

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

OSVALDO BLAS SIMONE

- I — Antecedentes.
- II — El Ruido y el “Sonic Boom”.
- III — Perjuicios ocasionados por el ruido y el “Sonic Boom” de las Aeronaves y su Aceptación Legal.
- IV — Problemática en la Reforma del Código Aeronáutico.
- V — Posibles soluciones en tesis encontradas.
- VI — Solución del nuevo Código Aeronáutico.
 - 1 — La solución del nuevo Código y la Convención de Roma.
 - 2 — Procedencia de la norma.
 - a) El ruido normal.
 - b) El ruido anormal.
 - c) Necesidad de establecer la diferencia entre el ruido normal del anormal.
 - 3 — Extensión de la norma.
- VII — Seguro obligatorio por los daños producidos por el Ruido de las Aeronaves.
 - 1 — Obligatoriedad del seguro.
 - 2 — Particularidades que debiera contener este nuevo tipo de seguros.
 - a) Experiencia y bases técnicas.
 - b) La nueva Ley de Seguros argentina.

- c) ¿Seguro de responsabilidad o seguro por cuenta de quien corresponda? Caracterizaciones del nuevo tipo de seguro.

VIII — Legislación Comparada.

- 1 — Caracterización e influencia.
- 2 — Antecedentes legislativos.

IX — COROLARO.

I — ANTECEDENTES

Por muy conocidos, resultará superfluo enumerar los inconvenientes y dificultades que provocaron en los terceros superfiarios el uso de las primeras aeronaves. Posteriormente la ciencia de la construcción de aeronaves posibilitó la utilización de las de mayor capacidad por el empleo de motores e instrumentales más potentes hasta culminar con la explotación cotidiana y corriente de los aviones con motores a reacción. Este adelanto y el producto de esa misma técnica avanzada, la futura e inmediata utilización comercial de los aviones supersónicos, hacen reaparecer aquellas dificultades iniciales, agravadas con el perjuicio indiscriminado que provocan las ondas de los potentes motores a reacción.

Los problemas del ruido de las aeronaves, "hoy fatalmente unido al vuelo de los aviones tipo jet" ¹, deben ser valorados según sus particularidades y circunstancias pudiendo derivar desde una simple molestia hasta constituirse en el motivo dañoso de un perjuicio cierto y real. Asimismo, deberán distinguirse por los lugares donde se produzcan los daños, según sea en las proximidades de los aerodromos o alejados de los mismos.

En las proximidades de los aerodromos, al uso de aeronaves con motores a reacción provoca problemas de carácter

¹ GUERRIERI, GIUSEPPE, *Il rumore causato da aeromobili*. (En: Rivista del Diritto della Navigazione, en 1960, parte I, pág. 232).

operativo en quienes participan de la actividad aviatoria y problemas de consecuencias dañosas en terceros ajenos a la misma. Los primeros se dan porque el avión necesita de aerodromos con pistas más largas y más resistentes porque vuela más tiempo próximo a tierra antes de ganar altura o de aterrizar. En cambio, las consecuencias dañosas derivan del ruido que originan sus potentes motores, que pueden provocar perjuicios en la salud de las personas o en sus intereses, generalmente cuando se encuentran próximos o adyacentes a los aerodromos. Tanto es así, que la empresa "Swissair" ha instruido a sus pilotos sobre la posibilidad de ganar rápidamente altura después del "decálogo"².

Los perjuicios que provocan dichas aeronaves en los lugares alejados de los aerodromos dejan de ser los de tipo operativo para limitarse a los del orden económico y, eventualmente, personales, potencialmente cada vez más reducidos en virtud de la mayor altura en que se desplazan.

Estas situaciones han llevado a las empresas y a los técnicos interesados a estudiar y experimentar los medios para suprimir o morigerar los ruidos de los motores a retropropulsión³. Paralelamente, llevan también a que el jurista y el legislador traten de resolver, científica y normalmente, la responsabilidad resultante.

II — EL RUIDO Y EL "SONIC BOOM"

Resulta difícil definir el *ruido provocado* por las aeronaves, conocido por *bruit des avions*, en francés o como *rumore* en italiano.

Anderson señala que "todos los ruidos son sonidos pero no todos los sonidos son necesariamente ruidos. El sonido, es un

² MEYER, AEX. *Le bruit occasionné par les avions*. (En: la Revue Générale de l'air, 1957, pág. 29).

³ HILDRED, WILLIAM P., Informe a la XVIa. Junta General anual de I. A. T. A., Copenhage, 1960; GOLDSTEIN, *The Over-All problem*. (En: Journal of Air Law and Commerce, 1957, n° 24, pág. 170).

fenómeno físico. Es una forma de energía, transmitida por medio de ondas que puede ser generada, recreada, medida y analizada”⁴.

A pesar de la certeza que tiene el pensamiento transcrito, su aplicación al campo jurídico proviene del valor que tiene como referencia. Al jurista le interesan los conceptos cuyos contenidos jurídicos expresen las connotaciones y particularidades de la cosa definida y desacaten sus relaciones vinculatorias. Y que, al mismo tiempo, involucren y generalicen el mayor número posible de casos.

Con tal idea y aceptando la sugerencia brindada por Anderson estima quien esto escribe, que, antes de definir el ruido, deberá hacerse lo propio con el resultado de los motores a reacción. En un intento de lograrlo, se apunta aquí que *la resultante de los motores a retropropulsión deriva en un complejo fenómeno físico producto de la liberación controlada de los gases, expandidos y sometidos a presión*. Esta resultante se caracteriza por una serie de fenómenos que son su consecuencia, como el humo, gas, calor, vibración y el ruido que el mismo provoca. De donde, *el ruido no es más que una de las consecuencias de la utilización del motor a reacción, sin ser la única*.

Posiblemente, la generalización del concepto del *ruido*, *bruit* o *rumore* como producto de los reactores de las aeronaves se deba a que es el que mayor exteriorización y efecto dañoso provoca en los terceros, de todos los fenómenos que genera.

En el análisis particular del *ruido*, debe destacarse que su nota característica reside en la potente, aguda y desagradable sensación que provoca en el ser humano y animal y que origina, con su secuela de perjuicios, la responsabilidad del operador de la aeronave que lo produce y que compete estudiar al jurista y al legislador según se apuntara.

⁴ ANDERSON, *SOUND EMERGES as Mayor Jet Problem*. (En: *Aviation Weekly* del 9 de diciembre de 1958, pág. 48).

En cambio, el *sonic boom* se distingue del *ruido* analizado en que solamente se produce aún siendo el resultado del mismo motor a reacción, cuando la aeronave atraviesa la barrera del sonido, impulsado a una velocidad supersónica. Es el producto de “ondas a notable presión (cuando) la aeronave vuela a baja altura (menos de 20.000 pies) y a notable velocidad (no menor que la del sonido, 760 millas por hora”⁵.

Este fenómeno también es conocido como *onda explosiva supersónica* pero, para algunos autores y, especialmente, en los medios aseguradores, se rechaza su pretendida asimilación a la “explosión” en virtud de su origen y desarrollo. La explosión, dicen, está comúnmente referida a un estallido o expansión seguido por una repentina liberación de la presión, que va menguando paulatinamente, como ocurre con los explosivos o en las calderas a vapor. Contrariamente, con el *sonic boom* no disminuye la velocidad de la aeronave que lo produce ni la presión de los gases de sus reactores. De tal forma *el sonic boom* es *el resultado*, y así lo interpreta quien esto escribe, *de un fenómeno particular de las aeronaves al atravesar la barrera del sonido*.

Otros autores nominan este fenómeno como “estampido transónico”⁶.

En definitiva, siendo el resultado de dos fenómenos distintos el *ruido* y el “*sonic boom*” no pueden ser asimilados ni confundidos conceptualmente aunque pudieran resolverse sus consecuencias jurídicas a través de un solo y mismo ordenamiento legal.

⁵ ROTH, “*Sonic boom*” a definition and some legal implications. (En: Journal of Air Law and Commerce, 1958, nº 25, pág. 68).

⁶ AMORESANO, HERALDO R., VILLARREAL, EMILIO M. y SANGIORGIO, JULIO C., *Los derechos de terceros en la superficie con relación a las aeronaves convencionales, a reacción, supersónicas y a las máquinas espaciales* (presentado al Congreso Internacional de Derecho Aeronáutico celebrado en San Pablo, Brasil, en 1963, edición oficial del Instituto de Derecho Aeronáutico e Interplanetario dependiente de la Dirección Nacional de Aviación Civil de la Secretaría de Aeronáutica, tomo I, pág. 6).

III — PERJUICIOS OCASIONADOS POR EL RUIDO Y EL “SONIC BOOM” DE LAS AERONAVES Y SU ACEPTACION LEGAL

La partida o la aproximación de una aeronave del o al aerodromo debe hacerse en el espacio aéreo navegable determinado por los ángulos de ascenso y descenso correspondientes, por las condiciones metereológicas, por el tipo de cada aeronave y hasta por la misma naturaleza del terreno. Estas circunstancias llevan, necesariamente, a la correspondiente servidumbre de los terceros superficiarios que “ha sido establecido sin indemnización en provecho del propietario”⁷. Siendo así, parecería, imposible poder evitar los perjuicios que el ruido de las aeronaves pudiera ocasionar a los vecinos de los aerodromos o, aún, a quienes residan en sus proximidades o transiten por ellas. Esto es, que terceros superficiarios no individualizados y, eventualmente, comunidades enteras, puedan ser los destinatarios de dichos perjuicios por el modo y características de su producción.

Entrando derechamente a considerar el tema del perjuicio que el *ruido* y el *sonic boom* que aquí se comentan, debe señalarse que los mismos pueden provocar:

- a) incomodidad o molestias en las personas o seres vivos;
- b) evidente perjuicio en la salud de esas mismas personas o en sus bienes, comercios, explotaciones, etc., interfiriendo en el goce que de los mismos tenían.

En ambas situaciones la incomodidad resultante se conoce como “*nuisance*” con la diferencia que la primera es de tan pequeña entidad en el tiempo y en sus efectos que termina por resultar tolerable no resarcible y de fácil asimilación.

