

## **TERCERA SESION DE TRABAJO**

**TEMA:**

**LA NUEVA REGULACION DE LA RESPONSABILIDAD  
POR DAÑOS A LOS BIENES EN SUPERFICIE**

**17 de noviembre de 1967**

**8,30 horas**



### TERCERA SESION DE TRABAJO

Dr. CASANOVA. Esta tercera sesión de trabajo será presidida por el Dr. Mario O. Folchi, de la Universidad de Morón, bajo la vicepresidencia del Dr. Eugenio Mellone, profesor de la Universidad Católica, y con la secretaría del que habla Mario Casanova. El tema de la sesión a tratar será el de la nueva regulación de la responsabilidad por los daños a los bienes en la superficie, siendo relator del mismo el Dr. Aldo Armando Cocca.

Sobre este tema se han presentado trabajos por los Dres. Luis Muñoz, sobre: La nueva regulación de la responsabilidad por daños a los bienes en la superficie; por el Dr. Manuel Augusto Ferrer (h), sobre: el abordaje aeroespacial; por el Dr. Osvaldo Blas Simone sobre el tema: la nueva regulación de la responsabilidad por daños en la superficie; por el Dr. Federico Ortiz de Guinea, trabajo titulado: limitada o ilimitada responsabilidad por daños ocasionados a las aeronaves en caso de abordaje aéreo y por Mario A. Casanova sobre: la responsabilidad en el transporte gratuito.

PRESIDENTE: Antes de pasar al tratamiento específico del tema, quiero personalmente y en nombre de los colegas que me acompañan en la mesa directiva agradecer a la organización de estas jornadas, en particular a la deferencia del Dr. Ortiz de Guinea, el honor que nos significa presidir en este momento esta sesión de trabajo de las Jornadas de Derecho Aeronáutico, no solo es un honor de tipo personal sino para las instituciones que representamos en estas reuniones. Esperemos que la confianza depositada por el Dr. Ortiz de Guinea podamos cumplirla. De inmediato, voy a rogar al Dr. Aldo Armando Cocca, que pase a informar sobre el tema en estudio.

Dr. ALDO ARMANDO COCCA. Gracias señor Presidente. Señores periodistas: El tema de la responsabilidad sin duda ha sido colocado entre los que vamos a considerar en estas jornadas, aunque su enfoque se refiera simplemente a los daños en los bienes en la superficie, porque al hablar de responsabilidad se abre uno de los surcos más interesantes, como amplios y profundos para la discusión del tema que hace a la esencia misma del derecho. Tanto es así que en esta oportunidad, tendremos ocasión de escuchar replanteos de problemas referidos tanto a la naturaleza de la responsabilidad cuando a su limitación, que han sido ya considerados y debatidos en los primeros tiempos de aquella corporación de juristas de tanto mérito que se llamó CITEJA y que se ha replanteado nuevamente con una intensidad aún mayor y con una integralidad nunca como ahora enfocada en ocasión de las reuniones de la Subcomisión de Asuntos Jurídicos de la Comisión del Espacio Ultrarrestre de las Naciones Unidas, al tratar el tema de la responsabilidad espacial, que es el más complejo, el más amplio, el más ilimitado de los aspectos de la responsabilidad a que el hombre ha podido arribar, y con motivo de sus invenciones técnicas. Por ello, me complace sobremanera asumir la tarea de relator en una sesión de tanta importancia en el tema y anticipar que la misión de relator es objetivar los aspectos substanciales de la cuestión y sobre todo tratar de que en el planteamiento de las situaciones se de oportunidad o se brinde la posibilidad de que los señores integrantes de las jornadas hagan conocer sus puntos de vista, para recoger finalmente conclusiones generales que reflejen ese sentir común. Por otra parte, creo que ésta constituye una circunstancia muy significativa y será sin duda uno de los méritos de estas jornadas —hacer conocer el punto de vista eminentemente jurídico— de profesores universitarios y de estudiosos del derecho en temas vinculados con la responsabilidad, que no siempre ha sido la que ha prevalecido. Sabemos la importancia que ha tenido la influencia permanente de instituciones de prestigio, como el CITEJA, en la elaboración de normas aviatorias internacionales. Pero tenemos también constancia de la tarea permanente que realizan las campañas de seguros en el orden nacional e internacional, con respecto a los topes en los límites de la indemnización. Igualmente tenemos en cuenta que se esgrimen en no pocas circunstancias argumentos extraordinarios, argumentos que

implicarían mentar un interés superior del Estado y en realidad responden a intereses de pequeños empresarios. En esas circunstancias se olvida el gran marco de la actividad aeronáutica y hasta el progreso humano, para responder a esos intrascendentes intereses. Una lectura desapasionada y muy atenta de muchos años de elaboración doctrinaria, llega a esta confrontación: en el día de hoy, instituciones tan viejas como las que se relacionan con la responsabilidad no logran su forma definitiva, por lo que incluso se discute su propio carácter de “institución”.

Al entrar en materia, me place citar una frase de un muy querido amigo nuestro, el Dr. Videla Escalada, quien dice que si la responsabilidad constituye el tema más acuciante para todo estudioso del Derecho privado, porque en su ámbito cobran vida las realidades que imponen las reparaciones necesarias para satisfacer las exigencias de la Justicia, lo es mucho más importante, por cierto, en actividades de acentuada complejidad, como es la aviación. El tema de la responsabilidad, frente a daños causados a terceros en la superficie, presenta unificación de criterios en cuanto se la considera objetiva expresión ésta, que no es la empleada en los documentos oficiales internacionales referidos al tema; específicamente, la OACI habla de responsabilidad “absoluta”; en la Comisión del Espacio Ultraterrestre de las Naciones Unidas, se emplea también la expresión responsabilidad “absoluta”. En algunas circunstancias, y no por razones meramente lingüísticas, se trató de determinar qué diferencia había entre las expresiones “objetiva” y “absoluta”. Pareciera inferirse de las deliberaciones que tuvieron lugar en Ginebra en el mes de junio último, que la “absoluta” sería incluso un poco más completa que la “objetiva”; sería tal vez la objetiva sin limitaciones, en el monto indemnizatorio, sin ese contrapeso. Desde el momento que existe una relación de causa a efecto, el autor del hecho es tenido por responsable, independientemente de toda culpa. Es una responsabilidad que existe *a priori*: es la responsabilidad objetiva. En la norma esto se traduce, por la afirmación de una responsabilidad de este carácter, es decir, objetiva; o bien por medio de una presunción, que es el sistema seguido por algunas disposiciones legales, pero en número. La cuestión en la doctrina y en la legislación comparada es la relativa al grado de severidad de una responsabilidad tal, traducido en un número amplio o muy restringido de hechos

liberatorios. Se admite generalmente como causa liberatoria la culpa de la víctima; en una palabra, concurrencia de culpa. Pero la legislación no es uniforme. Para el derecho británico, la exoneración puede ser completa, en tanto que en otras legislaciones existe una atenuación, según la gravedad de la falta; y finalmente otras, dejan al juez la apreciación en toda su extensión. Además de la falta de la víctima, se suele admitir como causa de exoneración de responsabilidad, el caso de fuerza mayor y ciertos hechos de terceros, pero esta tendencia tiende a desaparecer. Como contrapartida a este rigor legislativo, se tiende a establecer una limitación, no en la responsabilidad sino en el monto indemnizatorio. El criterio no siempre ha tenido mayoría de opinión y en la actualidad, si bien admitido generalmente, ha provocado nuevas discusiones con motivo de la apertura del espacio cósmico a la actividad humana. En oportunidad de la conferencia de Roma de 1933, la limitación en el monto fue severamente atacada por la delegación suiza, que obtuvo el decidido apoyo de Finlandia, Polonia, Checoslovaquia, la Unión Soviética y Yugoslavia. Para referirnos brevemente a esta cuestión en el momento actual, en el caso más complejo de responsabilidad integral, que se está discutiendo en las Naciones Unidas, diremos que de los tres proyectos de convenios internacionales referentes a la responsabilidad por actividad espacial, debidos a Bélgica, a los Estados Unidos y a Hungría, solamente uno, el de los Estados Unidos, prevé una limitación, que además no ha sido expresada en cifras; simplemente, se ha dejado en blanco la posibilidad de llenar ese claro. Pero la limitación que Estados Unidos eventualmente colocaría en ese espacio dejado en blanco, ha de ser muy, pero muy elevada, lo cual en realidad podría tener un sentido contrario a la limitación misma; sería tal vez un índice para que los jueces en lugar de apreciar el valor real del daño causado, se acercasen en alguna forma a ese elevadísimo límite, y en ese caso, el efecto de la limitación sería todo lo contrario de lo que normalmente se pretende.

La razón que se da en favor de un límite de la responsabilidad, sería la de una justa compensación a la ausencia de la limitación de tal responsabilidad en cuanto a la causa. Y parecería necesaria para permitir al explotador de la aeronave soportar sin tanto peso su responsabilidad, al tiempo que permitir una cobertura, en favor de la víctima, sea por medio de una caución, sea por medio de un seguro.

Es evidente que la limitación presenta el riesgo de que una parte del daño quede sin indemnizar. Para ello, se han propuesto soluciones que han sido resumidas por Paul Chauveau, empleando una frase del mayor contenido —por lo menos nosotros creemos que es una frase feliz— al decir lo siguiente, que se tiende hacia “una socialización de la responsabilidad y de los riesgos individuales” en las siguientes formas: aumentando considerablemente el tope de la responsabilidad (prácticamente: supresión de límite), o mejor poniendo a cargo de un organismo público de seguros colectivos o sociales, debidamente dotados, la carga del complemento de indemnización que sobrepase las obligaciones privadas. En trabajos especializados como en la tesis presentada por Gérard Bolla en la Universidad de Lausana en 1947 sobre abordaje aéreo (estudio de un caso de responsabilidad del derecho aéreo) se expresa que una limitación de esta indemnización por responsabilidad no aparece a primera vista como equitativa. ¿Por qué limitar la reparación debida a una persona que ha sufrido un daño si no tiene culpa alguna, siendo completamente ajena a la actividad aeronáutica, y que no asume, por propia voluntad, ningún riesgo especial? La mayor parte de los miembros del CITEJA se opusieron decididamente en un comienzo a la limitación. En este particular, véanse en especial las actas del año 1930. Pero también aquí se impusieron razones prácticas. Para favorecer el desarrollo de la aviación de transporte y para proteger la aviación deportiva, el CITEJA y consecuentemente la conferencia de Roma de 1933, introdujeron el sistema de la limitación. Según el autor que menciono, la limitación se puede aún justificar desde un punto de vista teórico por que se trata de una responsabilidad derivada de la sola causa. La situación del tercero en la superficie se halla favorecida en el sentido de que no tiene necesidad de probar la culpa del explotador de la aeronave para obtener reparación, sino establecer que el daño existe y que provino de la aeronave. Sería una suerte de compensación, concluye Bolla, de la responsabilidad por el riesgo creado que incumbe al explotador: de un lado una responsabilidad muy estricta, pero del otro una limitación legal del monto de esta responsabilidad. Entre las ventajas, siempre prácticas, se ha anunciado otra: la unificación del derecho aeronáutico. Así, Le Goff expresa que resulta evidente que la Convención de Roma protege a los transportadores por la unificación del derecho

cuando sus aviones sobrevuelan Estados cuyas leyes ignoran los límites de la responsabilidad. La idea de la limitación tampoco fue uniforme. Recién en la reunión de Madrid del CITEJA, en 1928, comenzó a admitirse ciertos topes. Al tiempo de reunirse la Conferencia de Roma de 1933, había dos propuestas. Una se decidía por fijar una suma global invariable; otra se apoyaba sobre el valor de la aeronave antes del accidente, tomando como base el peso del aparato. Una solución la ofrecía el sistema intermedio aportado por el derecho internacional y el derecho marítimo, sobre todo en la Convención de Bruselas de 1924. La Conferencia de Roma se inspiró en esta última solución, pero mejorando el criterio y adoptándolo a la actividad que regulaba.

