

LIBROS Y DOCUMENTOS DE A BORDO

EUGENIO MELLONE

Ha dicho Gay de Montellá¹ que toda aeronave como instrumento y vehículo de transporte tiene su “personalidad” exteriorizada por las marcas y números; su “nacionalidad” probada por la certificación de su matrícula; y su “aptitud para navegar” certificada por su título de navegabilidad.

Por lo tanto, nace del propósito de controlar los distintos elementos que constituyen esa “personalidad” y de otros que se hacen indispensables para la circulación aérea, el transporte, la seguridad en el vuelo, etc. la obligación de llevar a bordo de las aeronaves toda aquella documentación que demuestre el cumplimiento de las obligaciones establecidas por las leyes y los reglamentos vigentes.

Los Estados con el fin de unificar exigibilidades han acordado en establecer recaudos similares para cumplimentar los requisitos a que deben ajustarse las aeronaves en materia de libros y documentación.

ANTECEDENTES

El anexo c) de la Convención de París de 1919 introdujo en la materia que comentamos la obligación de que las aeronaves llevasen a bordo los documentos que detallamos a continuación: a) diario de la navegación; b) cuaderno de la aeronave; c) cartilla del motor; y d) diario de señales.

¹ GAY DE MONTELLÁ, *Principios de Derecho Aeronáutico*. Pág. 185.

Esta clase de documentos fueron igualmente exigidos en el anexo c) de la Convención de Madrid de 1926.

El Convenio de Chicago de 1944 introdujo modificaciones sobre la enumeración arriba citada y en el art. 29 determinó qué documentos debían llevar las aeronaves que se afectasen al tráfico internacional a saber: a) certificado de matrícula; b) certificado de navegabilidad; c) las licencias de cada tripulante; d) diario de a bordo; e) la licencia de aparatos de radio; f) la lista de pasajeros, lugares de embarque y punto de destino y g) el manifiesto de carga y su detalle.

El régimen para el uso de los aparatos de radio está regulado por el art. 30 del citado Convenio.

La obligatoriedad de los certificados de competencia para la tripulación de las aeronaves está determinado en el art. 32 con la reserva para cada Estado del derecho de no aceptar, cuando se trate de vuelos sobre su propio territorio, los certificados de competencia y licencias otorgados a sus nacionales por otro Estado contratante.

Por último el art. 34 del Convenio determina la obligación de llevar un Diario de a bordo en que se asentarán todo lo relativo a la aeronave, su tripulación y lo acontecido en cada viaje.

DEFINICIONES

Certificado de matrícula: Es el documento que prueba la inscripción de la aeronave en el registro respectivo, constituyendo junto con las marcas de nacionalidad, los elementos que determinan la identidad de la misma.

Certificado de navegabilidad: Es el documento que prueba la aptitud técnica de la máquina para el vuelo, por lo tanto no es sólo el que se obtiene cuando ésta sale de la fábrica que la construyó sino también el que periódicamente se expide como consecuencia de las revisiones obligatorias a que se somete la misma, para certificar la continuidad de su perfecto estado.

El certificado de matrícula conjuntamente con el certificado de navegabilidad constituyen documentos fundamentales

en la personalidad de la aeronave, y son los que acreditan su "estado civil", tanto en el régimen nacional a que pertenece como en el internacional que los reconoce².

Licencia del personal de vuelo: Es el documento habilitante que certifica la idoneidad del personal que tiene a su cargo las diversas especialidades de la conducción de una aeronave. La complejidad de las tareas que requiere su operatividad, hace necesario un cúmulo de conocimientos técnicos que permitan desempeñarlas dentro del más alto nivel de competencia, responsabilidad y seguridad. Es por eso que las legislaciones han hecho obligatoria la posesión de estos certificados que determinan la capacidad para desempeñarse como asimismo para el ejercicio de la función a que está afectado.

Libros de a bordo: Son aquellos destinados a registrar todo lo concerniente a los hechos acaecidos durante los viajes de una aeronave. En ellos se consigna: estado de la aeronave a la partida, lugar y fecha de partida, escalas que se efectúan, aeropuertos de destino, horas de salida y llegada, composición de la tripulación, número de pasajeros, carga, nacimientos, defunciones, casamientos, testamentos, incidentes del vuelo, etc.

