

SEGUNDA SESION DE TRABAJO

T E M A :

LIBROS Y DOCUMENTOS DE A BORDO

16 de noviembre de 1967

18 horas

SEGUNDA SESION DE TRABAJO

DR. GOHRINGER: "Segunda sesión de la tarde bajo la presidencia del Dr. Aldo Armando Cocca, profesor en la Universidad del Salvador, bajo la vicepresidencia del Dr. Luis Muñoz, profesor en nuestra Casa, y con la secretaria de quien les habla Dr. Carlos Gohringer. En esta segunda sesión de estudio se va a tratar el tema "Libros y Documentos de Abordo". Quiero aclarar que presentaron trabajos al respecto la escribana Srta. Fani Oñate, el Dr. Jorge Douglas Maldonado, el Dr. Federico Ortiz de Guinea y el Dr. Eugenio Mellone. Actúa como relator del tema el profesor Dr. Manuel A. Ferrer (h).

DR. COCCA: "Antes de comenzar la sesión deseo agradecer de una manera muy particular a la dirección de la Sección organizadora, tal es el texto del artículo sexto de los estatutos que tenemos a la vista y del reglamento que rige las sesiones, y que es en verdad el presidente de honor de estas Jornadas, sin ninguna duda, el profesor Ortiz de Guinea, el haberme designado para la presidencia de esta segunda sesión de trabajo. También me complace de sobremanera colaborar con la obra del relator de este tema, el Dr. Manuel Augusto Ferrer (h), jurista que se postula en dimensión ya internacional, no sólo por una entrañable amistad de muchísimo tiempo que me liga a él de una manera muy íntima, sino también porque somos producto de una misma formación universitaria e incluso participamos de una misma vocación por el derecho en sus expresiones más avanzadas. Hoy me place decirlo aquí en esta Casa de altos estudios, de la que guardo un singular recuerdo, pleno de admiración y de cariño también de unas sesiones inolvidables para mí que tuvimos en el año 1964, en las reuniones de Derecho Aeronáutico y Espacial de carácter más limitado por cierto, porque fueron diálogos entre profesores y conferenciantes. Por ello, por esa amistad estrecha con el relator y por el gran afecto que tengo ha-

cia el Director de esta Sección, así como por la hidalguía con que se han evidenciado las autoridades de esta Casa con respecto a quienes no formamos parte del cuerpo docente, es que expreso mi más profunda gratitud. Ruego al señor Relator que inicie su exposición.

DR. FERRER. Señor Presidente de la sesión, señores integrantes de la mesa directiva, señor Director de la Sección Navegación del Instituto de Derecho Comercial de esta Facultad, señores profesores, señores. Las palabras del Dr. Cocco son simplemente hijas del afecto, de modo que así exclusivamente las tomo.

I — INTERES DEL ESTUDIO. Son varias las razones que justifican incluir como tema de estudio de estas jornadas, el de los libros y documentos de a bordo.

En primer lugar, la legislación reglamentaria en la materia es un tanto imprecisa. En efecto, a diferencia de lo que ocurre en las convenciones internacionales, el código vigente no regula, como materia de fondo, la necesidad de llevar a bordo de las aeronaves algunos libros. Y, por otra parte, la reglamentación no es suficientemente conocida por encontrarse dispersa.

Además, crea un problema no suficientemente tratado, la falta de reglamentación de muchas de las circunstancias que hacen a la forma de registrar en los libros, la forma de comunicar esos registros y quién debe ser el destinatario de esas comunicaciones.

Considerando en general el tema, podemos decir que hay tres clases de libros a bordo de la aeronave. Unos se refieren a la aeronave en sí, destinados a individualizarse, acreditando las circunstancias que hacen a su propiedad, matriculación, aptitud para el vuelo. Se refieren principalmente a sus condiciones de operación. Dentro de este tipo de documentos, se encuentran también los que hacen a la certificación del grado de aptitud de la tripulación. Otros, se refieren a las personas y cosas transportadas, desde un doble punto de vista: en lo que se refiere a los derechos y obligaciones que se pueden generar con motivo del transporte aéreo, y en lo atinente a la información que la autoridad de aplicación debe tener de esas circunstancias.