Rafael Coquoz, luego de recordar: "où il n' y a rien le roi perd son droit" expresa que el principio de limitación, puede ser aprovechado de injusto sólo en la medida en que la cantidad prevista aparece como muy reducida. En el hecho para evitar este reproche, se habrá de fijar un límite material en el cual el monto permita en la gran mayoría de los casos la reparación integral del daño. De donde, el objeto real de la limitación, no consiste tanto en restringir la indemnización pagable a la víctima, sino en hacer conocer al explotador, la extensión del riesgo que asume. Se le facilita recurrir al seguro y se le da la posibilidad de una organización financiera sana. Esta última consideración fue determinante, o al menos ejerció mucha influencia, en el ánimo de los expertos del CITEJA. Pero no se puede por otra parte olvidar los pedidos insistentes de IATA y de las grandes compañías de seguro partidarias todas de la limitación. Las compañías aéreas no formaban entonces explotaciones comerciales ordinarias pues que se hallaban en una situación particular. Y había que alentar el turismo aéreo. Por otra parte, la moción de la limitación indemnizatoria no constituía una innovación en la legislación internacional aérea concerniente al derecho privado, puesto que la Conferencia de Varsovia había reconocido su necesidad y sus ventajas en materia contractual. En el curso de la Conferencia de Roma, Pittard calificó a la limitación de la indemnización como monstruosidad jurídica, por considerarla arbitraria, toda vez que la víctima, jamás dejaría de soportar una parte del daño, dado que la reparación no era integral. Términos tan categóricos se repiten en los días actuales, del mismo modo que en su momento Planiol y Ripert no aceptaron la idea de

la responsabilidad basada sobre el riesgo, que a juicio de tan renombrados civilistas, —verdaderos maestros del derecho— lejos de significar un progreso, implicaba un retroceso que nos lleva a los tiempos bárbaros anteriores a la ley Aquilia, donde se atenía a la materialidad de los hechos.

Nos referiremos ahora al otro aspecto, que es la reparación integral del daño, es decir, la indemnización ilimitada. En las legislaciones nacionales anteriores al Convenio de Roma la reparación integral del daño era la regla. Aún después de la firma de este Convenio se han seguido sancionando leyes internas en las que no se acepta el principio de la limitación en el monto a indemnizar. La ley francesa de 1924, art. 53, proclamaba la responsabilidad ilimitada del explotador de la aeronave, atemperada sólo por la culpa de la víctima que M. de Ingland consideró muy severa en nuestra época, en que un riesgo nuevo ha entrado —según su expresión— en los ámbitos de la humanidad. Hay que tener en cuenta ciertamente que no se trata aquí de la responsabilidad contractual acerca de la cual juegan otros principios. Y bien ha dicho Garnault, refiriéndose al Convenio de Roma, que los beneficios que esta Convención lleva a terceros inocentes no tienen necesidad de ser acordados a personas que han medido el riesgo aeronáutico y que lo han asegurado. El actual código de la aviación civil de Francia establece una responsabilidad objetiva de aplicación muy amplia y de consecuencia muy rigurosa. En razón de ese carácter objetivo le basta a la víctima establecer una relación de causa —efecto entre el hecho y el daño para que el explotador sea declarado responsable. Desde que la prueba de esa relación es rendida, el explotador resulta responsable de pleno derecho. Y esta responsabilidad no es limitada en valor. Tampoco se puede amparar por la prueba de fuerza mayor o del hecho de un tercero. Sólo en el caso de culpa de la víctima, la responsabilidad puede ser atenuada o restringida. Pero debe tratarse de culpa y no de un hecho de la víctima.

En materia de abordaje aéreo, las legislaciones nacionales se inclinaban por una doble ilimitación, tanto con referencia a los daños a terceros en la superficie, como por daños a terceros en vuelo. Al mes de setiembre de 1954, en ocasión de tratarse el proyecto de Convenio sobre Abordajes Aéreos, el Comité Jurídico de la O. A. C. I. preparó un cuadro comparativo de la limitación de la responsabilidad de la que resulta: Argentina, (se tomó como punto de referencia el proyecto de

Código de 1951): limitada a terceros en la superficie, e ilimitada a terceros en vuelo; Bélgica: limitada a terceros en la superficie, sin mención a terceros en vuelo, Bolivia: ambas ilimitadas; Brasil: limitada a terceros en la superficie, no prevista a terceros en vuelo; Bulgaria: ambas ilimitadas; Chile (proyecto de 1947): ambas ilimitadas; China: ambas ilimitadas; Checoslovaquia: ambas ilimitadas; Dinamarca: ambas ilimitadas; Ecuador: ambas ilimitadas; Finlandia: ambas ilimitadas; Francia: ambas ilimitadas; Grecia: ambas ilimitadas; Guatemala: limitada a terceros en la superficie, no prevista terceros en vuelo; Italia: ambas limitadas; Líbano: ambas ilimitadas; Méjico: limitada a terceros en la superficie, no prevista terceros en vuelo; Noruega: ambas ilimitadas; Polonia: ambas ilimitadas; Rumania: limitada a terceros en la superficie, no prevista terceros en vuelo; España: ambas limitadas; Suecia: ambas ilimitadas; Suiza: ambas ilimitadas; Turquía: ambas ilimitadas.

La ley suiza vigente, en el art. 64 y siguientes, sigue en sus grandes lineamientos el Convenio de Roma, pero con la excepción bien precisa de que no admite el sistema de limitación. En armonía con la Convención de Roma —dicen los autores Riese y Lacour— la ley federal sobre navegación aérea se atiene al sistema de la ley federal sobre circulación aérea y consagra la responsabilidad objetiva del explotador, doblada por una obligación de asegurar. En síntesis, con excepción de la ausencia de limitación en sumas a indemnizar, la ley suiza es idéntica a la Convención de Roma.

Consideremos ahora las disposiciones en el nuevo Código Aeronáutico. En primer término nos ocuparemos de los daños causados a terceros en la superficie. El capítulo II del título VII —Responsabilidad— se halla consagrado en el nuevo código a los daños causados a terceros en la superficie, y comprende los artículos 155 a 161. También en el capítulo IV —Abordaje aéreo— existe una sección —c)— que contiene los arts. 170 a 174 referidos igualmente a los daños causados a terceros en la superficie.

Es reconocido en el art. 155, el derecho a reparación en favor de la persona que sufra daños en la superficie, con solo probar que los daños provienen de una aeronave en vuelo —no en movimiento— o de una persona o una cosa caída o arrojada de la misma, o del ruido anormal de aquélla. Este dispositivo tiene dos presupuestos: que los daños sean conse-

cuencia directa del acontecimiento que los ha originado, y que la reparación no se aparta de las condiciones fijadas en este capítulo II. Lo de la consecuencia directa tiene nueva relevancia en los momentos actuales, puesto que los daños producidos por la actividad espacial o por la caída de un vehículo o de un fragmento de un vehículo cósmico, pueden ser indirectos o no y pueden ser instantáneos o retardados o como dije antes, directos e indirectos, con un límite bastante alto con respecto a los daños retardados y una extensión también bastante amplia con respecto a los daños indirectos. Entendemos que la condición prevista, —consecuencia directa del acontecimiento— no quiere decir que si tal consecuencia es indirecta quedaría excluida la reparación. Simplemente, se determina, a juicio nuestro, que no se aplica esta parte del código. La aeronave tiene que hallarse en vuelo esto es, conforme al art. 156, en el período que abarca desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido del aterrizaje. Los codificadores —como lo ha expresado el Dr. Videla Escalada— han precisado cuidadosamente la referencia a cualquier daño que pudiera tener su origen directo en una aeronave. Y así se ha mencionado a las cosas arrojadas —tema importante en materia de trabajo aéreo agrícola y que ha dado lugar a problemas en algún fallo jurisprudencial— y a los perjuicios originados por el ruido anormal, solución esta última que se adelanta al Convenio de Roma de 1952, pero toma en consideración los argumentos expuestos en una reunión del Sub-Comité jurídico de la O. A. C. I. que analizó su eventual reforma. En la reunión celebrada en Méjico en 1962, fue planteada la cuestión por el delegado inglés y en la nota se expresa que se ha tenido en cuenta el espíritu que presidió la deliberación del Sub-Comité celebrada en Oxford, en marzo y abril de 1966. La inclusión del ruido en los supuestos del art. 155 es un mérito legislativo, a pesar de las dificultades que puedan plantearse en su aplicación, de no mediar una adecuada reglamentación actualizada en forma periódica conforme a los avances de la técnica o una sana jurisprudencia. El legislador, a juicio nuestro, no ha podido ir más allá, que calificar de anormal el ruido, puesto que una cosa normal —como ruido mismo— no justificaría la indemnización. La disposición del art. 157, que hace recaer la responsabilidad en el explotador de la aeronave, debe ser examinada a la luz del art. 65 esto es, la persona que utiliza legítimamente la aeronave por cuen-

ta propia aún sin fines de lucro, así como las disposiciones contenidas en los restantes artículos, del capítulo VIII del Título IV. Quien no usa legítimamente la aeronave, es decir el que sin tener la disposición de la aeronave, la usa sin el consentimiento del explotador, responde del daño causado. Pero no queda liberado el explotador de su responsabilidad solidaria con aquel a menos que pruebe haber tomado las medidas adecuadas para evitar el uso ilegítimo de la aeronave. Tal es el contenido del art. 158. Habrá de recordarse que en el Convenio de Roma (Art. 12, inc. 2º) si una persona se apodera ilícitamente de una aeronave y la usa sin el consentimiento de la persona que tenga derecho a hacerlo, su responsabilidad será ilimitada conforme a un principio de derecho aceptado comúnmente, la responsabilidad puede quedar limitada y aún extinguida por un hecho de la víctima en condiciones dadas. Así lo ha previsto el art. 159 que, para una mayor claridad de exposición, lo referiremos invirtiendo los términos de la redacción, volviendo a la estructura del antiguo art. 152 de la ley 14307. La responsabilidad del explotador por daños a terceros en la superficie podrá ser eximida o atenuada, si prueba que el damnificado los ha causado o ha contribuido a causarlo. El art. 160 determina los límites de la responsabilidad por accidente del explotador, tomando como patrón al argentino oro y conforme a una escala de cinco apreciaciones. De este modo, se adecúa el sistema a las prescripciones del Convenio de Roma de 1952 —expresa otro por los codificadores, el Dr. Errecart— fijando las sumas de acuerdo a una tabla acumulativa establecida teniendo en cuenta el peso de la aeronave que ocasiona los daños. En este mismo art. 160 se establece que en caso de muerte o lesiones la indemnización no excederá de 2.000 argentinos oro por persona fallecida o lesionada, esto es, el doble como límite que si se tratara de un pasajero. En caso de concurrencia de daños a personas y bienes, la mitad de la cantidad a distribuir se destinará preferentemente a indemnizar los daños causados a personas. El remanente de la cantidad total a distribuir, se prorrateará entre las indemnizaciones relativas a daños a los bienes y a la parte no cubierta de las demás indemnizaciones. A los fines del artículo —prescribe la última parte del 160— peso significa el peso máximo autorizado por certificado de aeronavegabilidad de la aeronave. En la nota de este artículo, se expresa que el texto se ajusta a los principios del art. 11

