L.A.D.E. en las rutas cordilleranas y atlántica respectivamente. El progreso de la Patagonia debemos ligarlo a esta línea que cubriendo el extenso litoral marítimo austral, creó entre los pobladores de sus zonas, una gran conciencia aeronáutica. Aeroposta Argentina cumple tres servicios uno atlántico, otro cordillerano y el tercero a la región de los lagos. Inició la explotación de la ruta Buenos Aires-Santa Rosa-Neuquén-Bariloche-Esquel, asumiendo las funciones desempeñadas durante 6 años por L.A.D.E.

También absorbió Aeroposta Argentina otro servicio iniciado por L.A.D.E., entre Buenos Aires-Mar del Plata que sólo funciona con intensidad en los meses de verano.

2) A.O.N.D.A. : Se constituyó el 23 de febrero de 1946, pero inició sus servicios seis meses después, transportando correspondencia y carga, ampliándolos el mismo año, para el transporte de pasajeros. Esta Sociedad Mixta absorbió los servicios de cabotaje que atendía Panagra sobre las rutas a Mendoza y Salta, con sus respectivas escalas, Esta compañía explota 6 líneas y son: 1) Buenos Aires-Mendoza con escalas en Córdoba y San Juan; 2) Buenos Aires-Santiago de Chile con escalas en Río Cuarto, San Luis y Mendoza; 3) Buenos Aires-Córdoba; 4) Buenos Aires-Tucumán con escalas en Córdoba y Santiago del Estero; 5) Buenos Aires-Orán con escalas en Córdoba, Santiago del Estero, Tucumán, Salta y Jujuy; 6) Buenos Aires-Tucumán.

3) A.L.F.A.: (Aviación del Litoral Fluvial Argentino): Sobre la base de la Corporación Sudamericana de Servicios Aéreos S.A. existente en el país al crearse la Secretaría de Aeronáutica, y los servicios de carácter oficial atendidos por L.A.N.E. y S.A.D.E. se constituyó el 8 de mayo de 1946 A.L.F.A. confiándole la explotación del tráfico aerocomercial de

la región mesopotámica. La concesión otorgada a Alfa establece que es de su competencia organizar y administrar la explotación de los servicios aéreos sobre el litoral fluvial Argentino. Las líneas recorridas por A.L.F.A. son: Buenos Aires-Montevideo; Buenos Aires-Paraná-Corrientes-Formosa-Arunción; Buenos Aires-Concordia-Poseadas; Buenos Aires-Arunción; Buenos Aires-Rosario; Buenos Aires-Paraná-Resistencia-Poseadas-Iguazú; Buenos Aires-Colonia Yairá-Monte Caseros-Resistencia-Pte. Roque Sáenz Peña; y Buenos Aires-Paraná-Raoniquista-Resistencia-Poseadas.

Flota Aérea Navegante Argentina (F.A.N.A.)—El 31 de diciembre de 1945 es creada F.A.N.A. adoptándose también para ella el sistema de empresa de Economía Mixta. Sobre esta base de organización privada-estatal F.A.N.A. inició sus actividades. Negociar convenios, establecer servicios de escuela, organizar agencias, representaciones, coordinar sistemas de operaciones ajustándolas a las modalidades en uso en cada uno de los países sobrevenidos y convenios internacionales, armonizar directivas y adiestrar al personal navegante y terrestre, todo esto, quedó organizado en el término de 6 meses.

A F.A.N.A. le fué asignado un capital de 150 millones de pesos correspondiendo al aporte estatal la 1a. parte de esa suma. En julio de 1946 se emitió la primera serie de acciones por valor de \$ 50 millones, y fué absorbida por el capital privado en pocas horas.

Para las líneas a Europa F.A.N.A. emplea los Cuadrímetros Avro Lancastrian, Avro York y Douglas D C-4; para las líneas continentales el Douglas DC-3, el DC-4 y los bimoteros Bristol 170 y "Viking", F.A.N.A. estableció vínculos regulares entre nuestro país, Francia, Inglaterra, España, Portugal, Italia, Brasil, Chile, Lima, E.U.U., etc.