Por oposición, los efectos perjudiciales de la segunda pueden ser tan numerosos y disímiles que resultará difícil su clasificación. Referente a la salud, su incidencia más generalizada

⁷ HENRY · COUANNIER. ANDRÉ, *Elementos creadores del Derecho Aéreo*, traducido al castellano por Galo Ponte Escartin, 1ª edición, Madrid, 1929, pág. 125.

será la que afecta al oído humano cuando llega a superarse la barrera del sonido ⁸. Las crónicas jurisprudenciales de diversos países, inclusive de la Argentina, registran ya diversos reclamos derivados del *ruido* o del *sonic boom* de las aeronaves ⁹.

Los distintos ejemplos jurisprudenciales habidos demuestran que, en el *cas d'espece* no solamente se responsabiliza al explotador de la aeronave sino también al responsable del aerodromo que posibilita ese uso o explotación permitiendo su partida o llegada. Esta responsabilidad derivada del ejercicio o utilización del aerodromo antes que de la aeronave ha sido denominada "*trepass toland*", que resulta de una ilegítima interferencia en la posesión de la propiedad por otros ¹⁰.

De acuerdo con todo lo que se lleva dicho, cabe concluir que el uso de los reactores en las aeronaves conlleva, lamentablemente, a los perjuicios señalados. Hasta la fecha y pese a los esfuerzos de la industria aeronáutica que ha intentado atenuarlos en lo posible, la *nuisance* derivada de su uso *resulta inevi-*

⁸ La intensidad de los sonidos y ruidos que percibe el oído humano puede llegar a afectarlo produciéndole dolor. "El dolor se presenta ya en los 120 decibeles aproximadamente y un reactor lanzado a toda marcha representa unos 155 decibeles. Recién a una distancia aproximada de 1.200 metros se obtiene un nivel soportable de 85 a 90 decibeles, expresan AMORESANO, VILLAREAL y SANGIORGIO en *Los derechos de los terceros en la superficie con relación a las aeronaves convencionales, a reacción, supersónicas y a las máquinas especiales*, citado pág. 6.

⁹ en Francia: *Société e.r.v.e. c/Air France*. (En *Il diritto Aereo*, 1965, I, pág. 37 y en *Revue Générale de l'Air*, 1964, pág. 416); *Chauvey c/Estado Francés*. (En: *Revue Générale de l'Air*, 1962, pág. 73); *Bigoni Gilles c/Agent du Trésor*. (En: *Revue Générale de l'Air*, 1965, pág. 168); *Roviére de Cabrières c/Agent du Trésor*. (En: *Revue Générale de l'Air*, 1965, pág. 154); *Teyssier c/Société Générale Aeronautique Marcel Dassault et Etat Français*. (En: *Revue Générale de l'Air*, 1965, pág. 164); *Iablockoff c/Air France*. (En: *Revue Française de Droit Aérien*, 1961, pág. 279); En *Estados Unidos de Norte América: Vanderpant c/May-Fair Hotel Co.* (En: *Court of Chancery*, 1930, I, pág. 138); *Bear Bros c/Fidelity & Guaranty Ins. Underwriters*. (En: *Commerce Clearing House Aviation*, 17, pág. 497); *Highland Park Inc. c/United States*. (En: *United States and Canadian Aviation Reports*, 1958, pág. 483 y los numerosos casos que, como los señalados, figuran en el trabajo de GUERRIERI, DIUSEPPE, *Il rumore causato da aeromobile*, citado). En *Argentina: Paredes. c/Gobierno Nacional*.

¹⁰ SALMON. *Law of torts*. London, 1957, pág. 156; WINIFIELD, *Text book of the law of tort*, London, 1954, pág. 362.

table porque el producto del necesario y complejo fenómeno físico que provoca, según se dijera. De donde surge incuestionable que los daños que provoca esta actividad conforma un hito más en el necesario y doliente camino del progreso.

El perjuicio que deriva del uso de las aeronaves con motores a reacción resulta entitativamente menor al progreso que trae aparejado por cuya razón el legislador debió optar por su aceptación legal, dentro de determinadas condiciones ¹¹.

Este criterio es el que predominó en la reunión del Comité Jurídico de la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.) ¹², realizada en México para el estudio y revisión de la Convención de Roma de 1933 que habría de llevar, precisamente, junto con las reuniones llevadas a cabo en Montreal en 1949 y en Taormina en 1950, al texto definitivo del Convenio de Roma de 1952 donde quedó expresamente entendido, al igual que en la Conferencia diplomática donde se aprobó, que se excluía del régimen que normaba, el de daños a terceros en la superficie, los provocados por el ruido de los motores de las aeronaves como por el desplazamiento del aire por sus hélices ¹³.

¹¹ Qué alejado estaba ANDRÉ HENRY-COÜANNIER de imaginar esta situación al decir en *Elementos creadores del Derecho Aéreo*, citado, pág. 125, "además, los daños y perjuicios causados a los propietarios del suelo, excusivamente a título de violación de su derecho de propiedad sobre el aire, son prácticamente inexistentes".

¹² La *International Civil Aviation Organisation*, conocida por la sigla I.C.A.O. u O.A.C.I., en su traducción castellana, creada al adoptarse la "Convención de Chicago sobre aviación civil internacional" del 7 de diciembre de 1944, tiene vastísimos fines que tienden al desarrollo y progreso de la aviación civil en todo el mundo a través del desenvolvimiento de los principios y de la técnica de la navegación aérea internacional y el fomento de los planes y de la técnica de las relaciones aéreas internacionales. Mientras aquellos constituyen los fines del organismo, éstos se transforman en sus medios instrumentales.

Como reproducción del esquema clásico de los organismos internacionales, una Asamblea, un Consejo y un Secretariado conforman la O.A.C.I. Pero su verdadera fisonomía, la que lo distingue plenamente, resulta de tres cuerpos auxiliares que desarrollan, en gran medida, los fines del organismo. Son la Comisión de Navegación Aérea, el Comité de Transporte Aéreo y el Comité Jurídico.

¹³ La no aparición entonces de los reactores ni su empleo en la aeronavegación en la época en que se realizaron dichas reuniones, jus-

El expreso texto del inciso 1), in fine, del artículo primero del Convenio de Roma de 1952¹⁴, que respondía a su vez a la elaboración consagrada en la Convención de Roma de 1933, lapidaba cualquier intento de indemnización al expresar “sin embargo”, *no habrá lugar a reparación* si los daños no son consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado o *si se deben al mero hecho del paso de la aeronave a través del espacio aéreo de conformidad con los reglamentos de tránsito aéreo aplicables*”.

A pesar de ello, un análisis mesurado de la letra del Convenio podría llevar a una conclusión distinta de la “mens legis” que la dictara. Al señalar el Convenio que no resultarían indemnizables los daños habidos al mero hecho del paso de la aeronave a través del espacio aéreo “*de conformidad con los reglamentos de tránsito aplicables*”, señalaba esa consecuencia cuando la aeronave observara los pertinentes reglamentos sobre la altura de vuelo y los canales de penetración que debía seguir en cada oportunidad. Lo que significaba, a *contrario sensu*, que los daños provocados “por el mero hecho del paso de la aeronave a través del espacio aéreo”, cuando no se observaran dichos reglamentos, deberían indemnizarse. Conclusión que contraría la exposición del delegado de México, que ocupaba la presidencia del Comité de Redacción, al declarar en la misma conferencia diplomática que aprobó en Roma el Convenio suscripto el 7 de octubre de 1952, que se excluían de sus previsiones los daños producidos por el ruido de las aeronaves como por el desplazamiento del aire causado por sus hélices.

IV — PROBLEMATICA EN LA REFORMA DEL CODIGO AERONAUTICO

Conscientes de los actuales problemas y de los que se averinarán en un futuro próximo por la incertidumbre derivada del

tífica que no se señalara el fenómeno conocido ahora como “*sonic boom*”.

¹⁴ El *Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras*, fue firmado en Roma el 7 de octubre de 1952.

mismo Convenio de Roma de 1952, antes referida, los redactores del nuevo Código Aeronáutico argentino¹⁵ decidieron afrontar y resolver la resultante jurídica del *ruido* de las aeronaves en los terceros superficiarios. Lo hicieron mediante un aparente simple agregado al texto del artículo 155 que determina la procedencia de los daños causados a terceros en la superficie. Pero esa reforma encierra, *per se* y a través del capítulo que integra, toda una concepción científica cuyo resultado y bondades conviene analizar.

Se trataba de precisar y resolver la expresa procedencia y, eventualmente, el régimen indemnizatorio de los daños producidos por el *ruido de las* aeronaves. Para ello, los codificadores debieron plantearse, a no dudar, una serie de interrogantes en cuyas sucesivas respuestas darían solución a un problema que los tiempos modernos y el sentido de la equidad imponían resolver.

Inicialmente la interrogación debió recaer sobre la necesidad de indemnizar o no los daños que ocasionara a los terceros el *ruido* provocado por el accionar de los motores de las aeronaves. Con el agregado, en el caso de resultar afirmativa la respuesta, de tener que disponerlo expresamente en la norma a dictarse para aventar dudas y soslayar interpretaciones divergentes.

Con tal objeto, los codificadores argentinos debieron evaluar la realidad diaria que vive el acontecer aeronáutico por medio de la constante transformación de las aeronaves, del uso cada vez más generalizado de los aviones a reacción y de la casi inminente utilización de los aviones supersónicos en los servicios comerciales ponderándolos a través del resultado lógico-interpretativo de la misma Convención de Roma de 1952. Ante esta contradictoria revelación de hechos y normas, la elección que hicieron los codificadores no puede sorprender. Debieron tomar partido y así lo hicieron, por la posición más cientí-

¹⁵ Ley 17.285 sancionada el 17 de mayo de 1967 y vigente desde el 23 de junio de 1967 (publicado en el Boletín Oficial del 23 de mayo de 1967).

fica que focalizara el problema en sus justas proyecciones de tiempo y espacio prorrogando la efectividad de su solución aún ante la perspectiva futura del uso generalizado en la República Argentina de los aviones con motores a reacción y ante la posible modificación del mismo Convenio de Roma de 1952¹⁶. Paralelamente, con ello dieron también satisfacción a un anhelo de justicia que debían resolver como juzgadores de una realidad cierta que no podían soslayar ni desconocer.