del Convenio de Roma de 1952, pero en cuanto a los montos de los límites han sido fijados en la mitad de los establecidos en el Convenio referido, teniendo en cuenta la relación con los determinados para la responsabilidad hacia pasajeros y cosas transportadas y con los valores medios resueltos por la jurisprudencia nacional. En efecto, la escala del art. 11 del Convenio de Roma de 1952 se distribuye igualmente en cinco partes que comienza por una indemnización mínima de 500.000 francos Poincaré para aeronaves de menos de 1.000 kilos frente a 2.000 argentinos oro de la ley 17.285 y llega a 10 millones 500.000 francos Poincaré con más 100 francos por kilogramos para aeronaves que pesen más de 50.000 kilogramos frente a 43.600 argentinos oro con más de 0,37 de argentino oro por cada kilogramo que exceda los 50.000 para aeronaves que pesan más de esa cifra. El código derogado, que en su art. 153 seguía el criterio de la Convención de Roma de 1933, capítulo VIII, traía una nota en la que se expresaba: "Entre los diversos criterios de limitación de la responsabilidad todos ellos posibles de observaciones serias, se ha escogido el que parece menos malo, que consiste en relacionarlo con el peso de la aeronave". En 1967 se ha procedido a una reducción a la mitad de los montos fijados por el Convenio de Roma, sin haberse tenido en cuenta que dicho Convenio podría ser ratificado —lo que en efecto ocurrió y a poco de entrar en vigencia el nuevo Código— con lo que lo relativo a daños a terceros como a indemnizaciones a pasajeros se presenta una doble situación en cuanto a limitaciones, que no se concilia con una adecuada política de la materia frente a evidentes desarmonías. Y ocurre lo siguiente, se brega por la unidad del derecho aeronáutico y resulta que esa unidad no se traduce en las consecuencias palpables para la víctima incluso dentro del mismo territorio del Estado en que reside. Por ejemplo, con relación al transporte de pasajeros mediante contrato tenemos los siguientes topes: si se trata de un contrato de transporte interno realizado en la República Argentina, se aplica el Código, y en consecuencia, el límite es equivalente a mil pesos oro que, si la información que poseo es exacta, serían 2.859.000 pesos nacionales argentinos. Si se trata de un transporte internacional, la suma sería 16.600 dólares por la aplicación del Protocolo de La Haya de 1955, ratificado también por la Argentina, que dobló la cifra del Convenio de Varsovia que serían 5.910.000 pesos. Finalmente si se trata de transporte internacional que

según las condiciones del contrato de transporte comprende un lugar situado en los Estados Unidos de América como punto de origen, punto de destino o como escala prevista, la limitación de responsabilidad para cada pasajero en caso de muerte y toda otra lesión se fija en la suma de 75.000 dólares, honorarios y viajes de justicia comprendidos a 58.000 dólares si no están comprendidos. La cifra de 75.000 dólares corresponde al acuerdo del 4 de mayo de 1966 sobre nuevos límites de responsabilidad y que permitió al gobierno de Estados Unidos retirar su denuncia de la Convención de Varsovia. En síntesis, las indemnizaciones por pasajeros serían pesos argentinos 26.250.000 o 5.810.000 o 2.859.000 y resulta un poco difícil hablar de unidad del derecho aeronáutico ante esta desarmonía en sus consecuencias para la víctima.

Toda vez que ha sido fijado un límite a la indemnización, resulta necesaria la disposición contenida en el art. 161, con el fin de evitar que ese límite quede superado: si existiesen varios damnificados en un mismo accidente y la suma global a pagar excediese de los límites previstos en el artículo anterior, debe procederse a la reducción proporcional del derecho de cada uno de manera de no pasar en conjunto los límites antedichos. La disposición final de este capítulo II está referida al dolo del explotador o de persona bajo su dependencia actuando en el ejercicio de sus funciones. Se ha suprimido, frente al art. 155 del código de 1954, la última parte, que permitía la prueba de que había tomado las medidas adecuadas para evitar el daño. Esta antigua disposición, que respondía al artículo 14 del Convenio de Roma de 1933, ha sido justamente criticada porque introduce la idea de culpa y admitía la limitación. En cambio, el código de 1967, al suprimir esa hipótesis, gana en valor jurídico y se adecúa a la legislación internacional, toda vez que el principio referido es el que contiene el Convenio de Roma, en su texto de 1952, art. 12, inc. 1).

Nos ocuparemos ahora de los daños causados a terceros en la superficie por abordaje aéreo. La sección "C" del capítulo IV del Título VII del nuevo Código tiene importantes modificaciones con respecto al anterior ordenamiento legal, al ampliarse el concepto de abordaje aéreo en el art. 165. Se sustituyen las palabras "en vuelo" por "en movimiento". Se ha opinado que la distinción tiene por objeto incluir en el concepto de movimientos los daños producidos por abordaje con relación a las personas o cosas transportadas, quedando

limitados a los abordajes "en vuelo" los daños sufridos por los terceros en la superficie. En la nota del art. 165, los autores del código expresan que se ha adoptado el criterio seguido en el proyecto sobre abordaje aéreo de Montreal de 1954 por considerarlo técnicamente más perfecto que el nuevo proyecto de 1965 y para ajustarse mejor a nuestro país. Las modificaciones del texto, especialmente las relativas a la determinación de aeronaves en movimiento, contemplan casos presentados en la práctica y que constituyen, sin duda, abordajes aéreos. Pero esta expresión y concepto no se aplica a los terceros en la superficie por el texto del art. 170 y su nota al mismo. Conforme a lo dispuesto por el art. 170, en caso de daños causados a terceros por abordaje de dos o más aeronaves en vuelo, los explotadores de éstas responden solidariamente, en los términos de la sección precedente, que es la que se refiere a los daños causados a aeronaves, personas y bienes embarcados. Esta solidaridad no excluye la posibilidad de exención o limitación entre los explotadores de aeronaves que entraron en abordaje. Así, si el abordaje se produjo por culpa de una de las aeronaves, determina el art. 171 que el explotador de la aeronave inocente tiene derecho a repetir el importe de las indemnizaciones que se hubiese visto obligado a abonar a causa de la solidaridad. Si hubiese concurrencia de culpa, quien como consecuencia de la solidaridad hubiese abonado una suma mayor que la debida, tiene derecho a repetir el excedente. Se consagran, pues, principios tradicionales del Derecho Civil. Si el abordaje se ha producido por caso fortuito o fuerza mayor, el explotador de cada una de las aeronaves soporta la responsabilidad en los límites —consúltese aquí el art. 160 o art. 174— y en las condiciones previstas en esta sección, teniendo, quien haya abonado una suma mayor que la que le corresponde, derecho a repetir el excedente. Tal es el precepto del art. 172. El 173 se refiere a los plazos para ejercer las acciones derivadas del abordaje. Así prescribe dicho artículo que el explotador demandado por reparaciones del daño causado por el abordaje debe dentro del término de seis meses contados desde la fecha de la notificación hacérselo saber al explotador contra quien pretende ejercer el derecho que le acuerdan los artículos referidos. Vencido dicho plazo, no podrá ejercer la acción. Finalmente, el art. 174 es nuevo en el ordenamiento legal de 1967, y en la nota respectiva se deja constancia que se entendió menester llenar la laguna que im-

plicaba la carencia de referencia expresa a la limitación de los montos por responsabilidad en los casos legislados en esta sección. La responsabilidad del explotador alcanza los límites determinados en el art. 160. El código argentino vigente, como el anterior, no siempre ha seguido los proyectos de regulación internacional de abordaje aéreo. Y el actual se aparta del art. 163 de la ley 14.307 y del art. 6º del anteproyecto del Comité Jurídico de O. A. C. I. (Montreal, 1954), en cuanto el primer código argentino determinaba —siguiendo el art. 180 del anteproyecto de 1935— que la responsabilidad cesa en caso fortuito o de fuerza mayor y el texto elaborado por O. A. C. I. determina que cuando exista caso fortuito o de fuerza mayor, o cuando la culpabilidad de alguna de las aeronaves no haya sido probada, el abordaje no da lugar a ninguna acción de acuerdo con dicho convenio. La legislación argentina ofrece aquí otro motivo de encomios por reflejar la mejor doctrina en la materia y el más sano criterio jurídico. En síntesis, puede decirse que la culpa del explotador en algunos casos debe ser probada y en otros no, puesto que se la presume. Y en cuanto a la limitación de las cantidades a indemnizar, no está siempre ligada a la presunción de culpas, siendo limitada o ilimitada, según los casos previstos. A título informativo, expresaremos que el proyecto de Convenios de abordaje elaborado por el Comité Jurídico de la OACI en 1954, no se aplica a los daños causados a personas o bienes a bordo de la aeronave que explota el responsable, por cuanto también es objeto del Convenio de Varsovia, enmendado por La Haya en 1955, ni a los daños causados a terceros en la superficie, contemplados por la Convención de Roma de 1952. El art. 19 del proyecto dispone expresamente que el Convenio no afecta en modo alguno estas Convenciones, ni la complementaria de Guadalajara.

Existen otros supuestos de responsabilidad. Hay supuestos de daños que no son ni caída de aeronave, o de personas o cosa, de cosa desprendida o arrojada, ni de ruido ni estampido transónico, todos ellos contemplados en el nuevo código argentino. Se trata, por ejemplo, de sobrevuelo a baja altura que no por el ruido sino por la simple proximidad puede producir el desbandamiento de una tropilla de animales que en su huida se matan o hieren, como en un caso resuelto por el tribunal de Comercio de Marsella en 1939, o la espantada de animales con destrozos en la ..... producida

por la sombra de una aeronave en proximidad, que causa daños materiales importantes, o los daños a la salud producido por emanaciones de aviones demasiados vecinos. En caso de absorción por las turbinas de un reactor o bien en el caso llevado ante los Tribunales de Lyon en 1952, en el cual un avión de pasajeros de grandes dimensiones, levantó y tumbó un pequeño avión de turismo por el viento de sus motores; a juicio nuestro estarían contemplados por la ley 17.285 en virtud de la definición de abordaje contenida en el art. 165, último párrafo. Lo mismo puede decirse respecto de la succión, torbellino de hélice o desplazamiento de aire. Hay muchas de estas situaciones que no están muy precisadas y es a veces un poco difícil encuadrarlas dentro de lo que un código aeronáutico puede considerar daños a terceros en la superficie o bien abordaje aéreo. De todos modos, existe una jurisprudencia que puede ser alentadora. El principio de que el sobrevuelo es libre no puede dar lugar a que en ejercicio de esa facultad, se produzcan daños a los terceros. Las aeronaves pueden sobrevolar las propiedades de terceros en condiciones determinadas, pero un vuelo a baja altitud intencional o no, puede traer consecuencias dañosas para los superficiarios. Estos casos diferentes del ruido del jet y la forma del choque en la doctrina francesa, que los diferencia llamándolos "daños imputables al sobrevuelo", por Luis Cartou son, en verdad, daños producidos a consecuencia del vuelo a baja altitud, sobre lo que existe ya una abundante jurisprudencia.

Entramos por fin a un tema que sin duda no tiene en el momento actual ningún amparo jurídico, y es el daño causado en la superficie por un vehículo espacial o sus partes, y por abordaje entre una aeronave y un vehículo espacial, puesto que la materia queda excluida de las reglamentaciones aeronáuticas y no se cuenta aún con el instrumento internacional ajustado que desde hace cinco años se viene estudiando para regular la responsabilidad espacial. No ha de entenderse que la responsabilidad por daños producidos a terceros en la superficie por la caída de vehículos espaciales o fragmentos desprendidos de los mismos sea un problema de importancia menor y sobre todo un problema que a nosotros nos puede afectar de una manera muy particular, puesto que registramos en el país la caída de vehículos muy pesados como las dos esferas de un metro de diámetro, caídas en Tío Pujio, que pesaban alrededor de 100 kilos cada una, y el depósito de combustible