El régimen de las sociedades mixtas duró tres años. Durante este lapso las cuatro empresas mencionadas lograron acrecentar su experiencia aeronáutica. Los hombres que vola-

ban adquirían experiencia; los técnicos se perfeccionaban en el difícil oficio de lancar servicios y aumentar el rendimiento de hombres y máquinas. Los operarios aprendían el complejo programa de su perfeccionamiento técnico. Hombres y máquinas empezaron a formar una gran comunidad del aire al servicio del país y sus rápidas comunicaciones. Pero estos servicios de compleja organización producían resultados económicos malos, arrojando grandes déficits de explotación. En sólo tres años dicho déficit alcanzó a la cifra de 152 millones de pesos.

El gobierno decretó la nacionalización de todas esas compañías que estaban funcionando como empresas mixtas, unificándolas posteriormente en un sólo organismo que es hoy Aerolíneas Argentinas.

Como primer paso se unificaron las líneas de Aeroposta y Línea el 1° de noviembre de 1949; luego Alfa en febrero de 1950 y Beta en marzo del mismo año.

Como consecuencia de la reestructuración operada en el complejo aereocomercial argentino, se introducen nuevas normas de explotación, orientadas al perfeccionamiento de los servicios, apelando a la racionalización y sistematización del material de vuelo y de los equipos correspondientes, además de otras medidas complementarias, incluso el reajuste y coordinación de frecuencia y horarios para lograr junto con la flexibilidad compatible con la regularidad y eficiencia del servicio, un adecuado rendimiento en el plano de la explotación económica.

En lo operativo también se registran iniciativas de significación como la serie de vuelos que a título experimental se efectúan sobre la ruta a Nueva York con aviones Douglas DC-6 que partiendo desde el aeropuerto de Ezeiza - estación terminal de todos los servicios de Aerolíneas Argentinas de cabotaje, cabotaje mayor e internacionales - con una sola etapa en Trinidad alcanzaba la ciudad del norte en menos de

20 horas de vuelo efectivo. Igualmente cabe consignar que Aerolíneas Argentinas ha prestado en varias oportunidades el concurso de sus aviones y plantel navegante para el traslado de personalidades y delegaciones oficiales argentinas y extranjeras.

Al presente con casi 7 años de actividad, Aerolíneas Argentinas mantiene servicios que, sobre la base de recíproci ad -principio sustentado por nuestro gobierno- aseguran la presencia permanente de la Nación en las rutas aéreas del mundo: E. U. U., Cuba, Gran Bretaña, Portugal, Francia, Italia, etc., etc., son países a los que llegan regularmente las aeronaves de Aerolíneas Argentinas.

En cuanto a las líneas internas, es decir, los servicios de cabotaje, tienen una extensión que supera los - 50.000 Km. y todas las capitales de provincias y territorios, como asimismo las poblaciones de mayor importancia y grativación en la República, cuentan con servicios aéreos reglados.

Con los países limítrofes, el medio aéreo también ha contribuido a un mayor acercamiento. El cabotaje mayor de Aerolíneas Argentinas llega a Uruguay (Montevideo, Colonia y Punta del Este); Brasil (Río de Janeiro, San Pablo y Porto Alegre); Paraguay (Asunción y Concepción); Bolivia (Santa Cruz de la Sierra); Perú (Lima, vía Bolivia) y Chile (Santiago y Punta Arenas).

El proceso de racionalización a que hicimos referencia al reseñar la génesis de Aerolíneas Argentinas se ha ido traduciendo en una sistematización del material de vuelo, con el objeto de simplificar las operaciones y llevar a un nivel razonable la economía de mantenimiento, el cual por otra parte, se lleva a cabo junto con las reparaciones, en talleres propios que constituyen uno de los puntales de la base de operaciones de la línea.

ORDENAMIENTO MINISTERIAL DE AERONÁUTICA: La Ley Orgánica de Ministerios N° 14.303 del 25/6/1954 crea el Ministerio de Aeronáutica ya que dispone en su Art. 1°: El despacho de los negocios de la Nación estará a cargo de los siguientes ministerios secretarías de estados:

- 1) - Relaciones Exteriores y Culto
- 2) - Interior y Justicia
- 3) - Trabajo y Previsión
- 4) - Educación
- 5) - Asistencia y Salud Pública
- 6) - Comunicaciones
- 7) - Obras Públicas
- 8) - Transportes
- 9) - Hacienda
- 10)- Agricultura y Ganadería
- 11)- Industria
- 12)- Comercio
- 13)- Finanzas
- 14)- Ejército
- 15)- Marina
- 16)- Aeronáutica

Corresponde al Ministerio de Aeronáutica asistir al Presidente de la Nación en el ejercicio de sus atribuciones constitucionales que se relacionan con la Aeronáutica y en particular, lo inherente a:

- 1°) Los actos del Presidente de la Nación relacionados con la Aeronáutica Militar.
- 2°) La dirección superior, organización, preparación y empleo, administración, gobierno, y disciplina de la aeronáutica militar.
- 3°) La preparación y aplicación de la doctrina para el empleo de las fuerzas de la aeronáutica.
- 4°) La movilización, abastecimiento, transportes y comunicaciones de la aeronáutica militar.