Todo esto les impuso la necesidad de contestar afirmativamente aquel primer interrogante tipificando en la norma la posibilidad de indemnizar los daños ocasionados por las ondas provocadas por los motores de las aeronaves evitando interpretaciones y referencias a una "mens legis", como la del Convenio de Roma de 1952, que contrariaba el lógico razonamiento del texto expreso de la ley.

De tal forma, aceptada la tesitura de la justa reparación de los daños y perjuicios que ocasionara el ruido de las aeronaves y su debida tipificación normativa, es de suponer también que otros interrogantes surgieron claros e inmediatos a los codificadores: ¿cuál sería el régimen indemnizatorio más adecuado a seguir? ¿El explotador de la aeronave que provocara el ruido dañoso, merecería que se estableciera una limitación a su responsabilidad o, contrariamente, debería cargar con las consecuencias indemnizatorias totales que posibilitaran el desagravio del perjudicado?

¹⁶ La actividad de un organismo auxiliar en la O.A.C.I., como es el Comité Jurídico, posibilita el progresivo y permanente "aggiornamento" de las convenciones u ordenamientos internacionales sobre temas de la materia. En tal sentido, debe reconocerse que "mientras que en otros campos y aún en su paralelo con la navegación marítima, la adaptación de las normas jurídicas a las circunstancias actuales procede con mayor o menor agilidad según la iniciativa política asumida por uno u otro estado, en la esfera Aeronáutica la acción de mejoramiento y de revisión procede continuamente y acaso hace posible una mayor correspondencia de los instrumentos jurídicos con la necesidad práctica". según expresara MONACO, RICARDO, en *Problemi attuali della responsabilità per i danni causati ai terzi dagli aeromobili*. (En: Rivista del Diritto della Navigazione, 1950, 1ª parte, pág. 302).

V — POSIBLES SOLUCIONES EN TESIS ENCONTRADAS

Las interrogaciones señaladas llevaban, necesariamente, a dos posibles soluciones. Y sus respuestas reactualizaban el enfrentamiento entre el sistema de responsabilidad común extracontractual con el de tipo objetivo que fuera adoptado por el régimen de responsabilidad aeronáutica para los daños ocasionados a terceros en la superficie.

En el derecho común, el concepto de *daño* tiene una resultante económica, prejurídica, de la que su antijuricidad depende de distintas modalidades culposas de la conducta humana. Esta conducta es la que adquiere relevancia jurídica, tipificada por su grado de injusticia, en la responsabilidad de su autor para compensar el menoscabo ocasionado.

El *daño injusto* resulta entonces el fundamento de la responsabilidad civil. Para valorarlo, la *conducta culposa* del inculpado proporciona la medida de esa responsabilidad.

Por oposición, en los sistemas de responsabilidad extracontractual de tipo objetivo, como el adoptado por la Convención de Roma de 1933 para los daños a terceros en la superficie, reiterado en el Convenio de 1952 y seguido por las distintas legislaciones aeronáuticas nacionales, la culpa ha dejado de ocupar el lugar de preeminencia que se le reconocía y de constituir la medida de la responsabilidad. Interesa valorar más la necesidad del acto y el progreso que trae aparejado, en la especie la de la actividad aviatoria, que la peligrosidad consiguiente de su ejercicio. De este modo, esa necesidad determina el nacimiento de una responsabilidad limitada sin necesidad de fundamentarla en la culpa. Se concilian así los distintos intereses en juego, y, sobre todo, el interés general.

Referido a la actividad aeronáutica, el sistema de limitación por daños a terceros en la superficie supone su aplicación ante los riesgos inevitables. Determina, ante la dificultad de la prueba, que quien obtiene el provecho (el *emolumentum*), responda de la carga (el *onus*). Ello lleva a que el perjudi-

cado: deba probar solamente el daño sufrido y la relación de causalidad entre el perjuicio invocado y la actividad inculpada.

Esta nueva realidad legislativa deja de lado el régimen común de responsabilidad subordinando la injusticia del daño al interés general que promueve la actividad aeronáutica ¹⁷. La limitación de la responsabilidad es la contrapartida, si no justa, necesaria para posibilitarla. De tal forma, la responsabilidad aeronáutica hacia los terceros por los daños en la superficie se aleja del común sistema de responsabilidad, que atribuye a la culpa el nacimiento de la obligación, para centrarse en el hecho dañoso y en el sujeto imputado sin referencia a la antijuricidad de su conducta.

La evaluación sincera y desapasionada de ambos sistemas de responsabilidad, en su posible aplicación por los daños que ocasione el ruido de las aeronaves, retrotrae la cuestión al examen de las mismas razones que justificaron la adopción del sistema de responsabilidad objetiva por la Convención de Roma desechando el del derecho común.

La solución de los perjuicios producidos por el ruido de los motores de las aeronaves a través de la adopción del mismo sistema de responsabilidad extracontractual aeronáutica para los daños sufridos por los terceros en la superficie posibilitará, entre otras, las siguientes consecuencias: llevará al tercero superficiario a demostrar solamente que el perjuicio sufrido deriva del ruido de la aeronave que señale sin necesidad de tener que establecer ni probar las negligencias e inconductas en que pudieran haber incurrido el explotador de esa aeronave y sus dependientes. Por contrapartida y ante la relativamente fácil admisibilidad del reclamo, posibilitará que responsable y perjudicado sepan con anticipación los márgenes dentro de los cuales verán limitada, previa y cuantitativamente, su obligación y resarcimiento, respectivamente.

¹⁷ SPASIANO, EUGENIO, *Appunti sulla responsabilità obiettiva dell'esercente dell'aeromobile e sulla internazionalità del diritto aeronautico*. (En: *Rivista del Diritto della Navigazione*, 1954, I, pág. 38.

En definitiva, resulta un juego de compensaciones entre la responsabilidad y el perjuicio en donde el fulcro que determina el justo equilibrio estará dado por *la necesidad de la realización de la aeronavegación*. Resulta así un sistema que se orienta hacia un plano de razonabilidad y prudencia.

Por oposición, si se pretendiera que la solución más justa es aquella que llevara a una indemnización total del perjuicio (*damnum emergens* y *lucrum cesans*), su resultado sería catastrófico para el explotador de la aeronave y, como un “boomerang”, perjudicial para el mismo reclamante y para la colectividad que integra al imposibilitar que aquél pueda continuar con el ejercicio de la aeronavegación.

La solución de los perjuicios que deriven del ruido de los motores de las aeronaves a través del sistema señalado de responsabilidad de tipo objetiva será, a no dudar, el que mayores posibilidades de aplicación tenga de dicho régimen. Incluso, el que en mayor medida llegue a los estrados judiciales por el número indiscriminado de personas e intereses que la actividad aeronáutica pueda afectar. Más todavía, el número cada vez mayor del uso de las aeronaves a reacción llevará a la efectiva puesta en marcha del sistema de responsabilidad extracontractual hacia terceros en la superficie. Las aplicaciones jurisprudenciales habidas hasta el presente por los daños provocados por las aeronaves a los terceros superficiales resultan relativamente ínfimas comparadas con el extraordinario número de vuelos que se realizan. En cambio, se prevé su aumento, potencialmente grande, con el uso generalizado de aeronaves a reacción subsónicas y, próximamente, por el empleo de las supersónicas en la actividad comercial.

VI — SOLUCION DEL NUEVO CODIGO AERONAUTICO

En punto al problema “sub-examine”, los codificadores argentinos adoptaron una solución que, aunque parecería ser la meta buscada, merece un análisis que no escapará a su examen valorativo-crítico.

1. *La solución del nuevo Código y la Convención de Roma*

Como se adelantara precedentemente, el nuevo código Aeronáutico argentino establece la indemnización por el ruido de las aeronaves y las incluye dentro del capítulo que trata de los “daños causados a terceros en la superficie”. Lo hace con un aparente, simple agregado al texto del artículo 155 condicionando su procedencia a través de una forma adjetival. Dice “*la persona que sufra daños en la superficie tiene derecho a reparación en las condiciones fijadas en este Capítulo, con sólo probar que los daños provienen de una aeronave en vuelo o de una persona o cosa caída o arrojada de la misma o del ruido anormal de aquélla*”.

La aceptación de un *ruido anormal* producido por los motores de las aeronaves para la procedencia del régimen indemnizatorio previsto en el referido artículo 155, supone la necesaria existencia legal de otro ruido, el *normal*.

La distinción entre uno y otro resultará de la observancia o inobservancia de un denominador que se constituirá, por tal motivo, en la solución de continuidad entre ambos. El distingo no puede más que referir al cumplimiento de las reglamentaciones dictadas por la autoridad correspondiente para el tránsito aéreo en el espacio navegable y en las velocidades predeterminadas, con fijación de los ángulos de penetración, tanto en el ascenso como en el descenso, atendiendo a cada tipo de aeronave, a la naturaleza del terreno y a las condiciones meteorológicas reinantes. Pero esa reglamentación necesitará, además, concretar la “normalidad” del ruido de los motores de las aeronaves según su potencialidad, tipo y caracteres, condicionando su empleo en las velocidades permitidas.

Así las cosas, resultando la normalidad del ruido de la observancia de la reglamentación pertinente, la solución brindada por los codificadores parecería replantear la misma cuestión observada precedentemente sobre el Convenio de Roma de 1952. Sin embargo, la diferencia entre ambos cuerpos legales es notoria. Mientras en el Convenio, a pesar de sus an-

tededentes, podría sostenerse la presunción de una reparación indemnizatoria, por el artículo 155 del código argentino se sanciona *expresamente* la responsabilidad por los daños derivados del “ruido anormal” y, paralela y consecuentemente, la admisión y tolerancia de los que se consideren “normales” en aras del interés general que promueve la actividad aeronáutica.