Cartilla de motores: Registra el historial técnico de cada unidad propulsora, consigna el nombre del fabricante, fecha de origen y entrega, número de serie, horas de funcionamiento, mantenimiento efectuado, etc.

Licencia de radio: Es el documento que habilita el uso del equipo radio-eléctrico de comunicaciones con que está provista la aeronave.

LEGISLACION ARGENTINA

La obligatoriedad de llevar a bordo de las aeronaves la documentación y los libros a que hemos hecho referencia ya la encontramos en el Código anterior Ley 14307, en los Capítulos I y II del Título VI.

¹ GAY DE MONTELLÁ, Obra cit. Pág. 101.

El art. 89 del pasado ordenamiento legal establecía que ninguna aeronave argentina podía volar sobre el territorio nacional sin estar provista de los certificados de matriculación y navegabilidad que otorgase la autoridad competente; para las aeronaves extranjeras que circularan y aterrizasen en territorio argentino el art. 92 exigía idéntica obligación más la licencia de equipo radioeléctrico. Debemos hacer notar que la nota respectiva destacaba que la obligatoriedad que se establecía era la habitual en los convenios internacionales.

Respecto a los libros de a bordo, el art. 90 de la citada ley determinaba que las aeronaves debían llevar a bordo los libros que dispusiese la autoridad competente, señalando la nota que la nómina y detalle de los mismos debían quedar librada a los reglamentos, ya que su necesidad de un mayor número estaría indicado por los requerimientos impuestos por la técnica y la experiencia. El art. 92 establecía igual obligatoriedad para las aeronaves extranjeras.

El art. 93 disponía que sobre la materia en estudio, las aeronaves de estados extranjeros deberían ceñirse a los acuerdos que hubiesen suscripto aquellos con nuestro país.

Para completar este breve análisis de la anterior legislación digamos que el art. 207 determinaba que las aeronaves dedicadas a actividades deportivas podían ser dispensadas de llevar total o parcialmente los libros de a bordo que en ella se establecía.

Los diversos anteproyectos y proyectos que precedieron al Código actual han mantenido con diferencias de forma, las obligaciones que comentamos.

Examinando la codificación actual, Ley 17.285 y del texto del art. 10, incluido en el capítulo I del Título II "Circulación Aérea", se establece la existencia de la obligación para toda aeronave que vuele sobre nuestro territorio de estar provista de certificados de matriculación y aeronavegabilidad y de los libros de a bordo que establezca la autoridad competente.

La Comisión revisora, quien ha tenido como antecedentes los artículos 89 y 90 de la Ley 14307 y arts. 9 y 12 del Proyecto de 1958, explica en la nota, que ha preferido reunir en un solo artículo la obligatoriedad anteriormente desdoblada por estimar que se trata de una norma propia de circulación aérea.

Estimamos que la redacción efectuada por la citada comisión, está más acorde con la metodología seguida. Sin embargo no incluye toda la documentación.

El art. 11 del nuevo código no exige llevar en la aeronave la licencia para el uso de aparatos radioeléctricos de comunicaciones con que deben estar equipadas. Delega en la autoridad aeronáutica determinar qué aeronaves podrán ser exceptuadas de poseer dicho equipo.

Con respecto al registro en los libros de a bordo, digamos que el antiguo código en su art. 80 señalaba que el comandante debía registrar los nacimientos, defunciones, matrimonios y testamentos ocurridos, celebrados o extendidos a bordo y remitir copia autenticada a la autoridad competente.

Esta facultad del comandante derivaba del derecho público, nace del poder otorgativo que la ley le reconoce para desempeñar determinadas funciones de carácter notarial.

El código actual, en el art. 85, concordante con el citado en el párrafo anterior y el 75 del Proyecto de 1958, establece idéntica obligación.

Es requisito indispensable que toda persona que intervenga en la conducción, navegación, atención mecánica, etc. de una aeronave deba poseer título habilitante ya que la capacidad técnica que tales tareas exigen requieren idoneidad.

La necesidad de estos recaudos generó la norma impuesta por el art. 71 de la ley 14.307, quien delegó en la autoridad competente la conferencia de tales certificados.