Pero queda aún un otro libro que es propio de los vehículos del derecho de la navegación. El que, en el derecho aero-

náutico, se destina a los mismos fines que el diario de navegación del derecho marítimo. A este libro la disposición N° 821/55 le llama "Libro de Navegación". Por su destino, este libro reúne, como veremos, las características de un documento público. Y está destinado a dar estabilidad jurídica a los acontecimientos que se desarrollan a bordo de la aeronave.

Lo dicho nos permite entonces hablar de: *certificados*, los primeros, que se refieren a la demostración de aptitud de la tripulación y de la máquina; *documentos*, los segundos, que se refieren al transporte; y por último, *libros*, que como vimos en realidad es solamente uno.

II — ENUMERACION Y ANALISIS. Antes de entrar a considerar esta cuestión, debemos señalar que nos hemos de referir a las aeronaves destinadas al transporte aéreo principalmente, dada la enorme importancia que tiene el mismo, sin perjuicio de considerar también el régimen de las otras.

Como se sabe, una doble legislación está vigente en la materia. La nacional y la internacional. La primera está dada por las disposiciones del código aeronáutico y la segunda, por las convenciones internacionales, que, por imperio constitucional, son ley de la Nación.

Tomaremos como base de estudio el art. 29 de la Convención de Chicago, por que es incompleta la exigencia del código aeronáutico en su artículo 10, en lo que concuerdo completamente con los trabajos presentados, y que me han sido enviados por sus autores, el Profesor doctor Federico Ortiz de Guinea respecto a la falta de completividad del art. 85 del código, la escribana Fani Oñate acerca de la necesidad de reglamentación del art. 80, y el señor Jorge Douglas Maldonado que también considera incompleto el art. 10.

Simplemente menciono un hecho que en mi opinión tampoco es consecuencia de una deficiente técnica legislativa, según lo vamos a ver más adelante. Y puede ser esta la oportunidad en que a título personal agradezca la generosa presencia en estas Jornadas, de uno de los tres últimos redactores del código, según expresamente así se aclaró, que con un espíritu de alta magistratura docente ha llegado a estas Jornadas, exponiéndose, como ha ocurrido o puede ocurrir en casos similares, a que las críticas, que las posiciones doctrinarias tienen respecto a determinadas situaciones o formas de legislar, se concreten específicamente, en la actividad del le-

gislador. Personalmente, en lo que me toca, agradezco la presencia, acá, del maestro, Dr. Federico Videla Escalada.

1) *Certificado de matrícula.* Exigido por el código aeronáutico en el art. 10. Y cuando la aeronave se dedique a la navegación internacional, deberá llevar, dice el art. 29 de la Convención de Chicago, en el inc. a), su certificado de matrícula.

La inscripción en la matrícula es garantía de su nacionalidad. Por ello, el art. 21 de Chicago establece la obligación que asumen los Estados signatarios de comunicar a otro, a su solicitud, informes relativos a la matrícula de cualquier aeronave que tengan registrada.

¿Qué efectos tiene entonces la inscripción? A más de ser atributiva de nacionalidad, como vimos, al determinar la identidad de la aeronave autoriza a ésta a desplazarse en el espacio aéreo del país de registro y en el de los países que hubieren acordado con éste la admisión de sus aeronaves. Este certificado deja de tener validez, establece el art. 30 del código, cuando la aeronave se inscribe en un Estado extranjero, porque no puede estar inscrita en más de un Estado según el art. 18 de Chicago. Recíprocamente, el art. 38 del código en el mismo sentido que el 17 de Chicago, establece la comentada atribución de nacionalidad.

De conformidad al art. 40 del código, que establece la obligatoriedad para las aeronaves de ostentar en el exterior las marcas de su nacionalidad y matriculación, en lo que concuerda con el art. 20 de Chicago, entendemos que con ambos requisitos, matriculación y exhibición de marcas, se configura el régimen de la matriculación. El certificado nada vale sin ir acompañado de las marcas exteriores, así como éstas menos aún significan si a bordo de la aeronave no se encuentra el certificado respectivo. Tanto la Ley nacional como la internacional no se conforman con la posibilidad que tiene al explotador de probar la matriculación, sino que el certificado correspondiente debe ser llevado a bordo en el vuelo, así como las marcas exhibidas en el exterior.