5°) La proposición al P.E. de:

- a) Las fuerzas de la aeronáutica militar en tiempo de paz y de guerra y su distribución según las necesidades de la Nación y de acuerdo con los planes militares correspondientes.
 - b) El nombramiento de los comandos superiores de la aeronáutica militar.
 - c) El otorgamiento de grados, recompensas y honores con arreglo a las autorizaciones legales vigentes.
- 6°) La ejecución de los planes que correspondan en caso de conmoción interior.
- 7°) La coordinación de sus tareas ejecutivas con las de los demás ministerios y en especial con las de las otras fuerzas armadas en orden al cumplimiento armonico de los planes vigentes.
- 8°) El fomento, conducción y desarrollo de la industria, investigación y experimentación en materia aeronáutica. La dirección y administración de sus establecimientos, y su coordinación con la actividad industrial del país.
- 9°) La defensa aérea de la Nación, el apoyo a las operaciones de las otras fuerzas armadas y la realización de la guerra aérea estratégica.
- 10°) La preparación y conducción de la defensa antiáerea activa.
- 11°) La formación y capacitación del potencial humano de la reserva de la aeronáutica militar.
- 12°) El ejercicio del poder de policía del Estado en materia de circulación aérea y el abastecimiento y operación de las instalaciones y los servicios necesarios para su apoyo y protección.
- 13°) La autorización, fomento, orientación y fiscalización del trabajo aéreo.
- 14°) La autorización para la realización de la infraestructura, su habilitación, registro y fiscalización.

- 15°) La habilitación, registro y fiscalización del material y personal aeronáutico y la instrucción de éste.
- 16°) El asesoramiento técnico en todos los casos de adquisición del material aeronáutico, a fin de asegurar la mayor racionalización del mismo.
- 17°) La organización y realización de la búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves en peligro o accidentadas.
- 18°) La realización de la investigación técnica de los accidentes aéreos, la inspección de los de despojos y la de terminación oficial de las causas de aquéllos.
- 19°) La realización y autorización de la cartografía y publicaciones aeronáuticas para la navegación y seguridad del vuelo.

LA NUEVA COMPAÑÍA AEREA: Es interesante destacar que termina de constituirse recientemente la primera sociedad argentina de capital privado para la explotación de servicios aéreos regulares, internos e internacionales. Se denomina "Transcontinental S.A." y girará con un capital de \$ 40.000.000 del que ya han sido suscriptas las primeras cuatro series por los accionistas fundadores.

La creación de esta S.A. ha sido facilitada por un factor primordial, y es, la nueva política aérea del gobierno nacional al permitir la concurrencia del transporte privado en la actividad aérea nacional.

Los servicios se realizarán con 5 aviones Super-Constellation y en mayo de 1957 quedará inaugurada la línea Buenos Aires - Nueva York. La iniciación de la línea Buenos Aires - San Francisco con posterior prolongación al extremo Oriente está calculada para el año 1958.

EL PLAN FINANCIERO Y LA AERONAVEGACION: El 7 de enero de 1956 el Dr. Freilich presentó al Gobierno Nacional un informe con el título de "Moneda sana o inflación incontenible. En ese informe estima un déficit para los transportes equivalente a

\$ 3.400.000.000 para el corriente año.

En el mismo mes de enero presenta un segundo informe intitulado "Plan de restablecimiento económico"

El capítulo III de este informe está íntegramente dedicado al problema de los transportes; y en lo relativo al transporte aéreo dice que es posible mejorar rápidamente su eficiencia con una mejor administración. Estima que con el material existente, convenientemente reacondicionado se podrán triplicar los servicios actuales. A tal objeto propicia el traspaso de Aerolíneas Argentinas a la Actividad privada conforme con las siguientes bases: 1) El Estado transformará parte de su capital en obligaciones de interés moderado y venderá el resto del capital en acciones de suscripción exclusivamente nacional entre los usuarios del servicio aéreo, el personal de la empresa actual del Estado y el público.