o tanque hallado en Mendoza, correspondiente también a un cohete de grandes dimensiones puesto que el tanque es superior a los tanques normales de un camión de transporte, con una altura como de una persona. Por otra parte, en atención que existe la posibilidad del empleo de la energía nuclear en la propulsión espacial, se ha previsto, —y la República Argentina en ese sentido es una de las que llevan la posición más definida—, la posibilidad de indemnizar el daño retardado además del daño instantáneo y de consecuencias indirectas además de las directas, aparte de los riesgos que ha significado y a veces los altos costos de extracción de un objeto espacial, que generalmente suelen hundirse a una profundidad considerable, dado el peso de la velocidad de caída. A pesar de lo expuesto, felizmente existe por lo menos una norma orientadora, constituida por el Tratado del 27 de enero de 1967 —que ya ha entrado en vigor— por el cual los Estados partes en el mismo son internacionalmente responsables de las actividades espaciales que realicen los organismos gubernamentales o entidades no gubernamentales correspondiendo fiscalizarlas en forma permanente y autorizarlas en cada caso. Si se trata de una organización internacional, la responsabilidad corresponde a la organización y a los Estados partes en el Tratado que pertenezcan a ella. En el proceso actual de la regulación internacional, la responsabilidad espacial es, pues, objetiva e ilimitada; y el sujeto responsable es el Estado, sea que actúe solo o conjuntamente, como en empresa común de Estados o en organización internacional. En la Subcomisión Jurídica ultraterrestre de las Naciones Unidas, se ha tratado el supuesto de abordaje entre acronave y cosmonave. En la segunda parte del tercer período de sesiones del 5 al 23 de octubre de 1964, se expresó que la responsabilidad debía basarse en la culpa en los casos de los daños causados por los objetos espaciales en la atmósfera (por ejemplo, por el abordaje de un vehículo espacial o resto del mismo y una aeronave). Pero debía admitirse que la presunción de la culpa correspondería al vehículo espacial. En cuanto al abordaje en el espacio ultraterrestre, entre vehículos espaciales, la responsabilidad debería basarse en que la presunción de culpa es común a ambos. Según otro criterio, la responsabilidad debería ser absoluta respecto de los daños causados a terceros como consecuencia de abordaje; y en cuanto a los daños causados a los vehículos que hubieran entrado en colisión, la responsabilidad debía atri-

buirse según la culpa. También se opinó en aquella oportunidad que debía instaurarse un sistema único de responsabilidad sin tener en cuenta el medio (espacio aéreo o espacio ultraterrestre) o el vehículo (aeronave o cosmonave). En el cuarto período de sesiones setiembre-octubre de 1965, la Subcomisión escuchó y realizó un intercambio de opiniones acerca de los siguientes temas: si la responsabilidad por el daño causado por un vehículo espacial a otro vehículo espacial debe basarse en la culpa o debe ser absoluta; las consecuencias por las cuales puede haber exención de responsabilidad que serían, entre los supuestos, mala conducta voluntaria, (la expresión no es muy feliz por cierto), acto voluntario o negligencia u omisión, o bien acto voluntario o negligencia grave por parte del Estado demandante. También otro supuesto que se analizó fue el de desastre natural o fuerza mayor; e ilimitación en caso de actividades ilegales de parte de un Estado. En el último período de sesiones, (Ginebra, 19 de junio 14 de julio de 1967) se llegó a acordar que el Estado de lanzamiento demandado responderá enteramente del pago de la indemnización por daños causados en la superficie de la Tierra y a las aeronaves en vuelo. Pero no se llegó a un entendimiento sobre si el Estado de lanzamiento demandado, de probarse que ha mediado culpa, responderá del pago de la indemnización por los daños causados a vehículos espaciales que hayan abandonado la superficie terrestre.

Hasta aquí, señor Presidente, señores Jornalistas, la exposición general del problema y la legislación aprobada por el nuevo Código Aeronáutico Argentino. Entremos ahora a la consideración de sus disposiciones. La primera pregunta que puede formularse es la siguiente: ¿Se dan en el nuevo ordenamiento legal los elementos esenciales para una regulación apropiada de la responsabilidad? Para que una regulación tal resulte eficaz, han de ponderarse dos aspectos, que hacen igualmente a la garantía de la víctima, uno previo, el seguro; y otro posterior al accidente, el mecanismo jurisdiccional puesto a disposición del damnificado. El seguro ha de ser obligatorio y la autoridad aeronáutica debe exigir y controlar en forma permanente su vigencia. En cuanto a esa obligatoriedad, el Código es bien explícito y por razones de brevedad me voy a referir simplemente a la mención del Título X que contempla los seguros (artículos 192 a 195). En la exposición de motivos se explica el refuerzo de esta garantía al ampliar el ámbito

de aplicación para extender a cualquier tipo de actividad aérea —no sólo a los transportadores aéreos—, entre ellas, a más del seguro del personal navegante, el de daños a terceros en la superficie y de daños causados por abordaje. Igual se extiende a cualquier aeronave extranjera —no sólo a las empresas de transporte— que circulaban en el espacio aéreo nacional. Y en cuanto a la prórroga de los seguros hasta la terminación del vuelo iniciado cuando aún regía, o expirados en el transcurso del vuelo —prórroga legal— la velocidad de las aeronaves no incidirá en forma gravosa sobre las condiciones de la póliza, ofreciendo las ventajas de mantener una cobertura permanente de los riesgos. Esto está referido en el art. 196 sobre prórroga de seguro hasta la terminación del vuelo iniciado con un seguro obligatorio pero que expirará en el transcurso del mismo. En lo relativo al mecanismo jurisdiccional eficaz, la cuestión está contemplada en el Título XI (artículos 197 a 201) y en lo relativo a fiscalización y procedimientos, en particular el art. 203, creo que es muy explícito y pienso que la intención ha sido la de referirla a la mejor justicia que puede un código nacional, esto es la Corte Suprema y sus Tribunales inferiores. Para la aplicación del código se ha de recurrir a la más alta organización judicial con que cuenta la Nación. En la exposición de motivos se explica que la característica de la actividad aeronáutica hace imposible cualquier otra solución.

Existe una modificación fundamental a la ley 14.307 y es con respecto al sistema de otorgamiento de los permisos comerciales aéreos. Conforme a la letra de la Constitución, la materia comercial, como la legislación de fondo, queda reservada a la Nación, lo que no impide que su aplicación en casos concretos pueda ser efectuada por los órganos de los Estados provinciales. En cuanto a la prescripción prevista en el art. 228 se cumple, a juicio nuestro, en un plazo razonable, que por otra parte es el contenido en el proyecto de Montreal, en el art. 11. Vinculado con el problema del seguro y de la acción al alcance del damnificado, cabe recordar una muy significativa postura argentina, expuesta en 1955 en ocasión de tratarse la modificación a ciertos artículos del Convenio de Varsovia y que dio lugar al Protocolo de La Haya. Como nos acompañamos en la sesión de la mañana uno de los miembros de la delegación, con quienes compartimos esa honrosa distinción, le voy a pedir muy especialmente al Dr. Pandolfo que en su oportunidad nos explique los alcances de la postura argentina —que

en la ocasión a que me refiero fue expuesta por el Dr. Perucchi— y que se refiere a la ilimitación de la responsabilidad, pero vinculada a una acción directa por el asegurador, cuyas modalidades el Dr. Pandolfo sin duda alguna tendrá oportunidad de exponer con precisión. La segunda pregunta que nos planteamos es la siguiente: ¿La regulación actual implica un progreso frente al código de 1954? El relator no anticipa su opinión, pero cree que a través de los que he venido expresando ese progreso ha sido una intención bien manifiesta de los que estuvieron encargados de la redacción final, —puesto que no admiten que los llamemos codificadores— y en ese sentido pensamos que una lectura de la exposición de motivos y de las notas traducen explícitamente esta intención. Y la tercera pregunta: ¿es posible ofrecer ya algunas sugerencias de perfeccionamiento? Todo código naturalmente tiende a la integridad, a una objetividad de la materia que regula, y a esta tercera pregunta están vinculados los trabajos presentados para esta sesión.

En primer lugar tenemos un trabajo debido al profesor Ortiz de Guinea, referido concretamente al silencio respecto a la limitada o ilimitada responsabilidad por daños ocasionados a las aeronaves en caso de abordaje aéreo. El profesor Ortiz de Guinea expresa que el nuevo código nada dice de la limitación de la responsabilidad en los casos de daños a aeronave abordada y además en una nota, en la nota 2ª, expresa que también observa que nada se ha dicho sobre la limitación en los casos de daños ocasionados en la ejecución de un trabajo aéreo, cuando ellas no eran ubicables en el tipo de “daños a los bienes en la superficie”. Para responder a la inquietud del profesor Ortiz de Guinea, me voy a permitir referir algunos antecedentes de proyectos internacionales de regulación del abordaje con el fin de ubicarnos mejor en el problema. El anteproyecto del CITEJA en su artículo 4º, 1er. inciso, se expresa que si el abordaje se origina por culpa de una de las aeronaves, la responsabilidad por daños causados a otras y a las personas y a los bienes que se encuentran a bordo, corresponde a la persona culpable; el inciso 2º determina que esta responsabilidad se limita al valor de la aeronave culpable. Los posteriores proyectos no hablan ya de “aeronave culpable”, sino de operador culpable o responsable. El art. 10 del proyecto de convenio de 1961 relativo a abordaje aéreo determina bajo la reserva de las disposiciones de los arts. 8 y 11 (que son dolo,

apropiación ilícita o hurto sin consentimiento), la responsabilidad del explotador de una aeronave implicado en un abordaje o en un daño en las evoluciones del aparato, que no puede superar, en lo que concierne al daño causado a otra aeronave, o a personas o bienes a bordo de esta aeronave, los límites siguientes: por la pérdida de esta aeronave, comprendido el equipamiento y accesorios, y de todos los bienes a bordo pertenecientes a su explotador o el daño que han sufrido el valor real en el momento del abordaje o de los deterioros en las evoluciones o el costo de las reparaciones o de su reemplazo. Y luego viene en una serie de supuestos: por el no uso de esta aeronave el 10 % del valor de las mismas por todos los objetos que una persona a bordo tiene bajo su guarda: 5.000 francos por persona; por la muerte de una persona a bordo o lesiones o retardo que ha sufrido: 250.000 francos; por pérdidas, averías o retardos que afectan otros bienes a bordo no pertenecientes al explotador: 250 francos por kg. Entendemos que este artículo del Convenio de 1961 se refiere al valor real de la nave abordada. Con respecto a la legislación nacional, aparte de las referencias hechas precedentemente, me permitiré recordar que el actual código de la aviación civil de Francia —antes código de la aviación civil y comercial— art. 35 determina que en caso de daño causado por una aeronave a otra aeronave, en evolución, la responsabilidad del piloto y del explotador del aparato queda regulada o se determina conforme a las disposiciones del código civil; es el derecho común el que se aplica. Pero recuerda Cartou, profesor en la Facultad de Derecho de Tolosa, que en ocasión de una colisión entre dos aviones de los cuales uno estaba en movimiento y el otro detenido, la Corte de Casación juzgó legalmente motivada la sentencia que fijó la responsabilidad del propietario del avión autor del daño fundándolo en el art. 1384, inc. 1º, del Código Civil francés, sin referirse a las disposiciones de la ley del 21 de mayo de 1924. Es un caso fallado el 6 de enero de 1955, que puede leerse en la *Revue Française de Droit Aérien* (196088) con una nota de M. de Ingart. Tampoco es necesario que se toquen, y esto ya está referido al supuesto contemplado en la legislación vigente actual, respecto a la definición de abordaje y a la extensión del término de abordaje. El Dr. Ortiz de Guinea, sugiere refiriéndose a la limitación, que en principio estima razonable que sea sólo el 50 % de aquella escala del artículo 160 del código aeronáutico argentino, te-

niendo en cuenta que por lo general la pérdida de la aeronave colisionada será total.

Otro trabajo que tenemos a la vista es uno del profesor Blas Simone. El Dr. Simone realmente ha hecho una monografía exhaustiva del problema del ruido y de todas sus variantes y sutilezas, con una metodología muy precisa. Pienso que el tratamiento integral de su trabajo nos llevaría un par de sesiones por su profundidad y amplitud de mira. Sin embargo, la lectura atenta de esta contribución —trabajo que me ha parecido de mucho mérito por cierto— yo la limitaría a dos supuestos: el caso de doble prueba de responsabilidad que se daría si se tratara, por una parte, de responsabilidad por culpa. Es decir, según se trate de un abordaje, o de un daño a tercero en la superficie. Esto está muy bien expuesto en el trabajo y es una de las cuestiones que realmente podemos considerar con detenimiento. Por otra parte, El Dr. Simone usa una expresión que es realmente un avance en esta materia, al hablar de la “Limitación al Bienestar y al satisfactorio vivir”, que es mucho más que los daños y que la incomodidad o aquellas consecuencias insufribles que estamos acostumbrados a ver cuando se trata de fijar una indemnización. Con respecto al ruido normal o anormal su conclusión es que se impone concretar la norma para llegar a una solución más adecuada. El caso al que me referí precedentemente lo considera al referirse a la actuación de la norma cuando el ruido anormal provoque también daños a otras aeronaves que se encuentran en vuelo o a las personas o cosas ubicadas en estas mismas aeronaves en vuelo, en lugar de encontrarse detenidas en tierra. Este es concretamente el punto interesante y digno de toda consideración. Y después también tiene un aporte —yo entiendo significativo— con respecto a la nueva ley de seguros y al enfoque hecho respecto al seguro aeronáutico cuando dice que por la similitud es más aparente que real; la connotación del objeto del seguro cuya obligatoriedad impone el art. 192 del código aeronáutico, llega a sugerirle que se acerca y participa más del tipo de seguro por cuenta de quien corresponde, que del de responsabilidad civil.