Y esta disposición es exigida también para las aeronaves extranjeras que quieran realizar actividad aérea en el país, según acertadamente lo establece el art. 18 del código.

¿Y en qué otra situación deja de tener validez el certificado de matrícula? Pues en caso de destrucción o pérdida de la aeronave, o como dice la última parte del art. 46 del código,

cuando "la autoridad aeronáutica establezca la pérdida de la individualidad de la aeronave".

Es decir que en este último caso, para que la matrícula quede cancelada, debe haber un acto de voluntad de la autoridad aeronáutica. ¿Cuál? Esa debe ser una de las respuestas que debe dar la reglamentación que esta ley necesita. Pero hay otro caso en que parecería ser que, de oficio, quedaría cancelada la matrícula de una aeronave. Es la situación prevista por el art. 233 del código, que considera perdida a la aeronave desaparecida o a aquella de la que no se tienen noticias por tres meses. Quedan en este punto algunas cosas para aclarar. ¿Quién ordena la anotación de cancelación? Debemos entender que basta la comunicación al Registro Nacional de Aeronaves; que basta la comunicación de las circunstancias del art. 233 para que esta oficina, al reputarla perdida, le cancele la matrícula. Debe entenderse, no obstante que únicamente se puede dar esta situación en el caso de una aeronave en vuelo que no ha llegado a destino ni al aeropuerto de alternativa, ni vuelto al punto de partida ni al de su hangaraje habitual.

También quedará cancelada de oficio la matrícula cuando el propietario perdió o cesó en los requerimientos para serlo. Así lo dispone el art. 46 del código, en su primera parte, que nos remite el art. 48. Y deja expresamente prevista la reglamentación que se dictará.

La exigencia de este certificado de matrícula, es además, concordante con las disposiciones de la Convención de París, en el capítulo II, arts. 6 a 10; con la Convención Iberoamericana de 1926, arts. 6, 8, 10; con el Convenio Panamericano de 1928, arts. 7, 9 y 10 inc. a). Y es asimismo concordante con las legislaciones nacionales. Así, por ejemplo, el Código Aeronáutico del Paraguay, art. 20 inc. a); el Código del Aire del Brasil, arts. 11 a 13; la Ley de Aviación Civil de Guatemala, art. 32 inc. a); la Ley General de Aviación Civil de Costa Rica, art. 33 inc. a); la Ley de Tránsito Aéreo del Ecuador, en el art. 13 remite a los reglamentos; la Ley de Aeronáutica Civil del Perú, art. 12; la Ley de Vías Generales de Comunicación de Méjico, arts. 315 y 323; el Código Aéreo de la Unión de Repúblicas Socialistas, art. 15 inc. 1); la Ley Española sobre Navegación Aérea, art. 20, inc. 1) estableciendo que allí constará el título de propiedad; la Ley de Aviación Civil de Bulgaria, art. 15 inc. a); el Código Italiano de la Navegación, art. 756, 771; etc.

2) *Certificado de navegabilidad.* Está expresamente exigido por el art. 10 del código. La convención de Chicago establece la obligatoriedad de la presencia a bordo de este certificado, en su art. 29 inc. b), y en el art. 31 además de reafirmar la obligación, dispone, inncesariamente, que este certificado será expedido o validado por el Estado en que está inscrita, ya que los Estados aceptarán la validez de estos certificados, de conformidad al régimen del art. 33 de la convención.

La misma exigencia se establece también en el código para las aeronaves extranjeras, en el art. 18. Si los libros o documentos que la aeronave debe llevar a bordo son las exigencias mínimas que en razón de la seguridad se deben imponer, no es menos cierto que la facilitación del transporte aéreo exige la supresión de toda documentación innecesaria. Si desde un punto de vista técnico, los requisitos para la circulación aérea son iguales para nacionales y extranjeros, es aparentemente innecesario el art. 18 comentado ya, que pudo reunir en un solo artículo, más completo que el 10, toda la exigencia mínima. Y la última parte del referido art. 18 bien podría ser suprimida ya que nada agrega.