La obligatoriedad de los certificados de idoneidad en el nuevo Código está contenida en el título V, art. 76 el que registra modificaciones de forma sobre la anterior redacción, en él se determina que las personas que realicen funciones

aeronáuticas a bordo de aeronaves de matrícula argentina así como las que desempeñan funciones aeronáuticas en la superficie, deben poseer la certificación de su idoneidad expedida por la autoridad aeronáutica. La denominación de los certificados de idoneidad, las facultades que estos confieren serán determinados por la reglamentación respectiva.

La nota al artículo precedente aclara que las modificaciones de forma introducidas tienen por objeto hacer más concreta la norma e incluir en ella a todo el personal que interviene en la realización de actividades aéreas.

Para el caso de reválida o convalidación de los certificados de idoneidad otorgados por un Estado extranjero el art. 77 establece que se regirá por los acuerdos suscriptos entre ese estado y la República Argentina. Para el caso de que no existiesen acuerdos, la situación se resolverá en las condiciones que establezca la reglamentación respectiva y sujetos al principio de la reciprocidad. La norma legal actual tiene solamente modificaciones de forma sobre la anterior prevista por el art. 82 de la ley 14.307.

Si bien el código exige que el personal anteriormente citado debe poseer la documentación a que hemos hecho referencia, el texto del citado art. 10 no la incluye entre las que obligatoriamente debe ser llevada a bordo.

REGIMEN ADMINISTRATIVO

El otorgamiento de los certificados de matrícula y aeronavegabilidad está a cargo de la Dirección Técnica, organismo de la Dirección Nacional de Aviación Civil. Su regulación está prevista en los Boletines Informativos del organismo, en la actualidad en el Boletín N° 6. Los aranceles que demandan las tramitaciones han sido fijados por el Decreto 3218/67.

El régimen de los libros, previstos por la Dirección Nacional de Aviación Comercial (D.N.A.C.), está regulado por la Disposición 821/55 de la ex-Dirección Nacional del Transpor-

te Aéreo, la que establece que todas las empresas que realicen servicios de transporte regular y no regular, y las que se autoricen en el futuro deberán llevar a bordo los libros de Navegación que a su solicitud se les proveerá.

En su articulado se establece la obligación de dar estricto cumplimiento de las instrucciones contenidas en dicho libro sobre la forma de efectuar las correspondientes anotaciones.

Hace responsables directos a los comandantes de las aeronaves de la conservación y anotaciones que se efectúen o dejen de efectuar en dichos libros. Exigiendo que todas las columnas deben ser llenadas sin excepción con los datos requeridos.

No permite que ninguna aeronave afectada a los servicios aerocomerciales citados pueda decolar de un aeropuerto sin tener el libro de a bordo visado por el jefe del mismo. Establece que los mismos deben ser exhibidos a toda autoridad competente cada vez que sea solicitado.

En los libros de a bordo provistos por el organismo citado, se registran las siguientes informaciones: 1) fecha, 2) apellido y nombres de los tripulantes, 3) funciones de los mismos, 4) lugar de partida, 5) lugar de llegada, 6) hora de partida, 7) hora de llegada, 8) tiempo de vuelo, 9) naturaleza del vuelo cantidad de pax y kgs. de carga, 10) incidentes, observaciones eventuales y firma del comandante responsable, 11) visaciones y anotaciones de la autoridad sanitaria, 12) idem de las autoridades aduaneras y 13) idem de las autoridades aeronáuticas. Asimismo cada libro contiene unas páginas destinadas a registrar el cumplimiento de las obligaciones previstas por el art. 85 del Código Aeronáutico (ley 17285).

INFRACCIONES

El Decreto 2191/66 sobre Infracciones aeronáuticas determina diversas penalidades para los casos que se detallan a continuación:

Art. 3º inc. 12. — Será sancionado con multa hasta \$ 2.000 o en su caso, inhabilitación hasta 6 meses, el que no lleve en debida forma o no mantenga actualizados, los documentos reglamentarios de la aeronave.