Véase, entonces, que la innovación es significativa.

2. *Procedencia de la norma.*

Al declarar indemnizables los daños causados a terceros en la superficie por el *ruido anormal* de las aeronaves, el artículo 155 del nuevo Código Aeronáutico argentino lleva a tener que calificarse el *ruido* resultante y, como consecuencia directa, a limitar su posible campo de aplicación.

Es conocida la relación inversa que existe entre los grados de calificación de las cosas con el número y extensión de las mismas que pudieran contener el atributo señalado. Cuanto mayor sea el grado y la afinación abjetival, menor será el número de cosas o personas que se vean adornadas por la cualidad referida. Resulta inversamente proporcional.

Por esta razón, la exigencia del *ruido anormal* para la procedencia de la reparación lleva a dos resultados: la necesidad de la previa calificación del ruido de las aeronaves en “normales” y “anormales” y la limitada posibilidad del derecho de reparación de los perjuicios que los terceros superficiarios puedan tener según sea uno u otro el *ruido* dañoso. Conviene analizarlos, adelantando quien esto escribe que *el factor que tendrá que considerar la pertinente reglamentación para establecer el límite entre uno y otro ruido deberá darse por la prudente y razonable admisibilidad humana de los perjuicios resultantes en su salud y en sus bienes en homenaje al interés general que tarsciende de la actividad aviatoria.*

a) *El ruido normal.*

La calificación de normalidad en el *ruido* producido por las aeronaves no excluye la posibilidad que produzca un efecto dañoso en las personas y cosas ajenas. Presumiblemente, también producirá aquella "nuisance" antes referida o, aunque más no sea, una sensación de desagrado.

En tanto ese *ruido normal* solamente produzca una incomodidad o molestia en las personas o seres vivientes o una interferencia en el goce de los bienes, deberá ser soportado como una *restricción o limitación en el satisfactorio y pasible vivir*. Será una limitación a la *complacencia, al bienestar o agrado de vida* que se verá trastrocada por imperio de un interés superior, que es de la esencia de la actividad aeronáutica.

La aceptación legal de ese *ruido normal* hace que deba asimilársela a las limitaciones al dominio previstas en el Derecho Aeronáutico en favor de la circulación aérea. Si bien es cierto que éstas refieren a las limitaciones al dominio de los propietarios cuyos fundos estén comprendidos en los límites de las superficies imaginarias determinadas por la seguridad del vuelo, la limitación aquí referida se impondrá a todo ser humano, sea o no propietario. De allí que resulte, en definitiva, una restricción generalizada por cuya razón el autor de esta nota la haya caracterizado como una "limitación al bienestar y al satisfactorio vivir" aunque no excluye, hipotéticamente, que su efecto dañoso tenga relevancia de orden económico y pueda ser medido en dinero.

b) *El ruido anormal.*

A través de la pertinente reglamentación, el *ruido anormal* se dará cuando se produzca en exceso o con violación del que se determine como *normal*.

En tanto éste deberá ser soportado por propios y extraños, como una limitación más en aras del interés superior antes señalado, solamente resultarán indemnizables los daños

y perjuicios derivados del *ruido* de las aeronaves cuando pueda ser calificado como *anormal*. Para ello se hace necesario la predeterminación de una medida o factor que sirva al efecto y que, al mismo tiempo, constituya el límite divisorio de ambas caracterizaciones.

c) *Necesidad de establecer la diferencia entre el ruido normal del anormal.*

Todo lo que se lleva dicho y las distintas consecuencias jurídico-económico que caracterizan a uno y otro *ruido* producido por las aeronaves, llevan a la necesidad de diferenciarlos. Lamentablemente, los codificadores no expresaron la “mens legis” necesaria para determinar quién y cómo señalará el límite entre el *ruido normal* del *anormal*.

Al comentar la cuestión en la “Exposición de motivos”, los redactores del nuevo Código Aeronáutico solamente señalaron que “la responsabilidad puede surgir... por el ruido anormal de aquella (de la aeronave)”¹⁸, sin indicar el límite a partir del cual el ruido que la misma produjera debía ser considerado como “anormal”. Tampoco lo hicieron en la nota al mismo artículo 155 donde, después de expresar que el “artículo contempla la reparación... de todos los daños que sufren los terceros en la superficie, incluidos los que provengan del ruido anormal de las aeronaves”, referencian tan sólo la innovación que implica dicha norma con respecto al Convenio de Roma de 1952 y la consagración que hace del “espíritu que presidió las deliberaciones de la reunión del Subcomité celebrada en Oxford, en marzo y abril de 1966”¹⁹.

¹⁸ Código Aeronáutico Argentino, ley 18-385, edición Leonardo Ediciones Argentinas, Buenos Aires, 1967, *Exposición de Motivos*, pág. 67.

¹⁹ Código Aeronáutico Argentino, nota al artículo 155: “El artículo contempla la reparación, mediante la aplicación de los principios de la responsabilidad objetiva, de todos los daños que sufren los terceros en la superficie, incluidos los que provengan del ruido anormal de las aeronaves. Estos implica una innovación en relación con las soluciones del Convenio de Roma de 1952, pero se ajusta al espíritu que presidió

Estas circunstancias hacen evidente la laguna del “corpus iuris”. Sin excluir la posibilidad que ello se deba a un deliberado propósito de sus codificadores, se hace necesario pensar en la necesidad de completar la norma para poder determinar su aplicabilidad. En otras palabras, como el indicado artículo 155 solamente posibilita la reparación de los daños por el *ruido anormal* de las aeronaves, sin fijar cómo, cuándo ni quién determinaría esa “anormalidad”, surge de inmediato la *incompletividad de la norma*.

No encontrándose contenida en la norma ni en ninguna otra disposición del cuerpo legal la medida o circunstancia que tipifique anticipadamente la referida “anormalidad” culposa, el intérprete debe remitirse necesariamente a las dos únicas posibilidades para completar esa laguna.

I) por el dictado de un decreto o norma reglamentaria;

II) por el arbitrio judicial.

La norma reglamentaria que podría darse en la especie, un decreto del poder administrador, debería establecer hasta qué medida, de una escala preestablecida, calificará de “normal” el consiguiente *ruido* provocado por los motores de las aeronaves. Para ello deberá valorar y distinguir los distintos espacios aéreos donde se produzcan las velocidades de cada

las deliberaciones de la reunión del Subcomité celebrada en Oxford, en marzo y abril de 1966, donde, de acuerdo al cambio de las circunstancias, por el advenimiento de los aviones supersónicos, se señaló la necesidad de modificar el Convenio para consagrar el principio de la indemnización de los daños originados por el ruido inaceptable para el superfiario.

Es indudable que existen serias dificultades técnicas para precisar las consecuencias exactas del ruido, especialmente en lo relativo a la superación de la barrera del sonido, pero no cabe desconocer que puede haber personas damnificadas por la onda sonora de las aeronaves, que revisten el carácter de terceros en la superficie, totalmente ajenos a la actividad aeronáutica y que, por tal motivo, deben ser protegidos muy especialmente, lo cual se logra mediante la aplicación del régimen de responsabilidad objetiva, que constituye una de las más típicas manifestaciones del Derecho Aeronáutico.

Por otra parte, por tratarse de un sistema complementado con la adopción de limitaciones de responsabilidad, los explotadores de aeronaves podrán cubrir sus obligaciones sin mayores erogaciones”.

uno de los tipos de aviones, de los lugares donde se encuentran los aeródromos y las demás circunstancias que lleven al límite prudente y razonable de admisibilidad humana los perjuicios en su salud y en sus bienes que deriven del mismo.

Consecuentemente, lo que excediera o resulte violatorio de esa medida deberá entenderse como *ruido anormal* trasladando la carga del perjuicio al explotador de la aeronave que lo produjera.

Esta solución tiene la ventaja de poder derogar cualquier límite que se fijare para establecer otro más adecuado, sin la necesidad de la observancia de las formalidades legislativas, cuando el avance de la técnica de la construcción de aeronaves o por la adaptabilidad humana y la comprobación de los riesgos lo hicieran aconsejable. La construcción de nuevos y más poderosos elementos mecánicos y la generalización del empleo de aeronaves con motores a reacción subsónicos llevarán a la necesaria adecuación del límite entre el *ruido normal* y el *anormal* y se repetiría, en un futuro próximo, con el uso comercial de los aviones supersónicos.

En cambio, la remisión al arbitrio judicial para la fijación del límite de separación de los *ruidos normales* de los *anormales* de las aeronaves supone la necesidad que el juzgador deba considerar y evaluar las circunstancias fácticas de modo, tiempo y lugar en cada caso para poder llegar al límite que estima razonable. En tal caso, será ésta una frontera relativa, no uniforme y que, posiblemente, variará según la autoridad judicial competente ante la cual se intente el reclamo por ausencia de una casación que lo evite.

En suma, la falta de la determinación legal señalada llevará necesariamente a la adopción de cualquiera de las dos soluciones referidas. Esta circunstancia debe servir de prevención a la autoridad administrativa para valorar y resolver el problema antes que las decisiones que recaigan en las contiendas judiciales que inicien los perjudicados por el *ruido* de las aeronaves, establezcan desiguales fronteras que lleven a soluciones encontradas y contradictorias.

Se impone completar la norma para llegar a la solución más adecuada. Si así no se hiciera y se dejara que la cuestión se resolviera cuando las prolongadas y disímiles decisiones jurisprudenciales se aproximaran en una interpretación uniforme, el resultado podría ser tardío e inadecuado si el avance diario de la técnica y las demás razones de admisibilidad humana referidas impusieran otro límite. Con ello, lamentablemente, sólo se lograría transformar al Derecho Aeronáutico en esta cuestión, parafraseando la feliz caracterización que oportunamente hiciera uno de los redactores del nuevo código ²⁰, en una *rama seca* del "viejo tronco".

3. Extensión de la norma

En todo momento se ha referido aquí y así lo señala el nuevo Código Aeronáutico a través de su artículo 155, a los daños causados a los terceros superflucios por el *ruido anormal* de las aeronaves.