Siendo un documento que reconoce las aptitudes de la aeronave para el vuelo por las características de su proyecto, construcción, pruebas, etc., debe perder validez en los casos señalados en la segunda parte del art. 10 del código y, para volver a ser "aeronavegable", deberá intervenir el profesional o técnico habilitado, en los términos de la disposición 6.6.4 del Boletín Informativo N° 6 de la Dirección General de Instrucción y Habilitación, organismo de la Dirección Nacional de Aviación Civil que otorga en el país el certificado que consideramos. La reglamentación que analizamos preve también que la duración de ese certificado se rige por las disposiciones del punto 6.5.2 y que su invalidación es automática en los casos de accidente aéreo de cualquier clase, (6.5.2.2) o por la falta de cumplimiento de disposiciones de inspección, etc. (6.5.2.3). Asimismo, pierde este certificado validez cuando se produce el cese de bandera (6.5.2.4.1), cuando estuviere fuera de operación 5 años (6.5.2.6). Y encontramos una disposición sin explicación aparente en esta reglamentación al exigir el paso de 5 años después de la denuncia de desaparición (6.5.2.6.1) para eliminarla del Registro Nacional, siendo que el art. 233 del código, como vimos, tiene un plazo mucho menor. La legislación comparada exige, por último, la presencia de este cer-

tificado a bordo de las aeronaves, a continuación de la disposición que manda tener a bordo el certificado de matrícula.

3) *Licencias de la tripulación.* El código manda, en el art. 76 que las personas a bordo de aeronaves argentinas, que realicen allí funciones aeronáuticas, deben tener la certificación de su idoneidad. Y con la misma técnica legislativa defectuosa que hemos criticado, saca del art. 10 esta disposición. Y lo mismo que en el caso del certificado anterior, dedica un nuevo artículo, el 19, para establecer esta obligatoriedad respecto a las personas a bordo de aeronaves extranjeras. Me remito al comentario hecho al tratar el punto 2).

La convención de Chicago establece esta obligación de llevar a bordo las certificaciones que comentamos en el art. 29 inc. c) y en los arts. 32 y 33. Estas certificaciones entendemos que no deben estar entre los libros de la aeronave sino que cada tripulante debe llevarla consigo, que es lo que habitualmente ocurre, sobre todo frente a los cambios de tripulaciones en las escalas.

La ley establece, en la última parte del art. 76, que todo lo que hace a estos certificados será determinado por la autoridad de la reglamentación respectiva. Esto merece un comentario. Evidentemente no puede ser legislación de fondo; está bien que quede a la reglamentación. Pero entendemos que la reglamentación no puede estar dispersa en distintos boletines y reglamentos y que, por una razón de orden y de suficiente publicidad, se debería dictar una reglamentación única que debería ir recibiendo allí mismo las distintas modificaciones que la movilidad y avance de la técnica le impongan. Igual temperamento es aconsejable seguir en un asunto que está íntimamente vinculado con la certificación de idoneidad y que es la integración mínima de la tripulación, que el art. 78 del código deja librado a la autoridad aeronáutica. Y esta reglamentación, así como sus modificaciones deberán ser comunicadas a todas las reparticiones aeronáuticas que deben vigilar el cumplimiento de la circulación aérea. Así por ejemplo: en la actualidad, las Direcciones Regionales dependientes de la Dirección General de Circulación Aérea y Aeródromos, que son autoridad de aplicación, no tienen completas las disposiciones que hacen a muchas de las circunstancias que deben controlar. Esto impone, tanto para los usuarios de los servicios, como para la autoridad de aplicación, la necesidad de una reglamentación única que dé certeza a la ley reglamentaria

vigente. En esa reglamentación, también parece aconsejable que concretamente se determine, en cada caso, cuál es la autoridad aeronáutica de aplicación.

4) *Diario de a bordo*. Esta es la denominación que la convención de Chicago da a este libro, (art. 29, inc. d). Y el art. 34 de dicha convención establece que en la navegación internacional debe llevarse el mismo, donde se asentarán "los detalles acerca de la nave, su tripulación y cada viaje en la forma que, en su oportunidad, se prescriba de conformidad con esta convención".

Nuestro código aeronáutico nada establece especialmente, sino que engloba su comprensión entre los "libros de a bordo", que el art. 10 deja librados a la reglamentación. De la misma forma, el art. 18 respecto a las aeronaves extranjeras, y el art. 80, aunque cambia la denominación (en lugar de decir "libros de a bordo" dice "documentación de a bordo").