Tenemos también otro trabajo, que ha sido presentado en estas Jornadas por el profesor Luis Muñoz. El trabajo del profesor Muñoz se refiere concretamente al uso de expresiones lingüísticas, con una loable preocupación para que los términos jurídicos que se empleen sean los tradicionalmente usados en

la terminología corriente, y sobre todo que se precise sobre sus alcances, su contenido y la idea que realmente pretenden mentar. En la parte final habla de indemnizaciones irrisorias, por lo que a juicio del Dr. Muñoz “queda desnaturalizada la función que se pretende cumplir al consagrarse la responsabilidad objetiva basada en riesgo creado”. “Todo ésto, opina, es contrario a los más elementales principios de previsión social y de solidaridad comunitaria”. En una palabra, este problema queda vinculado a la reparación integral del daño.

Tenemos un trabajo del profesor Ferrer referido al abordaje aéreo-espacial, con conclusiones que compartimos, en el sentido que no rigen, en la especie, el código aeronáutico, que es lo que hemos anticipado. Y como consecuencia de ese principio general, en el abordaje de aeronave con nave espacial los terceros en la superficie tienen derecho a ser íntegramente indemnizados por el perjuicio sufrido. Por ser principio del derecho aeronáutico en la superficie, éste tendrá derecho a la indemnización con sólo probar el daño y que el perjuicio sufrido es consecuencia del abordaje. Finalmente, que la responsabilidad de los explotadores o propietarios de vehículos abordados (es oportuno señalar que la expresión “explotador” está referida a aeronave y “propietario” al vehículo espacial, dado que no existe la figura del explotador espacial) podrán atenuar y eximir su responsabilidad, si prueban que el tercero en la superficie ha causado el daño o ha contribuido a causarlo.

Existe además otra contribución, que no fue anunciada por el señor Secretario porque se me ha entregado antes de ayer cuando abandonaba Buenos Aires, y es de un cursante en el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial de la Nación. En este trabajo se considera la colaboración de la autoridad aeronáutica e institutos de especialización jurídico-aeronáutica en los tribunales competentes, así como las facultades de éstos en relación a la autoridad aeronáutica, referidos a daños a terceros en la superficie. Su autor es el Dr. Oscar Tenenbaum. En síntesis, el Dr. Tenenbaum expresa que podría incorporarse al código de procedimientos respectivo el siguiente artículo, repetido por las distintas legislaciones en todo el país respecto a códigos procesales: “Cuando se trate de litigios en que corresponda la aplicación del código aeronáutico, el juez deberá requerir de la autoridad aeronáutica informe y dictamen técnico en cada caso”. Además sugiere con idea de completar ese ámbito de aplicación del código

vigente, agregar al art. 203 párrafo final, lo siguiente: La autoridad aeronáutica deberá remitir mensualmente a los tribunales competentes una síntesis de los hechos acaecidos y descubiertos e informaciones técnicas y científicas observadas o descubiertas respecto a ruido, accidente y toda otra causal posible de daños a terceros en la superficie. Y aparte también recomendaciones, que son más bien para unificar y tener informada a las autoridades de aplicación: que los institutos jurídicos de la jurisdicción de los tribunales competentes en materia aeronáutica realicen el análisis de los casos jurisprudenciales nacionales y extranjeros necesarios para información de los mencionados tribunales —cosa que ocurrirá— pues según una información que nos ha dado el Dr. Mellone, está por publicarse la recopilación total, incluso de fallos no aparecidos en otras recopilaciones, de la jurisprudencia aeronáutica argentina.

En una palabra, la intención del autor es dar un mayor detalle de la objetividad del procedimiento. Y ha dejado para el final un trabajo de nuestro Secretario en esta sesión, el Dr. Mario A. Casanova. Lo he dejado para este momento, a pesar de que fue distribuido antes del que acabo de mencionar, porque no se aviene muy expresamente al tema de esta sesión. Sin embargo, como existen algunas consideraciones dignas de tenerse en cuenta, pienso que tal vez se daría satisfacción a las inquietudes planteadas en este trabajo que titula “La nueva regulación de la responsabilidad por daños a terceros en la superficie, la responsabilidad en el transporte gratuito” si expresamos que la responsabilidad en este caso por él previsto, no es contractual sino delictiva, y que la expresión “transporte gratuito” no es jurídicamente la más adecuada, pues el transporte requiere —como la venta y la locación— que medie un precio. En verdad no hay *animus negatti contrahendi* y, en consecuencia, no hay obligaciones recíprocas. Pero la expresión se viene usando ya por tradición y es dable encontrarla en prácticamente todos los códigos que se ocupan de esta materia.

Y con esto, señor Presidente, señores Miembros de las Jornadas doy por terminada la primera parte de mi exposición, dejando abierto los interrogantes para el debate que el señor Presidente dirigirá. Muchas gracias, señor Presidente.

**PRESIDENTE.** La Presidencia se hace un deber felicitar al señor Relator por su magnífico y documentado trabajo que ha brindado precisamente un amplio panorama jurídico con respecto al tema que ocupa esta tercera sesión de estudios, felicitación que veo comparte la Sala por la espontaneidad con que los aplausos se han manifestado. De todas maneras, siempre el tiempo es el tirano, la Presidencia se va a ver precisada a hacer uso del art. 8º del Reglamento donde dice que otorgará la palabra por orden de solicitud de ella estando facultada para apartarse de lo establecido cuando lo justificaran las circunstancias de cada caso concreto. Tenemos una visita prevista para el mediodía, la organización de las Jornadas tiene especial interés que la misma se cumpla dentro del tiempo previsto y por lo tanto la Presidencia va a solicitar de los señores Jornadistas, quieran hacer saber, anotarse para la inscripción en el debate, con el objeto de dar a cada uno, prorratar digamos, el tiempo entre las personas que deseen hacer uso de la palabra. Por lo tanto ruego a los señores Jornadistas que quieran manifestar su opinión con respecto al tema de estudio lo hagan saber para que por Secretaría se tome nota de la nómina. Dr. Pandolfo, Dr. Ferrer, Dr. Ortiz de Guinea, Dr. Simone, Dr. Videla Escalada. Nadie más desea hacer uso de la palabra. Bueno, vamos a dar entonces seis minutos a cada uno de los participantes en el debate. Tiene la palabra el Dr. Pandolfo.

**Dr. PANDOLFO.** Muchas gracias, señor Presidente. Antes de comenzar la exposición tengo que advertirle que los seis minutos no me van a alcanzar. Tengo todos los antecedentes a mi vista sobre el estudio del proyecto de la Convención de Roma del año 1952 y para adelantarle lo complicado que fue ese estudio, tengo que expresar que hay diez definiciones sobre operador. Después de analizar las diez expresiones, se pusieron de acuerdo sobre la que contiene el convenio. Existen otros problemas de gran envergadura como el del ruido anormal que para nosotros es nuevo; pero, que en Italia ya se ha publicado un trabajo muy concreto, muy serio y muy ordenado por el auxiliar de la cátedra de Derecho Aeronáutico de Roma, Guisepe Guerrieri, que es amigo personal del que habla y acaba de remitirme un trabajo que se denomina "Il rumore in el Diritto Aeronautico". Ahí analiza toda la jurisprudencia y con sorpresa observamos que antes de la disposición de Roma de 1952, ya la jurisprudencia an-

glosajona había analizado con delicadeza este serio problema y había llegado a la conclusión de que el ruido para que sea anormal tiene que ser excepcional y causar daño. Más o menos usan el término excepcional u otros sinónimos para caracterizar el ruido dentro de la Convención de Roma y hacer justificable la indemnización. Pero un problema de gran importancia que deseaba analizar en esta reunión es el referente al peso oro. El Código Aeronáutico dice que esta cotización será fijada por el órgano competente de la administración nacional. Considero que la administración nacional nada tiene que fijar. La ley 1.130 del año 1881 crea el peso oro y el peso oro tiene una porción de oro fino y otra porción de aleación. Ahora, en la misma forma que se procedió con el franco Poincaré para determinar su valor, hay que proceder con respecto al peso oro. La ley dice que el peso oro contiene 1.6129 gramo de oro puro, a título de 0,900 gramo de fino. El Banco Central de la R. Argentina este problema lo ha tomado como problema tabú, y a pesar de que se le requieran informes, no manifiesta cual es el precio actual del peso oro. En las últimas informaciones, ha indicado que el Poder Ejecutivo debe fijarlo por decreto. Estimo que ello es un error.

PRESIDENTE. La Presidencia se permite interrumpirlo porque, como hay un tema específico dedicado al problema del argentino oro no se si Ud. preferirá dejarlo para esa oportunidad.

Dr. PANDOLFO. El otro problema que quería aclarar es que Estados Unidos en la reunión de Montreal amenazó con la denuncia del Convenio de Varsovia, pero solamente hizo la denuncia, no llegó a hacerse efectivo la falta de adhesión de Estados Unidos al Convenio de Varsovia, porque había que esperar seis meses. Pero lo usó como medio para llegar al aumento de la indemnización que Estados Unidos quería. Por otra parte, deseo señalar con respecto al seguro que el Dr. Cocca me mencionó. Es exacto que en el año 1955, el Dr. Cocca, el Dr. Perucchi y el que habla formamos parte de la delegación argentina que intervino en la Conferencia Diplomática de La Haya para discutir el Convenio de modificación de Varsovia. En esa oportunidad, el delegado de Brasil sostuvo que debíamos llegar al principio de seguro obligatorio. En esa ocasión, la delegación argentina hizo la salvedad de que para la Argentina no era necesario porque el criterio sostenido por el Código Aeronáutico era el princi-

pio de la obligatoriedad del seguro que cubren los riesgos de aeronavegación. De manera que para nosotros no era problema fundamental; pero, desgraciadamente la propuesta realizada entonces por el Dr. Claudio Cans fue rechazada por 19 votos contra 6. De manera, que en el Protocolo de La Haya el seguro no es obligatorio. Con respecto al caso particular nuestro, debemos señalar que los seguros se conciertan, tratándose de materia aeronáutica en el Seguro Aeronáutico Comercial, creado por la ley 13.004 y modificado recientemente por una ley que establece unos principios que complementan la ley anterior pero que contienen un error. Pienso tratar en otra oportunidad ese error por que nos va a llevar más de diez minutos la explicación. Por eso, lo único que puedo referirme, al hacer referencia a este problema, y como he sido aludido por el Dr. Cocca, es de que la propuesta fue hecha por Brasil nosotros hemos dicho que no tenemos problema particular, porque el Código Aeronáutico establecía la obligatoriedad y finalmente fue rechazado por toda la Asamblea. De manera que el seguro, por esa razón, no se insertó dentro del Protocolo de La Haya ni del Convenio de Varsovia. Muchas gracias.

**PRESIDENTE.** La presidencia es quien agradece, además porque ha ahorrado gran parte del tiempo que tenía concedido. Tiene la palabra el Dr. Ferrer.