Pero podría ocurrir, sin pretender vaticinarlo ni traer un ejemplo de laboratorio, que ese mismo *ruido anormal* provoque también daños a otras aeronaves que se encuentren en vuelo o a las personas y cosas ubicadas en estas mismas aeronaves en vuelo en lugar de encontrarse detenidas en tierra.

Siendo así, surge de inmediato que la solución del problema está prevista, legislativa y doctrinariamente, a través de las normas del abordaje aéreo. Pero un análisis exhaustivo de la cuestión hace ver las disímiles soluciones que podrían darse según se adopte el régimen sobre abordaje aéreo o por los daños producidos por el *ruido* de las aeronaves.

a) Si se pretendiera que el régimen del abordaje aéreo resolviera el ejemplo dado, sería de aplicación el artículo 165

²⁰ VIDELA ESCALADA, FEDERICO N., *El Derecho Aeronáutico, rama autónoma de las ciencias jurídicas*, Buenos Aires 1948.

del nuevo Código Aeronáutico²¹ y la responsabilidad del explotador de la aeronave que provocara el ruido dañoso se determinaría por el sistema establecido por los artículos 144, 145 y 163 de dicho cuerpo legal.

En tal caso, la responsabilidad del explotador de la aeronave cuyo *ruido anormal* produzca daños en la otra o a las personas y cosas que se encuentren en la misma, se determinará a través del sistema basado en su conducta culposa. Pero el mismo código prevé que “no será responsable si prueba que él y sus dependientes han tomado las medidas necesarias para evitar el daño o les fue imposible tomarlas” (artículo 166, segundo párrafo). Por extensión, el explotador no tendrá derecho a limitar o exonerar su responsabilidad amparándose en el título que contempla el abordaje aéreo, “cuando el daño provenga de su dolo o del dolo de alguna de las personas bajo su dependencia, actuando en ejercicio de sus funciones” (artículo 166, in fine),

²¹ El Código Aeronáutico argentino difiere de sus precedentes similares del Derecho de la Navegación sobre el concepto y extensión de las normas pertinentes en los casos en que no se produjera contacto material entre las aeronaves. Mientras el artículo 165, in fine, de aquel, dispone: “*Se consideran también abordajes los casos en que se causen daños a aeronaves en movimiento o a personas o bienes a bordo de las mismas por otra aeronave en movimiento, aunque no haya verdadera colisión*”, en el Derecho de la Navegación, la “Convención para la unificación de ciertas reglas en materia de abordajes”, suscripta en Bruselas el 23 de setiembre de 1910 y ratificada por la República Argentina por la ley 11.132, *extiende* la aplicación de sus normas a los casos en que no hubiera habido abordaje *sin asimilarlos ni confundirlos conceptualmente*. Dice el artículo 13 de esta Convención: “La presente Convención *se extiende* a la reparación de los daños que, ya sea por la ejecución u omisión de una maniobra o por inobservancia de los reglamentos, un buque hubiera causado a otro buque o a los objetos y personas que se hallaran a su bordo, también *en el caso en que no hubiera habido abordaje*”.

El “Tratado de Derecho de la Navegación comercial internacional”, suscripto en Montevideo el 19 de marzo de 1940 y que fuera ratificado por la República Argentina por el Decreto-Ley 7771 del 27 de abril de 1956, sanciona también una disposición similar por su artículo 11, cuando expresa: “Las precedentes disposiciones sobre abordaje *se extienden* a la colisión entre buques y cualquiera propiedad mueble o inmueble, y a la reparación de los daños causados como consecuencia del pasaje o navegación de un buque por la proximidad de otro, *aun cuando no exista contacto material*”.

b) En cambio, si se optara que los daños provocados por el ruido *anormal* de la aeronave se resolvieran a través de la misma sistematización que lo contempla, por resultar la "causa eficientis" del perjuicio, en lugar de extender el régimen del abordaje aéreo, debería aplicarse la escala del artículo 160 que limita la responsabilidad del explotador de la aeronave que los causara ²².

Esta doble posibilidad de enmarcar el resultado de un mismo hecho con caracterizaciones de tan disímiles consecuencias y responsabilidades, lleva a dudar de la bondad y equidad de la solución impuesta por el nuevo código argentino. Indudablemente, sus redactores se inspiraron en los antecedentes internacionales y nacionales al extender el régimen del abordaje aéreo a "los casos en que se causen daños a aeronaves en movimiento o a personas o bienes a bordo de las mismas por otra aeronave en movimiento, *aunque no haya ver-*

²² Código Aeronáutico argentino, artículo 160: "El explotador es responsable por cada accidente, hasta el límite de la suma equivalente en pesos moneda nacional al número de argentinos oro que resulta de la escala siguiente, de acuerdo a la cotización que éstos tengan en el momento de ocurrir el hecho generador de la responsabilidad: 1º) 2.000 argentinos oro para aeronaves cuyo peso no exceda de un mil kilogramos; 2º) 2.000 argentinos oro más 1½ argentino oro por cada kilogramo que exceda de los mil, para aeronaves que pesen más de mil y no excedan de seis mil kilogramos; 3º) 10.400 argentinos oro más un argentino oro por cada kilogramo que exceda de los seis mil, para aeronaves que pesen más de seis mil y no excedan de veinte mil kilogramos; 4º) 25.000 argentinos oro más ½ argentino oro por cada kilogramo que exceda de los veinte mil, para aeronaves que pesen más de veinte mil y no excedan de cincuenta mil kilogramos; 5º) 43.600 argentinos oro más 0,37 de argentinos oro por cada kilogramo que exceda de los cincuenta mil, para aeronaves que pesen más de cincuenta mil kilogramos.

La indemnización en caso de muerte o lesiones no excederá de 2.000 argentinos oro por persona fallecida o lesionada.

En caso de ocurrencia de daños a personas y bienes, la mitad de la cantidad a distribuir se destinará preferentemente a indemnizar los daños causados a las 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 de este artículo, peso significa el peso máximo autorizado por el certificado de aeronavegabilidad de la aeronave".

dadera colisión” (artículo 165, in fine)²³. Pero y aquí cabe la crítica, si tuvieron la visión de conferirle al nuevo código la categoría de antecedente universal en cuanto a la solución dada por los daños que produjera el *ruido anormal* de las aeronaves, estimase que debieron prever también las particulares consecuencias de ese mismo ruido en todas sus proyecciones.

Para justificar lo expresado conviene pensar el siguiente hipotético ejemplo, que puede ser real en cualquier momento: el *ruido anormal* de una aeronave que evoluciona en las inmediaciones de un aeródromo provoca simultáneamente, daños en los bienes de terceros superficiarios y en otras dos aeronaves de menor porte, una en vuelo y la otra detenida en tierra.

Por los perjuicios ocasionados a los terceros en la superficie y a la aeronave detenida, la responsabilidad del explotador de la causante se regirá por las normas contenidas en el Capítulo II del nuevo código, esto es, por el nominado “Daños causados a terceros en la superficie”. En cambio, los daños producidos por el mismo *ruido anormal* en la otra aeronave, la que estaba en vuelo, deberá resolverse por el articulado del Capítulo IV, sobre el “Abordaje aéreo”.

Como las consecuencias, limitaciones y exoneraciones son muy distintas en uno u otro caso, según se viera, resultará muy forzado comprender por qué los perjuicios provocados por un mismo hecho generador, el *ruido anormal*, deban resolverse con tal desigual criterio y de forma tan variada.

Se tiene por conocidas y no es el caso de volver aquí a repetir las razones que justificaran las distintas responsabilidades que genera la actividad aviatoria ante los terceros superficiarios y en los casos de abordaje aéreo. Pero resulta artificioso, a juicio de quien esto escribe, no extender en todos

²³ Es requisito esencial para la extensión del concepto de abordaje aéreo que las aeronaves estén en movimiento. DE JUCLART, MICHEL, *Les principes directeurs de la responsabilité aérienne en droit français*. (En: Rivista de Diritto della Navigazione, 1955, I, pág. 88); “Ha sido convenido que, cuando una de las aeronaves no esté en “evolution”, la otra aeronave no puede invocar la aplicación en su provecho de las reglas del abordaje”.

los casos las soluciones previstas para los daños producidos por el *ruido anormal* si se ha dado en el nuevo código categoría legal a la responsabilidad derivada del mismo.

La colisión entre ambas normaciones, según sea el concepto que se adopte para cada uno de los perjuicios en el ejemplo citado, replantean los conceptos de *razonabilidad* y *justicia* que, tanto el legislador como el jurista y el juzgador, deben tener ante el *thema decidendum*. Y replantean también el eterno drama entre la certidumbre del derecho y la justicia, como *questio juris*. “El derecho resultará siempre imperfecto y la justicia una conquista”²⁴.

Lamentablemente, es sabido que “la certeza (del derecho) no es absoluta ni de hecho, sino *legal*”²⁵, pero su posibilidad requiere del jurista y del legislador la debida valoración de todas las posibilidades efectivas y humanas de cada hecho hasta arribar al límite que señala las identidades y las contradicciones para poder, recién entonces, llegar a la formulación más valiosa. “Es verdad que el carácter de la certeza que la norma lleva consigo —y naturalmente no solo la norma del derecho escrito, en el que ese carácter es, como dijimos, más saliente— implica una limitación: pero el individuo se somete gustoso o por lo menos espontáneamente a ella, plegando su voluntad a la necesidad de la ley, con tal que esta última le dé su propia garantía, o sea la posibilidad de adoptar un comportamiento que se proyecte en el futuro y, por tanto, realizar una acción como exteriorización de un programa de vida y no una serie de actos agotados en una mecánica y fragmentaria puntualidad”²⁶.

²⁴ SIMONE, OSVALDO BLAS, *Derecho de la Navegación*, recensión al libro de José Domingo Ray aparecida en el diario de la Revista La Ley del 17 de abril de 1967 y que se publicará en el tomo 126.

²⁵ ORESTANO, *Filosofía del Diritto*, Milano, 1941, pág. 62.