En nuestro país, por imperio de la Disposición 821 del 12 de mayo de 1955 emanada de la Dirección Nacional de Transporte Aéreo, dependiente de la Dirección Nacional de Aviación Civil, este documento al que llama "Libro de Navegación", es obligatorio en todas las aeronaves que realizan transporte aéreo comercial regular y no regular. Si bien esto ya es algo, no nos parece acertada la limitación solamente para el transporte, ya que, como veremos, no es un libro que cumpla funciones comerciales solamente (que son las de menor importancia) sino que es un instrumento público.

Pero, antes de seguir con la consideración del tema en análisis, conviene indagar acerca de esta afirmación del carácter de documento público del Libro de Navegación.

En primer lugar, podemos decir que el comandante de la aeronave, en atención a las funciones delegadas por el poder público, está investido de un "poder oficial público" (RAFAEL GAY DE MONTELLA, *Principios de Derecho Aeronáutico*, pág. 316) que lo hace ser un funcionario público. Es un funcionario público que, sin ser nombrado por el Estado, cumple por delegación de éste, funciones propias de aquéllos. Así puede decir Rodolfo A. González Lebrero, en su trabajo "Capitán de buque y Comandante de Aeronave. Sus funciones de derecho público" publicado en JA, 1966, I, sección doctrina, pág. 48, que "El comandante es la autoridad máxima en las aeronaves de servicio de transporte delegado de la autoridad pública, para la seguridad del viaje, la conservación de

la disciplina indispensable, ...". Martín Bravo Navarro, en "Condición Jurídica del comandante de aeronave de Estado", dice en la pág. 17: "Como delegados de la autoridad del Estado, además del propio cometido oficial que deben desempeñar, creemos deben también ejercer las atribuciones que excepcionalmente se atribuyen al Comandante de aeronave privada como sustituto del funcionario civil en determinados actos jurídicos (verbigracia: actos de última voluntad, y defunciones, de cualquier miembro de la tripulación)".

Parece imposible que nadie en la doctrina y en una sana interpretación de la ley aeronáutica comparada, pueda negar al comandante de la aeronave el carácter comentado de delegado de la autoridad pública. Esas funciones públicas es sabido que se concretan, por causa de la falta en vuelo de la autoridad pública específica, en las tres variedades que, respecto al capitán de barco, pero aplicables al comandante de aeronaves, estudia Raymundo L. Fernández, en su código de comercio comentado, t. IV, pág. 558: Delegado de la autoridad pública, como juez correccional y de instrucción; Oficial de Estado Civil, en tanto labra las actas de nacimientos, defunciones, etc.; y Notario, en su capacidad de recibir testamentos y confeccionar el inventario de las personas fallecidas a bordo.

¿Qué valor debe darse al libro en que un funcionario público realiza las anotaciones de los actos que han pasado ante él? ¿Puede pensarse que se puedan sacar copias autenticadas de un libro que no tiene el carácter de documento público?

La disposición del código aeronáutico que, en el art. 85, dispone que "remitirá copia autenticada a las autoridades" el comandante de la aeronave de los registros que ha hecho en los libros correspondientes de los nacimientos, defunciones, matrimonios y testamentos, no puede interpretarse como que la ley quiera que se otorguen copias autenticadas de documentos que no sean auténticos. Por eso puede decir Angel R. Mercado, en "Enciclopedia Jurídica Omeba", t. XVIII, pág. 666 que "se ha considerado adecuado a la naturaleza de esta clase de medios de movilidad, establecer ciertas autorizaciones de índole civil a favor del comandante de la máquina que asume en este supuesto la condición de oficial público en representación del Estado, por lo cual legaliza y da fe de actos pasados ante él". (Su trabajo "Libros a Bordo en aeronaves").

Por las consideraciones que anteceden, creemos posible afirmar que el libro de navegación, en nuestra legislación, es un instrumento público en los términos del art. 979 inc. 2º del C. C.

Cabe preguntarse si la interpretación ofrecida se ajusta al procedimiento establecido por el art. 2º del código aeronáutico para dar solución a las lagunas del derecho y la aplicación de la ley supletoria.

Desde mi punto de vista, corresponde plantear el problema de la siguiente forma.