2) La nueva entidad deberá actuar bajo la supervisión y con los reglamentos que dicte el Estado. 3) El Estado facilitará a la nueva empresa la contratación de créditos exteriores para la renovación de su material. 4) Con estas medidas y una mejor utilización del material existente, así como también con el subsidio por unidad transportada, similar al de otros países, la nueva empresa podrá extirpar el elevado déficit anual de Aerolíneas Argentinas permitiendo con el aumento de tráfico absorber al personal excesivo.-

CONCLUSIONES

TEORIA DEL ESPACIO AEREO: Es indudable que el espacio aéreo pertenece única y exclusivamente al Estado, por tanto, su naturaleza jurídica es de orden público. Pero, el derecho de vuelo inofensivo ampliamente concedido por los acuerdos generales, bilaterales y plurilaterales con respecto a la circulación aérea internacional no puede ser considerado contrario a la soberanía de dicho Estado ni al orden público.

Es conveniente precisar aquí, que de acuerdo al derecho positivo vigente, el espacio aéreo aunque físicamente es indivisible, jurídicamente importa divisiones. Todo Estado tiene la soberanía sobre la parte de espacio atmosférico correspondiente a su territorio y a las respectivas aguas territoriales, es decir, que debemos poner en el espacio atmosférico fronteras correspondientes a las fronteras terrestres. Pero no toda la superficie del globo terrestre es territorio de los Estados puesto que existen zonas libres de toda soberanía, como el alta mar, las zonas polares, etc. luego, la parte aérea correspondiente a la superficie libre de toda soberanía, será libre. Enonces, la condición jurídica de la superficie del globo terrestre se reproduce tal cual en el espacio aéreo, de donde resulta que éste está sujeto a la soberanía de los Estados y en parte es libre.

Débase observar que en base al proclamado principio de tránsito inofensivo, este espacio aéreo está en una condición jurídica análoga ala del mar territorial a través del cual los buques extranjeros gozan de un derecho de tránsito inofensivo. Todavía debemos poner en relieve una diferencia más, y es que, mientras los buques de guerra como los mercantes, gozan de un derecho de pasaje en las aguas territoriales extranjeras, los aeromóviles militares, a diferencia de los civiles, no gozan en cam-

bio de este derecho, siendo necesaria una autorización expresa que es concedida cada vez por parte del Estado cuyas aguas territoriales se quieren sobrevolar. Estimamos que el derecho de tránsito inofensivo tiende mediante su constante inserción en todas las convenciones internacionales aéreas a ser reconocido como un derecho de naturaleza primordial de las aeronaves de los distintos Estados y no como una mera liberalidad del Estado sobrevolado, ni siquiera como un derecho adquirido por la firma de un acuerdo bilateral o plurilateral, sino, como una verdadera norma de derecho internacional. Es la costumbre que se va creando en esta actividad y con toda la fuerza obligatoria que ésta tiene en el derecho internacional. Por cierto que las Convenciones internacionales tendrán que cambiar la fórmula utilizada con respecto al derecho de sobrevuelo inofensivo y declarar que "reconocen" la existencia de tal derecho y no disponer la vieja fórmula de que los Estados contratantes se "conceden" esa libertad recíprocamente.

Debemos por fin entender, que habrá modalidades, y, en algunos casos restricciones al sobrevuelo, que serán dictadas por cada Estado en virtud del derecho de soberanía sobre su propio cielo. Nada más justo ni más razonable. El Derecho de soberanía es inalienable y en virtud del mismo los Estados dictarán las normas tendientes para mantenerlo.

Las restricciones o reglamentaciones que se dicten, sean fuertes o detallistas, deberán ser justas y no ir contra el derecho de sobrevuelo y libre comercio aéreo. La soberanía de los Estados sobre el propio cielo será el estandarte que frene el arbitrio o ambición del más fuerte, y a la vez, coordinados de la actividad aérea de todos los Estados.

Combinamos así la teoría de la libertad de Fauchille con la opuesta, la de soberanía.