²⁶ LOPEZ DE OÑATE, FLAVIO, *La certeza del diritto*, traducción al castellano de Santiago Sentis Melendo y Marino Ayerra Redin, Buenos Aires, 1953, pág. 78.

VII — SEGURO OBLIGATORIO POR LOS DAÑOS PRODUCIDOS POR EL RUIDO DE LAS AERONAVES

1 — *Obligatoriedad del seguro*

Al prever la regulación de los daños producidos por el *ruido anormal* de las aeronaves a través del capítulo de los "Daños causados a terceros en la superficie", que integra el Título VII, nominado "Responsabilidad", el nuevo Código Aeronáutico Argentino, por su artículo 192, *obliga al explotador a contratar un seguro* o a constituir un depósito en efectivo o en títulos nacionales o a obtener una garantía bancaria por su responsabilidad, en los límites que fija dicho título ²⁷.

Esta circunstancia, que sigue igual obligación preconizada por la doctrina, por la mayoría de las legislaciones extranjeras y por el propio código aeronáutico derogado ²⁸ para garantizar la responsabilidad del explotador por su actividad, hace que deba extenderse ahora la posibilidad de asegurar también su obligación por los perjuicios derivados del *ruido anormal* de la aeronave que explote. Se abre así una perspectiva de institucionalizar un nuevo tipo de seguro cuya razón

²⁷ Código Aeronáutico argentino, artículo 192: "El explotador está obligado a constituir un seguro por los daños previstos en los límites del Título VII. El seguro podrá ser sustituido por un depósito en efectivo o en títulos nacionales o por una garantía bancaria.

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

²⁸ Ex ley 14.307, artículo 171: "El transportador aéreo está obligado a constituir un seguro por los daños previstos en los límites del Título X. El seguro podrá ser sustituido por un depósito en efectivo o en títulos nacionales o por una garantía bancaria.

Los seguros por accidentes del personal domiciliado en la República o por daños producidos con motivo del transporte aéreo, sea a los pasajeros y mercancías o a terceros y sus bienes en territorio argentino, deberán ser contratados en compañías que reúnan los requisitos exigidos por la ley respectiva. No obstante, cuando se trate de empresas extranjeras de transporte aéreo, el seguro podrá contratarse en compañías autorizadas legalmente para ese objeto, en el lugar de matriculación de la aeronave. El Poder Ejecutivo establecerá las garantías que deban exigirse para asegurar el cumplimiento de la finalidad de este título".

de ser resultará de la concurrencia del sentido axiológico propio del seguro y de los caracteres que le acuerde el mismo Derecho Aeronáutico.

La valoración referida tenderá, mediante la elección y ponderación de una experiencia todavía no completada y del cociente estadístico que será su consecuencia, unido al resultado económico que derive de la relación entre la masa de las primas, indemnizaciones y reservas, a la creación de un tipo de cobertura aseguradora que satisfaga, científica y normativamente, la exigencia del referido artículo 192 del nuevo Código Aeronáutico.

2 — Particularidades que debiera contener este nuevo tipo de seguros.

a) Experiencia y bases técnicas.

La experiencia habida en el país para poder tipificar la nueva cobertura es nula y los antecedentes extranjeros son relativos y poco numerosos ²⁹. Las circunstancias anotadas sobre la improcedencia en la Convención de Roma de 1933 y en el Convenio de Roma de 1952 de la reparación de los perjuicios producidos por el ruido de las aeronaves, así como la aparición y explotación comercial reciente de aviones con motores a retropropulsión, han llevado a esa falta de experiencia aseguradora, extensiva también a la reducida literatura jurídica que la analizara.

En el país ocurre igual circunstancia debiéndose anotar, como excepción, dos recientes y valiosos trabajos del profesor Videla Escalada focalizando el tema ³⁰.

²⁹ VERON, J. *Les risques nouveaux en assurances d'aviation*. (En: Revue Française de Droit Aérien, 1965, pág. 19).

³⁰ VIDELA ESCALADA, FEDERICO N., *El ruido en la problemática del Derecho Aeronáutico*, inédito, que aparecerá en la Revista "Novum Forum" n.º 1 *La responsabilidad por el ruido causado por las aeronaves*, presentado en la IV Conferencia Interamericana de Derecho Aeronáutico, realizada en Buenos Aires del 14 al 16 de junio de 1967.

Además de esas dificultades técnicas, será necesario, para posibilitar la creación de este nuevo tipo de seguro, analizar y concretar también las resultantes jurídicas que derivarán del mismo.

La superación y el conocimiento de las bases técnico-actuariales del seguro por la responsabilidad del explotador derivada de los daños producidos por aquel *ruido anormal* de las aeronaves, no bastarán. Será necesario también concretar en la especie las bases jurídicas sobre las que deberá asentarse y determinar, por último, en qué medida podrían extenderse al mismo las caracterizaciones de otros tipos de seguros.

b) *La nueva Ley de Seguros argentina.*

Muy recientemente, en la República Argentina se dictó también el texto de la nueva *Ley de Seguros* que reforma al Código de comercio, en su parte pertinente, incorporándose al mismo ³¹.

En su artículo 157, como "Disposiciones finales", la nueva ley de Seguros señala que "las disposiciones de este título se aplican a los seguros marítimos y de la aeronavegación, en cuanto no esté previsto por las leyes específicas y no sean repugnantes a su naturaleza". Pero como en la ley aeronáutica específica, esto es, en el nuevo Código Aeronáutico, nada se dice al respecto, se abre el interrogante sobre cuál de los tipos de seguros previstos en aquella nueva Ley de Seguros deberá aplicarse al que cubra la responsabilidad del explotador por los daños producidos por el *ruido* de las aeronaves.

³¹ La ley de Seguros, que lleva el nº 17.418 y sustituirá el Título VI del Libro segundo del Código de Comercio, fue sancionada el 30 de agosto y promulgada el 6 de setiembre de 1967 y regirá a partir de los seis meses de su promulgación.

- c) *Seguro de responsabilidad o seguro por cuenta de quien corresponda. Caracterizaciones del nuevo tipo de seguro.*

En un primer análisis, la caracterización del seguro de responsabilidad civil pareciera dar una respuesta adecuada al interrogante planteado llevándolo a servir de modelo al nuevo seguro buscado. Por ese tipo de seguro se indemnizaría al asegurado, es decir, al explotador, por el daño patrimonial que sufriera al tener que pagar a los terceros superficiarios los perjuicios que les ocasionara el *ruido anormal* de la aeronave que aquel explotara.

Siendo así, debería aplicarse la normativa prevista en los artículos 109 a 120 de la nueva Ley de Seguros.

Pero la similitud es más aparente que real. La connotación del objeto del seguro cuya obligatoriedad impone el artículo 192 del Código Aeronáutico lleva a sugerir a quien esto escribe que se acerca y participa más del tipo de *seguro por cuenta de quien corresponda* que del de responsabilidad civil referido.

Por el seguro obligatorio que deba tomar el explotador de la aeronave se busca resolver un problema de rigurosa actualidad y de cada vez mayor frecuencia. La limitación de responsabilidad del explotador por los daños “sub examine” (artículos 160 y 161 del Código Aeronáutico), hace técnicamente procedente su cobertura a pesar del incierto y, aún, enormemente posible volumen de los daños que origine el señalado *ruido normal* de la aeronave así como de la dispersión y la ignorancia de quienes resulten perjudicados hasta el momento mismo del siniestro.

Estas características llevan a que los conceptos resultantes del asegurado y del tomador del seguro, del riesgo y del interés asegurable mismos correspondan más a los propios del tipo del seguro conocido como “por cuenta de quien corresponda” que a los del seguro de responsabilidad civil ratificando la tesis antes expuesta.

Por tales razones y sin perjuicio que estos antecedentes puedan servir de base y sugerencia para futuros trabajos específicos, el autor de esta nota llega a las siguientes breves conclusiones en punto a las caracterizaciones resultantes del nuevo tipo de seguro que se impone a los explotadores de aeronaves:

- I. Como el seguro al que obliga el artículo 192 del Código Aeronáutico tiende a resarcir los daños de los terceros producidos por el ruido anormal de las aeronaves, el seguro deberá prestarse en favor, en beneficio, de esos mismos terceros perjudicados, resultando del tipo de los nominados como *seguro por cuenta de quien corresponda*.
- II. De aquí se desprende que el *interés asegurable* no sería el del explotador de la aeronave causante del perjuicio, por su responsabilidad resultante, sino *la relación de tipo económico, del mismo tercero hacia la cosa que resultó dañada por el ruido anormal*.
- III. Aunque el referido artículo 192 obligue al explotador a constituir el seguro y a pesar que la póliza deberá ser extendida a su nombre, *los verdaderos "asegurados" resultarán ser los terceros superficiarios damnificados, inno- minadamente, en lugar del explotador*, en virtud de lo expresado precedentemente. En otras palabras, el tomador deberá asegurar a nombre propio los intereses ajenos.
- IV. De tal forma, el *riesgo asegurado* no será el del tomador por la eventualidad de lo que resulte responsable, como en los seguros de responsabilidad civil, sino *la posibilidad misma de los daños que pudieran sufrir los terceros, sean personales o en sus bienes*. Es decir, el nuevo riesgo asegurado no se determinará por la afectación del patrimonio del tomador, esto es, del explotador de la aeronave, sino por la relación de causalidad entre el ruido anormal de la aeronave y los daños que origine.
- V. Finalmente cabe concluir que, dadas las caracterizaciones apuntadas, *el o los terceros damnificados por el ruido anormal de las aeronaves resultarán los verdaderos titu-*

lares del seguro permaneciendo indeterminados, así como sus respectivos intereses asegurables, hasta el momento del siniestro.

El nacimiento de este nuevo riesgo asegurable, creado por imperio del señalado artículo 192 del Código Aeronáutico Argentino, necesitará de una abundante y precisa experiencia para poder determinar la homogeneidad de los daños resultantes. Como se indicara precedentemente, derivando de los daños que pudieran sufrir los terceros en su persona o en sus bienes, el nuevo riesgo asegurable será ilimitadamente amplio en sus relaciones territoriales y en los bienes y personas expuestos. Solamente la vinculación causal entre el ruido anormal y los daños resultantes servirá para individualizarlo, de donde su complejidad es mayor y más acuciante la necesidad de su estudio.