Art. 4º inc. 20. — Será sancionado con multa de más de \$ 2.000 y hasta \$ 5.000 o en su caso, inhabilitación de 3 meses hasta 2 años, el que se niegue a exhibir la documentación aeronáutica propia o de la aeronave cuando le sea requerida por la autoridad aeronáutica.

LICENCIAS DE HABILITACION

Las licencias de habilitación y certificados de competencia del personal aeronáutico son otorgados por la Dirección de Instrucción dependiente de la Dirección Nacional de Aviación Civil.

Su régimen está determinado por una reglamentación determinada que se denomina R. A. 10 a la que el citado organismo ha proyectado modificaciones alguna de las cuales ya extraoficialmente se han puesto en práctica.

LICENCIA DE EQUIPO RADIOELECTRICO

Es otorgado por la Secretaría de Comunicaciones, organismo que asimismo expide una licencia para el operador que se denomina Licencia de operador radiotelegráfico restringido.

CONVENIOS INTERNACIONALES

En los convenios internacionales celebrados por nuestro país con otros estados, se ha acordado que los certificados de aeronavegabilidad, los de aptitud y las licencias concedidas o reconocidas válida para una de las partes contratantes, siempre que no hayan caducado, serán reconocidos como válidos

por la otra parte contratante, a efectos de la explotación de los servicios acordados, reservándose cada parte contratante el derecho, por lo que respecta al sobrevuelo de su respectivo territorio de no reconocer como válidos los certificados de aptitud y licencias otorgados a sus propios súbditos por otro estado.

LEGISLACION COMPARADA

Con el propósito de tener una visión más completa acerca de la forma en que el tema que nos ocupa ha sido tratado en otras legislaciones, hemos efectuado una compulsa de alguno de los ordenamientos legales que establecen la exigencia de llevar en las aeronaves documentos y libros de a bordo.

Del análisis efectuado se advierte que algunos países han establecido prácticamente la obligatoriedad de llevar toda la documentación establecida por el Convenio de Chicago, mientras que otros lo requieren en forma parcial; asimismo determinadas legislaciones exigen la necesidad de ciertos certificados y licencias pero no obligan que los mismos se lleven a bordo de las aeronaves.

A los efectos de una más simple comparación de los textos consultados hemos confeccionado una nómina de los distintos documentos y libros de a bordo que se requieren en los mismos, los que consignamos con una clave numérica: cuando los números de clave se encuentren subrayados, tal signo expresa que la legislación verificada exige que el mismo sea llevado a bordo de la aeronave.

- a. Certificado de matrícula: **1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12.**
- b. Certificado de navegabilidad: **1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12.**
- c. Licencias personal de vuelo: **1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12.**
- d. Libro de a bordo: **1, 2, 3, 4, 5, 9.**

- e. Licencia de radio: 1, 2, 4, 5, 7, 10.
- f. Lista de pasajeros, lugar de embarque y destino: 3, 9.
- g. Manifiesto de carga: 3, 9.
- h. Cartilla de motores: 2, 9.
- i. Cartilla de hélices: 2,
- j. Diario de ruta: 9, 10.
- k. Los documentos que la reglamentación requiera: 2, 4, 5, 8, 10, 12.
- l. Registrar nacimientos, fallecimientos, casamientos, etc.: 1, 3, 4, 10, 12.

clave:

- 1) República Argentina. Código Aeronáutico ley 17.285. 1967.
- 2) España, Ley sobre Navegación Aérea 1960.
- 3) Costa Rica, Ley General de Aviación Civil 1962.
- 4) Ecuador. Ley de Tránsito Aéreo 1960.
- 5) URRS. Código Aéreo 1961.
- 6) Perú. Ley de Aeronáutica Civil 1965.
- 7) Senegal. Código de Aviación Civil 1963.
- 8) Suiza. Ley Federal de Navegación Aérea 1948.
- 9) Guatemala. Ley de Aviación Civil 1948.
- 10) Bulgaria. Ley de Aviación Civil 1963.
- 11) Mónaco. Ley de Aviación Civil 1956.
- 12) Brasil. Código del Aire.

CONCLUSION

Con lo expuesto se ha querido intentar un desarrollo sistematizado del tema, su complementación y el análisis crítico de las disposiciones legales y reglamentarias queda para la sesión respectiva de las Jornadas.