La libertad de sobrevuelo deberá ser reconocida de pleno derecho por todos los Estados de acuerdo a las normas imperantes y reglamentarán el sobrevuelo, pero sin dictar normas prohibitivas ni arbitrarias que pongan trabas al paso de las aeronaves sobre su espacio aéreo. Reglamentar sí, pero para ejercer sobre su cielo la tutela que emana de su poder de policía, fiscal, político, y no para impedir con leyes o decretos absolutistas un derecho que ya es reconocido por todas las naciones amantes de la libertad y aceptado en las Convenciones internacionales.

RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE AEREO: En cuanto a la Responsabilidad en el Transporte Aéreo, ha quedado, mediante la sanción del Código de Aeronáutica, dilucidado un problema que en su momento apasionó a muchos autores especialistas en la materia; algunos hacían extensivo por vía analógica el art. 184 del Código de Comercio que determina una solución que corresponde a otros tipos de transporte. Como expresáramos oportunamente no se trata sino de aplicar a cada cosa el régimen que su propia naturaleza exige. La aviación es aún hoy un transporte particular a pesar de todos los últimos perfeccionamientos técnicos y sus velocidades extraordinarias. Considerábamos entonces que era imposible tratar de asemejar este medio de transporte al de los vehículos terrestres v.g. el ferrocarril, susceptible de mayor control y vigilancia.

Otros autores aplicaban los principios generales del Código Civil que reglamentan el incumplimiento de las obligaciones, luego, cuando se trataba de perjuicios ocasionados a los pasajeros o a la carga, es decir, cuando mediaba un transporte oneroso, la responsabilidad se regía por lo dispuesto por los arts. 511 y 513; si no hay convención y el siniestro ocurría por vicios propios del avión por los arts. 1113 y 1133, o bien siendo la o las víctimas del siniestro personas ajenas al transporte, o viajeros conduci-

dos por complacencia por las normas comunes sobre la responsabilidad subjetiva art. 1067 y 1109.

Estas consideraciones están ahora ampliamente obviadas con la sanción del Código de Aeronáutica que a nuestro entender contempla con un amplio criterio los diversos problemas que puedan presentarse en caso de siniestro. Es interesante destacar que la Convención Internacional de Varsovia del 12/10/1929, tiende a la unificación legislativa del transporte aéreo internacional. Con sano criterio las leyes o códigos de aviación de los distintos países han reproduciendo, las normas de la Convención, con lo cual se produce un fenómeno de uniformación legislativa por el simple hecho de adaptar la legislación interna a la carta internacional. Nuestro Código de Aeronáutica ha adoptado también las normas que con sano juicio aprobó la Convención de Varsovia.

EL COSTO DEL TRANSPORTE AEREO: Problema delicado es el estudio del costo en el transporte aéreo, pero no obstante, los economistas que lo estudian han llegado a analizarlo detenidamente y estudian las distinciones entre sus elementos.

Las distinciones que se encuentran son aquellas con las cuales se aplican al transporte aéreo los principios comunes a todas las otras formas de transporte, o bien aquellas en las cuales los técnicos en la materia abandonan los cánones generales para poner en evidencia algunos de los problemas particulares relativos al transporte aéreo. Llegan a separar así, los costos del vuelo de los costos en tierra y destacan las finalidades de los gastos de una y otra categoría.

A nuestro entender, de los sistemas de costos adoptados y de las clasificaciones efectuadas por los diversos autores, el más viable es el de la Air Transport Association of América (A.T.A.) que a pesar de algunas inconveniencias que hemos observado en su oportunidad, nos dá el costo en forma simple.

DESARROLLO DE LA AERONAVEGACION EN LA REPUBLICA ARGENTINA:

Hemos destacado la constante evolución, en el aspecto relativo a la aeronavegación, que ha venido desarrollándose en nuestro país con caracteres amplios.

A tal efecto, creemos indicado resaltar una vez más, que no obstante mucho hay por hacer aún para el perfeccionamiento de tan delicado engranaje en la vida económica y política nacional.

Las sucesivas etapas deben servir de consolidación de lo logrado y a la vez de tónica para el mejoramiento constante de la aviación.

Creemos atinada la política Estatal al permitir la concurrencia de compañías privadas en la aeronavegación interna e internacional. Esto traerá como consecuencia una constante superación y servirá a la vez para facilitar la radiación de capitales en nuestro país.

La creación del Ministerio de Aeronáutica, la sanción del Código de Aeronáutica y las medidas más recientes han servido para ir jalando las sucesivas etapas que a no dudar consolidarán la eficacia de nuestras alas sobre los cielos de todo el mundo.