Como se puede apreciar, todas estas circunstancias llevan a la conclusión, aunque no se compartieran las precedentes deducciones, que el régimen del seguro por los daños producidos por el ruido anormal de las aeronaves debe y necesita estructurarse en función de su propia realidad, y del reconocimiento de su participación en los caracteres del Derecho Aeronáutico.

VIII — LEGISLACION COMPARADA

1 — *Caracterización e influencia.*

Mediante “la confrontación de los ordenamientos jurídicos de los diversos países” ³², el derecho comparado destaca sus similitudes y diferencias en el afán de lograr un común denominador legislativo que los sistematice.

Aunque se compartiera la restringida concepción que ve al derecho comparado como una disciplina auxiliar del derecho

³² ROTONDI, MARIO, voz *Diritto Comparato*. (En: Nuovo Digesto Ital.ano), Torino, 1938, tomo IV, pág. 966, nº 1.

nacional positivo ³³, ampliamente superada por la posición que lo considera como ciencia principal, autónoma y con contenido y métodos propios ³⁴, no podrá desconocerse que los estudios comparatistas en el Derecho Aeronáutico han posibilitado la determinación científica del contenido de sus instituciones propias. La comparación de sus institutos en los distintos ordenamientos jurídicos coadyuva a la determinación de los principios generales que los rigen. Más aún, posibilita también el conocimiento de las leyes evolutivas del mismo derecho aeronáutico.

No se concibe la investigación en el Derecho Aeronáutico sin la ayuda de los estudios comparatistas. La tarea constante y permanente del Comité Jurídico de la "International Civil Aviation Organisation" (O.A.C.I.), de organismos regionales como la Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico (A.L.A.D.A.) y de institutos nacionales como el Instituto de Derecho Aeronáutico e Interplanetario dependiente de la Dirección Nacional de Aviación Civil de la Secretaría de Aeronáutica en la República Argentina; la Sección de Derecho Aeronáutico del Instituto "Francisco de Vitoria", de España; la Sociedades Brasileira de Direito Aeronautico en Brasil, etc., posibilitan la difusión y estudio de los principios generales del Derecho Aeronáutico y el logro de su tendencia a la unificación legislativa internacional.

A pesar de los estudios realizados y de sentirse la necesidad de contemplar normativamente la justa reparación de los daños producidos por el *ruido*, *bruit* o *rumore* de las aeronaves, no existen disposiciones legales específicas, con excepción del aquí comentado Código Aeronáutico Argentino. De allí

³³ SALEILLES, RAYMOND, *Le droit civil commercial comparé*. (En: *Annales de Droit commercial*, 1891, tomo V, pág. 222), para quien el derecho comparado "sólo debe desempeñar un papel subsidiario y subordinado, cuyo fin es ayudar a la interpretación y a la evolución del derecho nacional".

³⁴ LAMBERT, EDOUARD, *La fonction du droit civil comparé*. Paris, 1903, tomo I. pág. 913 y siguientes, señala que el derecho comparado, "que no es una ciencia sino un arte", resulta "un instrumento de acercamiento entre los derechos particulares".

que las pocas legislaciones que pudieran invocarse no lo refieren concretamente resultando tan sólo antecedentes de la cuestión.

2 — Antecedentes legislativos.

En virtud de lo señalado y aunque no resuelvan expresamente la responsabilidad derivada del ruido de las aeronaves, los antecedentes legislativos sobre la cuestión deberán agruparse según que los ordenamientos nacionales contemplen, aunque sean parcialmente, el problema en estudio y los que, adhiriendo a la tesis observada por el Convenio de Roma de 1952 sea repitiendo sus normas o siguiendo sus lineamientos, no lo focalizan expresamente. Entre los primeros se contarían solamente las legislaciones de Estados Unidos de Norteamérica y de Inglaterra, y las restantes deberían agruparse en forma diferenciada.

a) En los *Estados Unidos de Norteamérica* no se ha dictado aún una ley federal que contemple específicamente la justa reparación por los daños producidos por el ruido de las aeronaves no obstante lo cual se han sancionado distintas ordenanzas municipales que regulan, localmente, la cuestión. Sin embargo, se ha sostenido “que un órgano municipal no puede promulgar ordenanzas locales que sean más restrictivas que las federales a menos que el caso particular no pueda corresponder bajo otras normas federales”³⁵. Esto no ha impedido los muchos juicios intentados especialmente contra el Estado Nacional por el vuelo de aeronaves militares a reacción los que fueron resueltos mediante la aplicación de la “*Federal Tort Claims*” y de la “*Tucker act*”, que señalan la responsabilidad de aquél.

b) En *Inglaterra*, desde 1920 se excluían legalmente las reparaciones de los daños causados por el ruido de las aeronaves.

³⁵ In re *American Airlines c/Town of Hambstead*, Archiv. N. 63 c.1316 tomo 63, pág. 1280 (N.Y. 1944).

ves. Se fundamentaba en la “*Air Navigation Act*” cuya sección 9, I, disponía la improcedencia de cualquier reclamo por “*trespass*” o por “*nuisance*” por el simple pasaje de las aeronaves sobre los fundos vecinos siempre que la altura de vuelo hubiere sido normal por la observancia de los reglamentos o en consideración al viento, a las condiciones meteorológicas o a otras circunstancias ³⁶.

Posteriormente, como la “*Crown Proceeding Act*”, de 1947, tornaba dudosa su aplicación para las aeronaves militares en los aeródromos, durante el año 1949 se promulgó la “*Civil Aviation Act*”, que repetía las disposiciones de la “*Air Navigation Act*” con un agregado que la hacía más explícita para despejar cualquier duda. Con tal objeto, señalaba que ninguna acción podría ser intentada por “*nuisance*” debida al ruido o vibración de las aeronaves en un aeródromo si las disposiciones reglamentarias eran debidamente observadas ³⁷.

Más tarde, en 1954, se dictó la “*Air Navigation Order*” que dispuso la facultad ministerial para establecer las condiciones según las cuales deberían ser admitidos, sin posibilidad de reclamos, los ruidos y vibraciones producidos por aeronaves privadas y militares en los aerodromos gubernamentales, en los autorizados o en aquellos donde se procediera a la construcción, reparación o mantenimiento de las aeronaves ³⁸.

³⁶ *Air Navigation Act*, 1920, sección 9, I: “ninguna acción podrá ser intentada por *trespass* o *nuisance* a causa del simple pasaje de una aeronave sobre una propiedad a una altura de la superficie que, por consideración al viento, a las condiciones meteorológicas y a otras circunstancias, sea normal o por incidentes comunes a tal pasaje, hasta que los reglamentos . . . sean debidamente observados”.

³⁷ *Civil Aviation Act*, 1949, sección 41, bajo la voz “*nuisance* causada por alguna aeronave en un aeródromo”, dispone: “Ninguna acción podrá ser intentada por *nuisance* causada únicamente por ruidos o vibraciones producidos por aeronaves en un aeródromo . . . hasta que las disposiciones . . . sean debidamente observadas”.

³⁸ *Air Navigation Order* 1954, sección 54: “El Ministro (de Transporte y Aviación Civil) podrá establecer las condiciones según las cuales los ruidos y vibraciones podrán ser producidos por aeronaves (incluidas aquellas militares) en aeródromos del Gobierno, aeródromos autorizados o en aeródromos donde se provee a la construcción, reparación o mantenimiento de las aeronaves.

En definitiva, según surge del ordenamiento legal referido, en Inglaterra se excluye la reparación por los daños derivados del ruido de las aeronaves en momentos de producirse su aterrizaje, “decolaje” o durante sus movimientos en tierra o en agua al inicio o al término de cada vuelo o, aún para su reparación. De tal forma, se abre el interrogante sobre su procedencia cuando se probara que el perjuicio deriva del vuelo de aeronave en lugares alejados de los aeródromos donde lo iniciara o donde debiera terminarlo.

c) El artículo 264 de la “Ley General de Aviación Civil” de *Costa Rica*, dictada el 7 de abril de 1962³⁹ y la primera parte del artículo 1180 del Código Aeronáutico de la República del *Paraguay*, sancionado el 30 de setiembre de 1957⁴⁰, son ejemplos elocuentes de las legislaciones que siguen estrictamente los lineamientos del Convenio de Roma de 1952 al punto que ambas disponen la improcedencia de las reparaciones con idénticas palabras: “si los daños no son consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado o *si se deben al mero hecho del paso de la aeronave a través del espacio aéreo de conformidad*” con las disposiciones reglamentarias del tránsito aéreo, en la ley costarricense y con los reglamentos de tránsito aplicables en la paraguayana.

³⁹ *Ley General de Aviación Civil* de Costa Rica, sancionada el 7 de abril de 1962. sección IV, artículo 264: “El operador de cualquier aeronave civil que vuele sobre territorio costarricense, responderá pecuniariamente por los daños y perjuicios que causare a las personas o propiedades de terceros en la superficie.... Sin embargo, no habrá lugar a la reparación si los daños no son consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado o si se deben al mero hecho del paso de la aeronave a través del espacio aéreo de conformidad con las disposiciones reglamentarias del tránsito aéreo”.

⁴⁰ *Código Aeronáutico* de la República del Paraguay, ley nº 469 del 30 de setiembre de 1957, Capítulo II, “Responsabilidad respecto a terceros”, del Título VIII, nominado “Responsabilidad Civil”, artículo 118, inc. 1º): “La persona que sufra daños en la superficie tiene derecho a reparación con sólo probar que los daños provienen de una aeronave en vuelo o de una persona o de una cosa caída de la misma. Sin embargo, no habrá lugar a reparación si los daños no son consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado o si se deben al mero hecho del paso de la aeronave a través del espacio aéreo de conformidad con los reglamentos de tránsito aéreo aplicables”.

d) En otras legislaciones, que tampoco han previsto expresamente la cuestión, su razonada solución deberá encontrarse relacionando las normas que imponen a los terceros la obligación de soportar la navegación aérea con la que dispone la debida tolerancia de las operaciones "normales" de la aeronave. Entre ellas, la *Ley de Navegación Aérea española* por medio de sus artículos 4 y 119 ⁴¹ de la que se expresa, "aunque en el artículo 119 no se establece una regla similar a la del Convenio de Roma, creemos que tal principio es perfectamente aplicable para restringir el concepto de "acción de la aeronave" que dicho precepto emplea" ⁴².