**DR. FERRER.** Gracias señor Presidente. En primer lugar quiero referirme personalmente a la representación que Ud. invocó con respecto a todos nosotros para felicitarlo al Relator porque efectivamente es muy poco común que en unas Jornadas, donde se van a analizar así, los problemas en la brevedad del tiempo utilizado por el Dr. Cocca se pueda entrar tan a fondo y calar tan adentro con esa versación y con esa habilidad que le es tan característica. Uno entonces mis expresiones de felicitaciones al Relator. Y quiero significar tres hechos simplemente. Uno vinculado con la limitación de la responsabilidad. Es desde hace tiempo una posición personalísima mía el que esta limitación de la responsabilidad que aparece en las leyes aeronáuticas y en general en las leyes del derecho de la navegación, no tiene ningún fundamento jurídico, sino solamente razones de conveniencia han hecho que tengan que existir. No desconozco las importantes razones que el maestro que en este momento nos acompaña, tiene para

entender la juridicidad de la limitación pero a través del análisis clarísimo que ha hecho el Relator, me parece entender que cada vez más se acerca a compartir las razones que tenemos para no creer que esté fundada en razones de derecho la limitación de la responsabilidad, sino solamente en razones de conveniencia. En segundo lugar quiero señalar que entre las cosas muy importantes que ha dicho el Relator es muy interesante, sumamente interesante, la apreciación que hace del sentido y la forma en que se puede interpretar en el tercer proyecto en este momento en estudio, de la Sub-comisión de Asuntos jurídicos de la Comisión Nacional para el aprovechamiento del espacio extraterrestre de las Naciones Unidas, que el proyecto norteamericano haya dejado abierta la posibilidad de la limitación pero sobre la base de topes muy altos. Me parece que es un tema de profunda meditación y estudio y concuerdo plenamente con la novedosa interpretación que hace el Relator de esta inclusión en un sentido contrario. Y en tercer lugar, me permito hacer una pequeña aclaración de orden personal es decir de la forma en que personalmente interpreto aquella dualidad que se observa, por una parte en los documentos internacionales con la palabra absoluta para calificar la responsabilidad y en la legislación nacional con la palabra objetiva. Yo pienso que este asunto fue muy bien estudiado, muy bien analizado en su momento por un eminente jurista cordobés el Dr. Henoch D. Aguiar, fallecido ya hace unos años, civilista de nota, que al estudiar el problema de la responsabilidad dice: La responsabilidad objetiva, yéndose a las fuentes y yéndose al análisis desde el primer momento, es aquella responsabilidad que porque sí, así objetivamente y sin tener en cuenta nada, le atribuye la obligación de cargar con los daños a una persona o a la otra. Y así como parecería ser, dice el Dr. Aguiar, que originariamente tiene que cargar con el daño el que lo sufre, así objetivamente aparece una calificación posterior de la ley que le hace soportar las consecuencias porque sí, no al que lo sufre sino al que lo causa. En esta forma el Dr. Aguiar va llevando su razonamiento para entender que hablar simplemente de responsabilidad objetiva sin atender las razones de derecho que fundan esa atribución de responsabilidad, es una monstruosidad jurídica. No se puede hablar de responsabilidad objetiva, dice el Dr. Aguiar sino que hay que hablar de responsabilidad atribuida objetivamente en razón de fundamentos de derecho de esa atribu-

ción. Y entonces llega a estudiar la doctrina del riesgo, del riesgo provecho o del riesgo creado, en fin, todo esto que ha sido tan bien analizado y a lo que nosotros adherimos totalmente; a pesar de que en la doctrina no tenga el consentimiento de juristas distinguidísimos como los hermanos Mazzeaud que en su ofuscación llegan a decir que si aparecieran otras razones de derecho, que fundaran este criterio de responsabilidad tampoco serían válidas. Posición así tremenda y a ultranza. Entonces en la interpretación que yo hago, con la palabra absoluta que aparece en las Convenciones Internacionales o en el estudio de la responsabilidad en el orden internacional o en el estudio de la responsabilidad en el orden interno sobre todo a través de la palabra del representante del Reino Unido Sr. Sinclair en la reunión de la Comisión de NU para el aprovechamiento pacífico del espacio ultraterrestre, en 1964, cuando estudió el problema de devolución del cosmonauta y su responsabilidad parecería ser que la calificación de absoluta es para una responsabilidad objetiva, fundada en razones de derecho. Es decir, concretamente, a alguna de las modalidades del riesgo creado. Quería con esto complementar la exposición magnífica que había hecho el Relator como dije al principio de mi intervención. Muchas gracias, señor Presidente.

**PRESIDENTE:** Tiene la palabra el Dr. Ortiz de Guinea.

**DR. ORTIZ DE GUINEA:** Al conocer los distintos trabajos presentados había pensado ocuparme en primer término de hacer la defensa, de lo que yo entiendo es correcta terminología del código aeronáutico y que ha sido observada en su trabajo por el Director del Instituto de Derecho Comercial, pero seleccionando la importancia de los temas para aprovechar bien los minutos que tenemos concedidos con lógica restricción, resuelvo pasar por alto aquel aspecto y dedicarme a señalar el problema de la limitación de la responsabilidad. Sé que discrepo con muchos y sé especialmente que discrepo con el distinguido profesor de Córdoba, Dr. Ferrer, pero tanta importancia y tanta jerarquía le doy a la limitación de la responsabilidad en la explotación navegatoria marítima y aérea, por el momento no puede ser llevado al campo del derecho extratmosférico, que la eleve a la categoría de principio general - 1 del derecho de la navegación. Este será uno de los aspectos que trataremos cuando nos toque el tema de los principios generales del derecho aeronáutico. Creo que está bastan-

te mal enfocado el problema de la limitación de responsabilidad como enfrentado con el principio de la responsabilidad o indemnización integral. Pienso que más bien se trata de la excepción a otro principio del derecho común, el de la unidad del patrimonio. Pero en cuanto uno se adentra en la convicción de que existe y han existido desde el derecho romano ahora, los denominados patrimonios de afectación con una historia y solidez jurídica que en su momento habrá que repetir o recordar, la idea de la limitación de la responsabilidad aparece como absolutamente necesaria para la cual debe soportar ese patrimonio atacado. Con relación al abordaje he creído siempre y sigo creyendo que es una institución que debe estar sometida exclusivamente a las normas del derecho común. Es, en distintas oportunidades señalado como el derecho de la navegación por agua retornó al derecho común después de haber establecido absurdas soluciones para casos especiales de abordaje. Y el derecho aéreo es la aplicación exacta del derecho común; dolo y culpa engendrando la responsabilidad consiguiente, eximiéndola en el caso fortuito o de fuerza mayor, graduándola en el caso de la concurrencia de la culpa. Si el Código aeronáutico no hubiera tratado sobre esto, por la aplicación del art. 2º lo hubiéramos resuelto tal cual ahora en él está dicho. Sólo cuando se va a establecer una presunción de culpa, sólo si se va a aceptar el principio de la objetividad, sólo si se va a reglar el principio de la limitación o informar alguna causal especial de responsabilidad en caso de abordaje como traía el código anterior, extendiéndole a él los supuestos del art. 137 dedicados a transporte, se hace necesario que el legislador de la materia especial crea que este hecho ilícito no tiene que seguir las directivas de los hechos ilícitos en general, tal cual están reglados en el código civil. Por eso, que debe entenderse implícita la disidencia entre mi opinión y la que tan brillantemente ha expuesto el relator. Lo que se considera necesario es dar algunas normas en materia de abordaje. Y justamente obsérvese por qué presenté el trabajo señalando la ausencia de norma de limitación de responsabilidad por los daños originados por aeronave a aeronave; como soy partidario de la limitación y eso importa una excepción al derecho común, tiene que estar consagrada expresamente. De no ser así tenemos que aplicar el derecho común y ello no satisface el principio general que he defendido. Además debo hacer notar que el abordaje aéreo no requiere el contacto de la aeronave y de allí que el Relator haya traído muy bien alguna fórmula a esta reunión refiriendo a

los daños ocasionados por la evolución pero también esas normas deben regir para los casos de cualquier daño ocasionado a cualquier otra propiedad mueble o inmueble aunque no sea aeronave. Esto no es, naturalmente, descubrir nada desde que el tratado de Montevideo 1939-40 que extiende las normas del Derecho de la Navegación a que todo lo que sea navegar por agua, lacustre, fluvial, marítimo o por aire tiene establecido ese principio. Cualquiera que sea el enfoque que se haga del abordaje es nada más que un accidente de la navegación específica, sometido a las normas generales que tienen los hechos ilícitos en el Derecho Civil. Nada más señor Presidente.

Dr. SIMONE: En principio debo felicitar la brillante exposición del Dr. Cocca; como siempre nos tiene acostumbrados; la prolijidad, la manera, la información de que dio gala, nos ha servido de orientación en Jornadas como la que hoy tenemos. Por otra parte y a título personal, agradezco al relator la calificación que hiciera de mi trabajo, que estimo, se debe en gran medida al afecto personal.

Ya entrando un poco a la relación del tema y como se ha tocado distintos puntos por el relator, también en esa misma forma haré la exposición. Exclusivamente dedicado al problema del ruido, ampliando la información del Dr. Pandolfo, hago público que en Italia han aparecido dos trabajos, uno de Giuseppe Guerrieri y otro de Adalberto Tempesta. Limitando directamente al problema del ruido, nuestro código significa un avance, un avance por mérito propio, un avance como definición al encuadrarlo dentro de la problemática resuelta por los daños a terceros en la superficie. El ruido es uno de los efectos inevitables del producto necesario y complejo del fenómeno físico que provocan los motores a reacción. Los restantes efectos: gases, humo, calor, vibración, también son producto de ese complejo fenómeno, y a ellos aludió el relator en los daños que pudieran provocar las emanaciones de gases de los mismos motores, aparentemente no resueltas en la norma, pero que, evidentemente, debieran seguir el mismo destino de solución. Junto con el ruido, otro complejo fenómeno físico, el llamado "sonic boom" que en nuestra literatura jurídica ha merecido distintas nominaciones, entre ellas por el Dr. Villarreal, aquí presente, en un trabajo que hiciera con Amoresano, que lo ha llamado "impacto transónico". Evidentemente son dos fenómenos distintos, el ruido y el "sonic boom"; éste no es nada más que un fenómeno particular de la aeronave al atravesar el sonido. Se debe criticar el nombre de "estampido" o de "explo-

sión”, como se lo ha querido traducir. En el medio asegurador es donde más y mejor se lo ha criticado, porque, sin duda, la explosión significaba la liberación de determinados gases o determinados elementos comprimidos para luego provocar una inversión de su presión; en cambio luego que la aeronave produce el “boom”, va a continuar con la misma o mayor velocidad y con los mismos o mayores efectos de presión del gas. Lo importante es que ambos fenómenos que pudieran ser disímiles conceptualmente deben resolverse a través de la misma legislación. Referida a esta categoría, el artículo 155 del nuevo Código Aeronáutico encuadra este problema moderno que, probablemente, va a ser el que más va a nutrir la literatura jurídica jurisprudencial, sobre todo por el empleo actual de las aeronaves a reacción subsónicas, y el empleo casi inmediato, se estima a partir de 1971, de las supersónicas en forma generalizada, por los daños indiscriminados que puede provocar a colectividades numerosamente grandes. El Código señala que solamente será indemnizable el ruido “anormal”; evidentemente con la expresión adjetival “anormal”, está señalando una orientación, pero esta orientación no puede darse, como se pensó a través de la legislación alemana, al decir que cuando el ruido que produzcan los motores no exceden la intensidad de los niveles técnicos, que se determinen como inevitables, ese no será un daño. El daño existirá, probablemente lo que se haya querido decir es “daño no indemnizable”. Nuestro código necesita el complemento de la norma referida que podrá darse necesariamente por dos variantes: por el dictado de una norma reglamentaria o por el arbitrio judicial; el arbitrio judicial ante la ausencia de la norma reglamentaria va a existir, va a venir necesariamente pero con el grave inconveniente que puede darse por los distintos criterios que la autoridad judicial pueda tener según sean las variadas competencias y según sean las distintas épocas. En definitiva, el daño que produzcan el ruido de las aeronaves, debe ser determinado para poder caracterizarlo como anormal. El grado de asimilación que tenga el ser humano de esos daños, asimilación que va a estar condicionada a un principio de costumbre y al mejoramiento que se logre en la construcción de los motores, aspiración a la que siempre ha tendido la actividad aeronáutica, serán los factores de determinación variable de aquella anormalidad. Siendo así, ese arbitrio judicial, por falta de un sistema de casación, va a ir de tope en tope o de criterio en criterio pretendiendo determinar la anormalidad indemnizable que, cuando la logre, a lo mejor

aquellos factores de asimilación ya lo han tornado envejecido. De allí que sugiero, y así está en el trabajo, que el poder administrador dicte una norma reglamentaria estableciendo los límites de esa anomalía. Tiene la ventaja al no requerir el régimen complejo de la ley, que el decreto reglamentario que se dicte puede ser derogado y mejorado a medida que esos factores de asimilación así lo determinen.