El derecho aeronáutico es una rama autónoma de la ciencia jurídica. Esa propia autonomía está consagrada no solamente en la doctrina, sino también en la ley, y el artículo lo reconoce. Asimismo el legislador, en la exposición de motivos del título I, Generalidades, lo refirma.

Pero autonomía no significa independencia. El árbol del derecho es uno, se dice desde antiguo. Ahora bien. Tanto el derecho marítimo como el derecho aeronáutico, y ahora el especial, no son ramas que se inserten directamente en el árbol del derecho. Todas ellas, antes de la unión con el tronco común del derecho, se reúnen con una rama madre, no legislada como tal, pero de la que ellas reciben la sabia de sus instituciones, unas comunes y otras semejantes, a la que podríamos denominar el derecho de la navegación en general. Quedando entendido que no me enrolo en la escuela monista del maestro *Scialoja*, porque reconozco la autonomía que cada una de estas materias tiene. Simplemente menciono el eslabón anterior que las une, y las hace semejantes, antes de su unión con el tronco común del árbol del derecho.

Dicho esto, volvamos al art. 2º del código. ¿Es un principio del derecho aéreo este que nos preocupa de la naturaleza del libro de navegación? Entendemos que sí porque es un principio del derecho de la navegación en general, al que la materia aeronáutica no se opone por no contradecirla. ¿Quiere decir esto que, no encontrando la disposición que se busca en la ley aeronáutica, debemos buscarla en la ley marítima? No; debemos buscarla en los principios del derecho de la navegación. Y puede ser que la solución mejor esté en el derecho espacial. No por viejo un derecho es bueno, aunque esté sedimentado. Y el derecho espacial está elaborando normas nuevas, nacidas de necesidades nuevas, que muy bien pueden resolver una laguna del derecho aeronáutico mejor que la ley marítima.

Quiero decir que, interpretando la norma del art. 2º del código, no estoy pretendiendo modificarlo. Luego que se haya buscado, en el caso de ausencia de la ley aeronáutica, una disposición que la supla en los principios del derecho aéreo (que son los del derecho de la navegación) porque lo integra, recién podremos ir a las leyes análogas o al derecho común.

Este libro que tiene la importancia que surge de su propio carácter, en nuestro país no se lleva con suficiente previsión. Es sí, un libro sellado, (no en cada hoja) pero sí numeradas éstas. Lo entrega la autoridad aeronáutica, es decir la Dirección de Aeronáutica Comercial. Tiene en sus hojas, un cuadrículado que deja pequeños espacios, solamente aptos para las anotaciones de rutina, y en las que no se puede levantar un acta.

Los que hoy están en uso y que he revisado (caso del Avro LV-HHB de propiedad de Aerolíneas Argentinas, el DC8 LV-IJU de Austral y el Caravelle LV-III) tienen las siguientes particularidades. En primer lugar, en la contratapa tienen unas instrucciones impresas para su uso, entre las que merece destacarse: que el libro debe estar siempre a bordo, y ello bajo responsabilidad de la empresa comercial que explota la aeronave. Esta disposición no parece acertada ya que la responsabilidad de que el libro esté a bordo debe ser del comandante. Siempre la empresa está detrás de él respondiendo. Además, las instrucciones hacen responsable al comandante por la conservación del libro, estableciendo que las anotaciones que haga deben ser certificadas con su firma. Disponen además que no puede tener raspaduras ni enmiendas ni se le pueden arrancar hojas, y, por último, que en la columna 10 (que más adelante veremos cuál es) se deben anotar todos los hechos de carácter especial que se hayan producido durante el vuelo, mencionando algunos concretamente.

Decíamos que está cuadrículado, habiéndose con ello desnaturalizado la principal función del mismo, es decir, poder recibir actas. El rayado es útil para la anotación de los datos exigidos que son: 1, la fecha; 2, nombres y apellidos de la tripulación; 3, las funciones que cumplen a bordo; 4, lugar de partida del vuelo; 5, lugar de llegada; 6, hora de partida; 7, hora de llegada; 8, tiempo de vuelo; 9, naturaleza del vuelo; número de pasajeros y kg. de carga; 10, accidentes ocurridos y observaciones eventuales, y debe llevar la firma del comandante. Este espacio es el que queda destinado para hacer