La misma resultante trasciende del artículo 110, inciso 1), del *Código do Ar de los Estados Unidos del Brasil*, promulgado el 18 de noviembre de 1966 ⁴³ y del artículo 33 de la Ley nº 622 del 5 de noviembre de 1956 del *Principado de Mónaco* ⁴⁴.

⁴¹ La *Ley de Navegación Aérea* de España, del 21 de julio de 1960, artículo 4: "Los dueños de bienes subyacentes soportarán la navegación aérea con derecho a ser resarcidos de los daños y perjuicios que ésta les cause"; artículo 119: "Son indemnizables los daños que se causen a las personas o a las cosas que se encuentren en la superficie terrestre por acción de la aeronave, en vuelo o en tierra, o por cuanto de ella se desprenda o arroje. Las indemnizaciones debidas por aeronaves y por accidente tendrán las limitaciones siguientes..."

⁴² *Comentarios a la ley española de Navegación Aérea* por la Sección de Derecho Aeronáutico del Instituto "Francisco de Vitoria", Madrid 1962, pág. 159.

⁴³ *Código de Ar* sancionado por el Decreto-ley nº 32 del 18 de noviembre de 1966 en los Estados Unidos de Brasil, artículo 110: "Dará derecho a la reparación, cualquier daño que la aeronave causare a personas o bienes en el suelo o aguas jurisdiccionales brasileñas, así como el originado por personas y cosas poseídas o proyectadas desde la aeronave, incluso por lo que fuese arrojado como consecuencia de fuerza mayor. 1) No dará derecho, sin embargo a reparación, el daño que no fuese consecuencia directa del hecho causante o que ocurriese en virtud de la operación normal de la aeronave, realizada de conformidad con las normas recomendadas".

⁴⁴ Ley nº 622 del 5 de noviembre de 1956 sobre *Aviación Civil* del Principado de Mónaco, artículo 33: "El explotador de una aeronave es responsable de pleno derecho de los daños causados por evoluciones de la aeronave o por los objetos arrojados desde ella a las personas o a los bienes situados en la superficie. Esta responsabilidad sólo será atenuada o exonerada mediante la prueba de falta por parte de la víctima".

e) Para algunos autores y a pesar de no haberse previsto aún normativamente la solución deseada, en la *República Federal Alemana* el problema se encontraría contemplado a través de su *Ley de Aviación Civil*, dictada en el año 1959. El artículo segundo de la misma establece que la idoneidad de la aeronave se dará cuando su equipamiento sea tal que el ruido que produzcan sus motores no exceda la intensidad que los niveles técnicos determinen como inevitables. De tal forma, se dice, el explotador de las aeronaves y no del aeródromo ⁴⁵, resultará responsable por los daños a los terceros perjudiciados.

El artículo 37 de la *Ley de Aviación Civil de Alemania Oriental*, promulgada el 31 de julio de 1963, determina idéntico principio ⁴⁶.

IX — COROLARIO

A — De todo lo expuesto, en muy breve síntesis, resultan las siguientes conclusiones:

1. El ruido de las aeronaves tipo "jet", con motores a reacción provoca problemas de carácter operativo en quienes participan en la actividad aviatoria y problemas de consecuencias dañosas que alcanzan a terceros ajenos a la misma.
2. Las consecuencias dañosas derivan en perjuicios en la salud de las personas o en sus intereses.
3. La resultante de los motores a reacción de las aeronaves deriva en un complejo fenómeno físico producido por la liberación controlada de los gases que genera, expandidos y sometidos a presión, que se exterioriza por el humo, gas, calor, vibración y el mismo ruido que provoca.
4. El ruido de las aeronaves, conocido como *bruit des avions*, en francés o *rumore*, en italiano, no es más que una de las

⁴⁵ MEYER, *Le bruit occasionné par les avions*, citado, pág. 29.

⁴⁶ Ley de Aviación Civil de Alemania oriental, del 31/7/63, cuyo texto en inglés se puede consultar en la Revista *Il Diritto Aéreo*; 1965-1 pág. 79.

consecuencias de la utilización del motor a reacción, sin ser la única.

5. De todos los fenómenos que provoca la generalización del concepto del *ruido*, como producto de los reactores de las aeronaves, se debe a que es el que mayor exteriorización y efecto dañoso provoca en los terceros.
6. El *ruido* de las aeronaves se destaca por la potente, aguda, y desagradable sensación que provoca en los seres humanos.
7. El *sonic boom* proviene del momento en que aeronaves con motores a reacción atraviesan la barrera del sonido, impulsadas a velocidades supersónicas.
8. También se denomina al *sonic boom* como “estampido transónico” u “onda explosiva supersónica”, aunque se rechaza su pretendida asimilación a la explosión porque no disminuye la velocidad de la aeronave ni la presión de los gases de sus reactores que contribuyeran a originarlos.
9. El *sonic boom* es el resultado particular de las aeronaves al atravesar la barrera del sonido y no puede ser asimilado ni confundido con el *ruido*, aunque puedan resolverse sus consecuencias jurídicas a través de un sólo y mismo ordenamiento legal.
10. El *ruido* y el *sonic boom* de las aeronaves pueden provocar incomodidad o perjuicios en la salud y goce de los bienes de las personas o una ilegítima interferencia en la posesión de la propiedad y se los conoce como “*nuisance*” y “*trepass to land*”, respectivamente.
11. En el Convenio de Roma de 1952 predominó el criterio que se excluía del régimen de daños a terceros en la superficie, los provocados por el ruido de los motores de las aeronaves como por el desplazamiento del aire por sus hélices.
12. El nuevo Código Aeronáutico Argentino, por su artículo 155, prevé la reparación de los daños producidos por el *ruido anormal* de las aeronaves dentro del capítulo de los “daños a terceros en la superficie”.

13. Aunque no lo distingue conceptualmente, deberá entenderse que el nuevo código incluye en dicha norma los daños producidos por el *sonic boom*.
14. La distinción entre el *ruido normal* y el *ruido anormal* de las aeronaves resultará de la observancia de las reglamentaciones que dicte la autoridad competente para el tránsito aéreo en el espacio navegable y en las velocidades predeterminadas, con fijación de los ángulos de penetración en el ascenso como en el descenso según cada tipo de aeronave, según la naturaleza del terreno y las condiciones meteorológicas reinantes.
15. Esa reglamentación deberá establecer el límite entre el *ruido normal* y el *ruido anormal* por la prudente admisibilidad humana de los perjuicios resultantes en su salud y en sus bienes en homenaje al interés general que trasciende de la actividad aviatoria.
16. El *ruido normal* produce una "limitación al bienestar y al satisfactorio vivir" que deberá asimilarse a las limitaciones previstas en favor de la circulación aérea.
17. El *ruido anormal* se dará cuando se produzca en exceso o con violación del que se determine como *ruido normal*. Esto lleva a la necesidad de establecer su diferenciación.
18. El nuevo código no señala quién ni cómo establecerá esa diferenciación. Esta laguna del "corpus iuris" sólo podrá completarse: por el dictado de un decreto o norma reglamentaria genérica o por el arbitrio judicial en cada caso. La primera tiene la ventaja de poder derogarse en el futuro cuando el avance de la técnica de la construcción de las aeronaves o por la adaptabilidad humana y la comprobación de los riesgos señalen otra diferencia más adecuada y aconsejable. El arbitrio judicial puede llegar a ser distinto según los jueces competentes.
19. Se impone completar la ley por el dictado de una norma reglamentaria sobre esta cuestión.

20. Convendría resolver las consecuencias dañosas del *ruido anormal* con respecto de otras aeronaves en vuelo o en movimiento o de las personas o bienes en las mismas, a través del mismo régimen previsto para los terceros en la superficie en lugar del que les corresponderá por aplicación de las normas sobre abordaje aéreo.
21. Deberán establecerse las particularidades que resultarán del nuevo tipo de cobertura que impone el artículo 192 del nuevo Código Aeronáutico argentino por el seguro por los daños derivados del *ruido anormal* de las aeronaves.
22. Estímase que las particularidades que resultarán sobre el asegurado, el riesgo asegurado y el interés asegurable en el nuevo tipo de seguro para cubrir los daños derivados del *ruido anormal* de las aeronaves participarán mejor de los caracteres de los seguros “por cuenta de quien corresponde” que de los de “responsabilidad civil”.
23. Los antecedentes legislativos sobre la cuestión son pocos y no la contemplan específicamente. La gran mayoría sigue los lineamientos dados por el Convenio de Roma de 1952.

B — Todas las cuestiones apuntadas precedentemente destacan y valoran la posición adoptada por los codificadores argentinos. A no dudar, el nuevo código resultará un motivo de consulta y de cita en los futuros trabajos sobre el *ruido* de las aeronaves. De allí su mérito.

Las observaciones formuladas en el presente estudio, no empecen el merecido elogio de la reforma. Son pensamientos que resultan de una gimnasia derivada del calor afectivo y del rigor de la ciencia. Sólo cabría agregar, con las galanas palabras de Couture, que “es muy difícil reducir lo mucho a poco y retener sólo la esencia de lo que se nos va ocurriendo, destilar la enorme masa de pensamientos, sólo aquello que constituye el resultado de nuestra alquimia mental. Sólo ellos son pensamientos; todo lo demás es tiempo. Acaso, tiempo perdido”⁴⁷.

⁴⁷ COUTURE. E.. *Prólogo a la edición en castellano de la Certeza del diritto* de Flavio López Oñate, c.tado, pág. XIII.