Nuestro código aeronáutico impone a través del artículo 192, la constitución del seguro obligatorio como la nueva ley de seguros señala, como excepción a los distintos tipos de seguros que reglamente, que el seguro aeronáutico y el seguro marítimo se determinarán por sus respectivas normas, lamentablemente ambas legislaciones prevén una mutua remisión que no resuelve el problema. El seguro de los daños a terceros en la superficie estimo que debe ser adecuado a través de lo que se conoce como "seguro en beneficio de terceros" y no por el seguro conocido comúnmente como de "responsabilidad civil". Lo ha señalado el redactor entre las condiciones de la admisibilidad de estos daños, la facultad de ese tercero damnificado de ocurrir directamente al asegurador. El caso típico que ocurre lo tenemos en forma común y corriente en los seguros de responsabilidad civil en automotores; hay un criterio corriente en la doctrina que ese tercero damnificado podría demandar directamente al asegurador, pero la jurisprudencia de la ciudad de Buenos Aires entiende que no es así y lo entiende bien doctrinariamente, porque ese seguro no está hecho en beneficio del tercero. En cambio la Suprema Corte de la Provincia de Buenos Aires, admite la demanda directa contra el asegurador aunque errando el sentido doctrinario de ese tipo de seguro ¿Qué ocurre con el seguro en beneficio del tercero? Conviene analizar su técnica: el tomador del seguro, en este caso el explotador será quien pagará el seguro, a su nombre se extenderá la póliza, pero no será el que doctrinariamente deviene en asegurado. El asegurado va a permanecer oculto, indiscriminado, y solamente aparecerá a la luz al momento del siniestro. Además, el riesgo en este tipo de seguro va a ser el del asegurado y no el del tomador. Con respecto a otro tema, el de los límites de responsabilidad, y sin considerar sus factores cuantitativos, quisiera señalar los distintos criterios de justificación de este instituto, tanto en el orden de la navegación marítima como de la navegación aeronáutica. La justificación del Instituto de la limitación de la responsabilidad ha seguido en la historia jurídica, distintos criterios o apoyado

en distintos criterios. En determinados momentos se le ha dado un fundamento jusnaturalista, por supuesto, totalmente errado; pero modernamente se lo ha querido conceptualizar o justificar a través de tres consideraciones, una por consideraciones racionales, otra por consideraciones de equidad y justicia y la tercera, la más acertada, no es mía la observación, sino de Eugenio Spasiano, es una consideración de política legislativa. Esa política legislativa es la que en definitiva justifica la admisión en las normas aeronáuticas y de Derecho de la Navegación sobre la limitación de la responsabilidad del explotador o del armador.

Dr. VIDELA ESCALADA: Deseo concretar mi ponderación al Dr. Cocca: lo felicito, su relato ha sido admirable.

Ahora bien, un primer problema que deseo tratar es el de la razonabilidad de la limitación en el caso de responsabilidad objetiva, tema que ya alguna vez hemos conversado con el Dr. Ferrer, y voy a empezar por darle lectura a un documento que a él le va a causar gran satisfacción, sobre todo por la autoridad de quien fue su redactor, el Dr. Gonzalo García, en la Exposición de Motivos del Código de 1954. A pesar de mencionar el código un sistema de responsabilidad objetiva, limitada, decía esto el Dr. García: "Es contraria, sin duda, a todo principio jurídico la limitación de la responsabilidad objetiva. Si la situación que dio origen a este sistema de responsabilidad es de tal gravedad que lo impone, no parece aceptable se prive al damnificado de la reparación total".

Naturalmente, a esto sigue la respuesta, pero con otro reconocimiento: "Razones de orden práctico han prevalecido sobre las doctrinarias. Si es verdad que la limitación de la responsabilidad hace que la víctima cargue con el daño en cuanto su monto exceda de los límites fijados, no lo es menos que la limitación es quizás el único medio de asegurar a los terceros una reparación equitativa", y prosigue, "la limitación permite el seguro", etc., etc.

Le agreco también, para su satisfacción, que no sé si recordará que en esa Exposición de Motivos la parte dedicada a la responsabilidad comienza precisamente con una cita de Aguiar en su obra sobre la Responsabilidad Civil.

No obstante la veneración que tengo por la memoria del Dr. García, gran maestro mío, y el respeto que me merecen las opiniones del Dr. Ferrer, creo que no sólo sobre la base de la vir-

tud, de la prudencia, que también informa al derecho, sino inclusive de la justicia, la limitación está justificada, aunque, en realidad, el régimen de responsabilidad objetiva no es un régimen agradable.

Tomando ahora los artículos del Código Civil, el 1133, el 1128, en la parte de daños causados por animales: dice que cesa la responsabilidad si el daño causado por un animal hubiese provenido de fuerza mayor y luego habla de la culpa y el 1133 expresa que el dueño responde si no prueba que de su parte hubo culpa.

Es decir, hay una inversión de prueba, pero de cualquier manera se da la posibilidad de una liberación al obligado. En el Código Aeronáutico ello no ocurre, sino frente a la culpa de la propia víctima. Vale decir, hay una agravación indudable en la situación del explotador de la aeronave con relación al régimen general de responsabilidad civil y eso hace que sea justo darle una contrapartida. Y la única contrapartida que se le puede dar es, precisamente, la limitación.

Además posibilita el seguro y facilita la única manera de garantizar aunque sea parcialmente la reparación, todo lo cual es muy importante, y es jurídico, repito, porque el derecho es prudencia y justicia y esto se apoya en la prudencia, y asimismo es de justicia porque se le da al explotador una defensa por una agravación que se le impone.

Me provee el Dr. Maciel de un dato que es importante. La Corte Suprema se pronunció expresamente sobre este tema en un juicio contra Aerolíneas Argentinas y dijo que la limitación de responsabilidad no es por sí inconstitucional mientras representa un adecuado resarcimiento al interés lesionado.

Esto en cuanto al primer problema, llamémoslo así, de fondo. En lo relativo a la observación del Dr. Cocca respecto a las diferencias de montos de indemnizaciones que se producen en el orden interno y en el internacional, eso es cierto hoy, no lo era en el momento en que se sancionó el Código.

En aquel momento los montos se adecuaban exactamente porque estaba vigente la Convención de Varsovia y no el Protocolo de La Haya, ratificada posteriormente.

Si el cambio de circunstancias aconseja volver a unificar, será cuestión de reformar la ley pero al sancionarse al Código se había producido la equiparación. Por otra parte, debe recordarse que se producía un aumento substancial, que provocó alguna reacción de los explotadores, los cuales se sentían afectados, y que, asimismo, los montos previstos se adecuaban en

gran medida a las soluciones jurisprudenciales, aun a aquéllas que han fijado montos mayores.

Creo, por lo demás, que la evolución de la actividad aeronáutica va a llevar posiblemente a la eliminación de las limitaciones en un momento dado pero, por el momento, esas limitaciones coinciden, inclusive los topes máximos, con los montos mayores acordados por la jurisprudencia.

Sobre el tema del oro, en cuanto a solicitar informes al Banco Central, eso se refiere a que la cotización del oro también varía y se requiere un órgano para que haya precisión en la fijación. Lo tratará luego el Dr. Pandolfo y quizás yo agregue aún algo más.

Respecto al ruido, el Dr. Simone ha tenido la gentileza de recordar en su trabajo que algo dije en una colaboración que todavía está inédita y que tiene un año de antigüedad. Aparte de los trabajos hechos en Italia, hay varios en Estados Unidos, importantes, y, sobre todo, en Francia, no sólo fallos jurisprudenciales con la jerarquía de los tribunales galos, sino algunas notas publicadas en la "Revue Générale de L'Air" y la de "Droit Aérien", sumamente ilustrativas sobre este problema.

Finalmente, en los últimos treinta segundos que me quedan consideraré el problema de la reparación de los daños sufridos por la aeronave víctima en el abordaje. Entiendo que, por aplicación del art. 2 y por el principio general de la limitación en el Derecho Aeronáutico, debe llenarse la laguna, de la ley. Me parece también muy razonable la propuesta del Dr. Ortiz de Guinea de no asignar el monto total en razón de la intervención que tiene la víctima en la actividad aeronáutica. Creo que esa sería una propuesta importante aunque, en el momento actual no creo que sea aplicable, sino que estimo que hay que recurrir directamente al art. 160.

Y entiende además que los demás bienes aparecen cubiertos y que es sólo con relación a la aeronave donde efectivamente debe complementarse la solución. Muchas gracias, señor Presidente. .

**PRESIDENTE:** Gracias Dr. Videla Escalada. Queda ahora el señor Relator en posesión de la palabra para hacer la síntesis que establece el reglamento.

**DR. COCCA:** En primer lugar quiero expresar mi gratitud por los conceptos que se han vertido respecto a la participación que me ha cabido en la sesión de esta mañana, que no por innecesarios dejaré de agradecer explícitamente.

Han hablado después de la exposición preliminar, cinco oradores, que se han referido muy concretamente al tema. El Dr. Pandofo ha hecho una calificación de ruido recordando trabajos de significación y poniendo énfasis sobre la excepcionalidad que debe tener ese ruido para que realmente dé margen a la indemnización. También se refirió a la ley de seguro aeronáutico comercial 13.004, y al mismo tiempo hizo referencia a la actuación de la delegación argentina en oportunidad de la reunión diplomática internacional de Derecho Aéreo Privado, celebrada en La Haya en setiembre de 1955. En aquella oportunidad el Dr. Perucchi habló haciendo referencia a la posición de Brasil en tanto y en cuanto el profesor Claudio Gans no logró la obligatoriedad del seguro. Agregó entonces el Dr. Perucchi —y creo que de esto no hay ninguna constancia en la documentación de la Conferencia de La Haya me remito simplemente a la fragilidad de mi propia memoria— respecto de la posición precisa del pensamiento argentino, que no fue tratado, y que el propio expositor en esa circunstancia manifestó que lo hacía para complementar una idea, aunque no pretendía se tratase, se instrumentase de otra manera, toda vez que se hallaba fuera de temario, porque precisamente se había perdido la votación a que ha hecho referencia el Dr. Pandofo, y no era oportuno, por lo tanto, volver sobre la cuestión. En síntesis, la idea expuesta por el Dr. Perucchi, era de que además de la obligatoriedad del seguro, se debía de acordar una acción directa contra el asegurador. Ahora bien, esta acción directa del deudor, puede ser objeto de distintas especificaciones, puede ser obligatoria u opcional, y en ese detalle no se encontró apoyo. El delegado argentino adicionaba la obligatoriedad para ser posible la ilimitación, digo obligatoriedad del seguro frente a una ilimitación en el monto, si se acomodaba esa obligatoriedad del seguro a la acción directa de la víctima, o su derecho habiente contra el asegurador. Y esto también ha sido complementado en la exposición que oportunamente nos ha hecho el Dr. Simone. El Dr. Ferrer, ha reiterado su punto de vista respecto a la carencia de fundamento jurídico de la limitación de la responsabilidad y que las ha sintetizado en una sola frase al decir que se basa en razones de conveniencia, que en cierto modo están también reflejadas en la exposición de motivos del Dr. Gonzalo García, cuando habla de razones prácticas. También debemos decir que eso de práctica es más amplio que lo de conveniencia, y con respecto a esa posible dualidad entre absoluta y objetiva ha traído la referencia de

la doctrina del Dr. Henoch Aguiar, que ha sido muy oportuno considerarla así, como la posición de los juristas que actualmente tienen el mismo problema en el campo de la actividad espacial. El profesor Ortiz de Guinea ha manifestado su punto de vista respecto de la limitación con un fundamento por cierto no referido a los montos, sino a un problema fundamental, puesto que él lo erige en la categoría de principio general del derecho de la navegación, y en el trabajo lo dice del derecho civil. A su vez hizo referencia a los precedentes que ofrece el derecho romano, es decir la antigua legislación civil que ha sido madre de todo nuestro derecho privado, en lo referente a los patrimonios de afectación y es lo que debe soporitar en definitiva en circunstancias dadas a patrimonios específicamente afectados. Con respecto al abordaje, entiende el Dr. Ortiz de Guinea que deben ser sometidos a las normas del derecho común, dolo, culpa, etc., pero sólo cuando existe la presunción, cuando se establece por ley la objetividad o una causal especial de irresponsabilidad, se hace necesario que el hecho ilícito no siga entonces la directiva de los hechos ilícitos en general, dada por el derecho civil. Es partidario de la limitación, puesto que se trata de una excepción y está consignada como un principio; y si está consignada como principio, debe expresamente consignarse el monto, es decir sería una consecuencia y debería consignarse explícitamente. Ha hecho referencia al Tratado de Montevideo de 1940, que precisamente es una fuente sumamente útil, no sólo para el derecho aeronáutico, sino para muchos otros elementos respecto a una calificación genérica, no digamos de abordaje, sino simplemente de colisión o choque. Y en ese sentido el tratado de derecho privado de Montevideo del 40 significa un magnífico paso en su definición de abordaje, dentro de la doctrina internacional e incluso en la legislación más avanzada.