las observaciones o anotar los hechos importantes. Y aquí se deberían también poder confeccionar las actas que fuera menester, porque justamente esta columna justifica el carácter de instrumento público que tiene. Esta falta no se suple con el extraño procedimiento adoptado por la autoridad aeronáutica de dejar al final del libro una hoja sin cuadrículado destinada, dice así la hoja, para las anotaciones del art. 80 del código aeronáutico. Pero, como se refiere al derogado, hoy art. 85, no es espacio suficiente. Y con la otra interpretación, que se refiera al art. 80 del actual, también el espacio es insuficiente y sobre todo, por estar en la última hoja, no ofrece las garantías, respecto a terceros, del libro con un orden continuado y progresivo de asientos en hojas foliadas; 11, visaciones y anotaciones de la autoridad sanitaria; 12, visaciones y anotaciones de la autoridad aduanera; 13, visaciones y anotaciones de la autoridad aeronáutica. Del análisis que antecede, se desprende la conveniencia de que sea modificado el Libro de Navegación en uso en nuestro país. En primer lugar, la autoridad aeronáutica que lo expide debería rubricarlo indicando el número de hojas que tiene y sellándolas. Debería además concederse un espacio mayor que el hoy destinado por el artículo 10 para hacer actas que necesitan tener una extensión apreciable. Debería asimismo suprimirse esa última hoja dejada para las anotaciones del art. 80 del código. Justamente, esas anotaciones son las que se deben hacer en el cuerpo del libro, teniendo otras hechas con anterioridad y otras posteriores que le dan ubicación verídica en el tiempo a un acontecimiento que puede tener gran significación jurídica. Más adelante en este trabajo, al tratar de los registros, analizaremos brevemente lo que se debe anotar en el libro.

5) *Licencias de radiocomunicaciones*. La convención de Chicago lo dispone en su art. 29 inc. e) y art. 30, y el código establece la obligatoriedad en el art. 11 para las aeronaves nacionales y en el art. 18 para las extranjeras.

El incremento experimentado por la aeronavegación ha congestionado los cielos cada vez más de máquinas operando. Esto ha ido haciendo más y más necesaria la exigencia de aparatos de radiocomunicación a bordo de las aeronaves. Y desde aquellas disposiciones de la convención de París que, en el art. 14, exigía la provisión de equipos radiotelegráficos en las aeronaves que transportaban diez personas, hasta el régimen de nuestro código, el más moderno del mundo, que ahora hace obligatorio el uso de aparatos radioeléctricos para comunica-

ciones, transformando en norma lo que antes no lo era, y dejando librada a la autoridad de aplicación la posibilidad de exceptuar a algunas aeronaves de esa obligación (art. 11 C.A.). Este certificado de licencia de estaciones de radio está generalmente fijado a la aeronave y no entre sus libros y papeles, y es expedido, no por la autoridad aeronáutica, sino por Comunicaciones.

6) *Lista de pasajeros con nombre y lugar de embarque y de destino.* Esta disposición rige para el vuelo internacional, por imperio del art. 29 inc. f) de Chicago. En el transporte de cabotaje no es obligatoria, ya que el nuevo código ha suprimido la disposición del art. 109 del código anterior, que exigía esa lista en doble ejemplar. No aparece la razón de la modificación en la exposición de motivos, de manera que no se alcanzan las razones que se han tenido para suprimirla, siendo que puede ser de utilidad. Caso de que un pasajero desapareciera, no hay forma de individualizarlo a bordo para hacer las anotaciones en el Libro de Navegación. En el vuelo internacional, esta disposición se asienta en el “manifiesto de pasajeros” que interesa a la empresa, a Inmigraciones y a Aduana. En cambio, actualmente, en el vuelo de cabotaje, el único documento que en este sentido lleva la aeronave, y por su carácter comercial está confiado al Comisario de a bordo, es el “manifiesto de tráfico”, que solamente contiene el número de pasajeros, juntamente con el número y peso de sus equipajes, y el peso de la carga y la correspondencia. No es un documento que sea obligatorio el llamado “control de embarque”, el que solamente se lleva a los fines internos del transportador. Del manifiesto de tráfico se entrega copia a Circulación Aérea.