Seguidamente, el Dr. Simone ha hecho una distinción conveniente entre ruido y *sonic boom*, recordando las distintas manifestaciones que tiene este segundo hecho, que es el producido cuando se supera la barrera del sonido con la distinta literatura según los autores y la nacionalidad de los autores. También se refirió a otras circunstancias especiales, como las emanaciones de los motores que aparentemente no estarían comprendidas, por lo cual entiende que en definitiva el daño por el ruido debe ser calificado según el grado de asimilación del ser humano al ruido. Es'o es importante, porque implica la necesidad de que los técnicos tomen en consideración estas

circunstancias y hagan lo posible, en lugar de transferir a los juristas sus problemas, de resolverlos también técnicamente, y en ese demarcamiento de si es un daño a tercero en la superficie, o producto de un abordaje en un sentido más amplio, traten de evitar las consecuencias nocivas del ruido. Creo que es mucho más fácil que los técnicos logren suprimir esas consecuencias (en los Estados Unidos existe actualmente una regulación respecto al smog; por ejemplo, en Los Angeles, no se puede tener más de dos automóviles por familia con combustión a petróleo y el tercero debe ser ya eléctrico. Pienso que ha de ser mucho más sencillo que los técnicos supriman el efecto nocivo de sus motores, que los juristas lleguemos a una conclusión sobre este aspecto. Se refiere también el Dr. Simone al arbitrio judicial y a los inconvenientes de que no exista una Corte de Casación y sugiere por tanto que el Poder Ejecutivo, en su carácter de órgano reglamentador, dicte normas ágiles, móviles, elásticas, susceptibles de ser adecuadas a la realidad y a esa tecnología que indudablemente tendrá que llegar, porque los siniestros (y ayer el Dr. Videla Escalada me recordó un caso de jurisprudencia) han sido del orden de los millones de dólares. Finalmente y con respecto al seguro, dos observaciones quiero recoger de la exposición del Dr. Simone, a saber la mutua remisión de una ley a otra y la calificación o la ubicación de este seguro previsto en el código, que jugaría como seguro en beneficio de un tercero y no como un seguro de responsabilidad civil, para lo cual aportó los antecedentes de la jurisprudencia nacional y de la Provincia de Buenos Aires, que no es partidaria, contrariando a la doctrina en este aspecto, en lo relativo a la acción directa, y de la Corte de la Provincia, que sí es partidaria. Es decir que, en este aspecto, también se brinda una orientación en esta jornada. En la parte final de su exposición, el Dr. Simone la ha referido no ya a los factores cuantitativos y límites de responsabilidad, sino a los criterios que en determinadas circunstancias fueren recogidos para fundar tal responsabilidad. Después de desechar el criterio iusnaturalista, sintetizó la posición actual del pensamiento jurídico en la materia en consideraciones de carácter racional, en consideraciones basadas en principios ética y justicia, y en consideraciones de política legislativa.

El Dr. Videla Escalada ha tomado, en cierto modo, la tarea de Relator, porque ha hecho una magnífica síntesis de las exposiciones vertidas, cosa que me ha ayudado enorme-

mente a la que estoy tratando de ofrecer ahora, y ha dado el fundamento de la razonabilidad de la limitación. Recordó la exposición de motivos, la opinión expresada por el tan recordado maestro del derecho aeronáutico, Dr. Gonzalo García, quien fue categórico en calificar que tal limitación es contraria a todo principio jurídico, pero concluía manifestando las razones de orden práctico que ha prevalecido finalmente. En este aspecto me permito recordar también la intervención que ha tenido en la redacción del código aeronáutico argentino en 1954, el maestro Antonio Ambrosini, entonces profesor en Buenos Aires, en la Universidad y en el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico. El profesor Ambrosini, que actualmente es el delegado permanente de Italia en la Comisión del Espacio Ultraterrestre de las Naciones Unidas, es sin duda alguna uno de los juristas que más éxito alcanza en las reuniones internacionales cuando trata de fundamentar aspectos que *prima facie* no han alcanzado la madurez de los conceptos, con construcciones lógicas maravillosas, basadas en el orden práctico, pero sin decir que son de orden práctico. Sinceramente, yo que me siento discípulo de Ambrosini por muchos motivos y que además tengo el honor de acompañarle en algunos de sus proyectos, realmente magistrales, de la Comisión de las Naciones Unidas, encuentro que el maestro Ambrosini saca precedentes del derecho romano para cualquier situación en cualquier circunstancia y crea toda una doctrina basada en la evolución jurídica de un pensamiento ordenado, razonado, hasta llegar a una solución eminentemente práctica, que alcanza la adhesión de los otros juristas.

El Dr. Videla Escalada, retomando el curso de la exposición magistral que me ha precedido, da su fundamento basándose en disposiciones expresas del código civil y refiere que existe una inversión de la prueba dando lugar a la liberación en el propio código civil. Entonces estima que es menester, frente a la responsabilidad objetiva, ofrecer esa contrapartida que además es la que posibilita la existencia y la seguridad o la garantía, de un seguro, además de fundamentar su concepto del derecho en la prudencia y en la justicia. Nos ha recordado un fallo de la Corte Suprema, en el sentido de que la limitación de la responsabilidad no es por sí inconstitucional mientras represente un adecuado resarcimiento. Con respecto al monto de las diferencias, creo que existe en general aunque lo haya expresado la autorizada opinión del Dr. Videla Escalada, la idea de que se tiende a la eliminación

de topes y basta ver ese proceso que va cada vez más en alto e incluso, yo me permito recordarlo, los topes a veces tienen consecuencia negativas, porque los jueces suelen interpretar que el tope no es el límite final sino que es la medida a la cual hay que acercarse y siempre juega aquello de que el legislador no ha previsto todas las consecuencias de la responsabilidad, ni la devaluación de la moneda, que la devaluación de la moneda en un hecho notorio y entonces hay una tendencia a llegar a esos topes elevados. Por ejemplo, no se han dado a conocer cifras en las deliberaciones de la Comisión del Espacio Ultraterrestre de las Naciones Unidas, respecto de la caída de cualquier fragmento, por insignificante que sea, de vehículo espacial; pero se ha hablado de cientos de miles de dólares como tope indemnizatorio. De modo que eso puede crear un efecto contrario al que se busca.

Lo fundamental es coincidir con la idea de que la eliminación de los límites tendrá que desaparecer y que el código aeronáutico en el momento de promulgarse ha respetado la legislación nacional, así como el código del 54, en el momento de sancionarse, también respetó los topes de la antigua Convención de Roma. En eso estamos totalmente de acuerdo y me complace señalarlo. Y finalmente, el maestro Videla Escalada se refirió a la responsabilidad en la aeronave víctima en el abordaje. Tal vez éste sea el mayor logro que podemos esperar de nuestra sesión de hoy: el relativo a la afirmación de que se aplicará el artículo 2, pero que será conveniente completar con texto de la ley, teniendo en cuenta los argumentos dados por el Dr. Ortiz de Guinea, analizados y compartidos, así como ponderados por el Dr. Videla Escalada. En este momento, a la luz del texto que rige la materia, habrá de remitirse a la escala del art. 160, sin ser posible limitación alguna, pues ello implicaría reforma al Código, lo que habrá de lograrse por ley.

De modo, señor presidente y señores miembros de las Jornadas, tenemos a la vista las cuestiones que por cierto no se pronuncian por la limitación o ilimitación de la responsabilidad, que además no fue planteada así por el Relator, sino en el momento actual, examinando las normas del nuevo código conforme al espíritu que determinó la organización de estas Jornadas y las instrucciones que hemos recibido los Relatores, de acuerdo al Reglamento conocido por todos. Formulo, pues, a nombre de la mesa y a la sala, estas tres preguntas: *¿Se dan en el nuevo ordenamiento legal los e'emen'tos*

*esenciales para una regulación apropiada de la responsabilidad?* Luego de las exposiciones escuchadas pienso que la respuesta es sí; se dan en todos los aspectos en los cuales se afirma o se apoyan esos elementos esenciales para que tal regulación resulte apropiada. Ya hemos hablado del seguro y su fiscalización y del mecanismo jurisdiccional eficaz, así como de la prescripción. Creo que con esos tres supuestos, estará garantizado ese elemento esencial, fundamental. Segunda pregunta: *¿La legislación actual implica un progreso frente al código de 1954?* También creo que la respuesta es precisa en sentido afirmativo, por todas las consideraciones que se han hecho al tratar las modificaciones; y además, consecuentemente con el espíritu de las Jornadas, que es el de referirse a las nuevas normas, es decir la modificación introducida al código del 54. Y la tercera pregunta: *¿Es posible ofrecer ya algunas sugerencias de perfeccionamiento?* Acá cabe la sugerión del profesor Ortiz de Guinea, que sería, manteniendo ese espíritu que tiene el código, la reforma del art. 160 en su oportunidad, puesto que ahora no cabría otra interpretación que la escala prevista en el 160.

Y creo, señor Presidente que, salvo mejor opinión de algunos de los miembros de la Sala, estas serían las tres conclusiones fundamentales de la sesión de la mañana de hoy. Muchas gracias.

PRESIDENTE. Señores las tres conclusiones que acaba de plantear el Dr. Cocca son puestas a consideración, y en búsqueda de la brevedad del tiempo la Presidencia va a hacerlo en el sentido inverso; es decir, va a solicitar que si hubiere alguien que no estuviere de acuerdo con las mismas lo hiciera conocer. De lo contrario, serían aprobadas en la forma como se han planteado.

No hay oposición, por lo tanto la Presidencia se complace en destacar la unanimidad en la aprobación de las conclusiones. Muchas gracias, señor Relator. Aquí finaliza la Tercera Sesión de Estudios. Desea la Mesa Directiva que su labor haya estado a la altura de la confianza depositada por el Señor Organizador de las Jornadas, Dr. Ortiz de Guinea. Por lo menos, ésa fue la intención al desempeñar nuestra tarea. Además, queremos agradecer la honrosa distinción que ha significado poder integrarla. Lo único que nos queda por decir es que la sesión prevista para las 12 —una Mesa Redonda sobre la enseñanza del Derecho Aeronáutico— por una enfermedad que su-

fre el Dr. Ray, que le ha imposibilitado concurrir a estas Jornadas, no se habrá de llevar a cabo. Por lo tanto la Sesión de Estudios N° 4 se iniciará a las 15, de acuerdo a lo que se ha establecido por la organización de las Jornadas. Se tendrá en cuenta como primer punto la finalización del primer tema, es decir las conclusiones del Relator con respecto al tema de la constitucionalidad del Código Aeronáutico. Nada más y muchas gracias. Se levanta la sesión.

(Eran las 12 y 15 horas)