7) *Manifiesto de carga.* Este documento, que al igual que el anterior, son simples planillas, es exigido por el art. 29 inc. g) de la convención de Chicago. Con el mismo nombre se conoce en nuestra modalidad.

8) *Otros documentos.* A más del “manifiesto de pasajeros”, “manifiesto de carga” y “manifiesto de tráfico” ya referidos, otros documentos se hallan a bordo de las aeronaves, por disposiciones reglamentarias. Así, y en el vuelo internacional, la “tarjeta de embarque/desembarque”, tan discutida a partir de la Conferencia de Cannes para facilitación del transporte aéreo, la “declaración de equipaje”, que debe ser individual por pasajero, la “declaración general”, que, firmado por

el Comandante, es un rol de la tripulación que contiene datos de la aeronave. Esto a los fines del transporte. Y además, otros libros técnicos, entre los que podemos citar: el "libro registro de vuelo" que es una bitácora técnica; la planilla o manifiesto de "peso y balanceo" el "manual de vuelo" del que, viniendo con la máquina, debe tenerse a bordo una copia en castellano; el "manual de operaciones", cuya exhibición puede ser solicitada por un inspector de línea aérea, y contiene, entre otras cosas diversas, un manual de meteorología, planes de vuelo precalculados, manual de artículos de transporte restringido, manual de despacho, etc. 9) *Certificado de propiedad*. 10) *Libros de historial de motores y planeador*.

III — DE LOS REGISTROS. a) *Nacimientos*. El código aeronáutico dice en el art. 85 que el comandante de la aeronave registrará, en los libros correspondientes, los nacimientos. Y ya vimos que el libro correspondiente es el Libro de Navegación. Hemos visto que este libro, firmado por el comandante, es un instrumento público cuyas constancias hacen fe en la forma que la ley civil prevé en el art. 979. Hemos también dicho que ese libro se debe llevar sin raspaduras ni enmiendas y que no pueden arrancársele hojas. Que debe ser firmado por el Comandante de la aeronave el que es responsable de su conservación. La disposición 821/55 dispone también que esos libros que se entregarán a las empresas bajo recibo, y contra devolución del anterior, serán archivados en la Dirección de Servicio Público (División Control de Operaciones (art. 6º).

Si las circunstancias hicieran que se produzca un nacimiento a bordo de la aeronave, el Comandante deberá labrar un acta circunstanciada del hecho, por sí y ante sí, reuniendo la mayor cantidad de datos que las circunstancias le permitan. Nombre de la madre, luego de la fecha y la hora, ubicación de la aeronave en ese momento, a los fines de determinar la nacionalidad del recién nacido, sexo de la criatura, y cuantas más circunstancias crea convenientes. De lo dicho se desprende que el Comandante labra un acta en el Libro de Navegación y tiene la obligación de entregar una copia de ella a la madre, y otra enviarla a la autoridad aeronáutica. Esta es la aplicación de los principios enunciados. Nada hay reglamentado. Lo dicho encuentra fundamento en la disposición del art. 81 del C.C. que establece que los nacimientos en alta mar es probarán por copias auténticas de las actas que deben hacer los capitanes de los buques mercantes.

Esta solución propuesta, difiere de la que consagra el código italiano de la navegación, en cuyo art. 835 se establece que el Comandante debe tomar nota en el diario de ruta y hacer declaración al aterrizaje, para que las autoridades del aeropuerto o consulares confeccionen el acta de estado civil.

Y pienso que debe ser la solución correcta la que propongo por cuanto, si el Comandante no puede labrar un acta que haga fe, no sera titular de los poderes que tiene y necesita tener, y estaríamos contradiciendo el libre juego de los principios del derecho de la navegación. Y refuerza mi argumento, en el caso de la ley argentina, la disposición del art. 85 que obliga al Comandante a remitir copia autenticada a la autoridad competente.

b) *Defunciones.* La obligación de anotar esta circunstancia, si se produjere a bordo de una aeronave, tiene fundamento en el mismo artículo del código aeronáutico citado. El art. 85.

Por aplicación al caso de las disposiciones del art. 104 del CC, tendrá el Comandante que levantar el acta arriba analizada, ya que la muerte de las personas se prueba, dice el código, como el nacimiento. Pero es del caso señalar que ni el comandante es médico para certificarla, ni la corta duración de los viajes aéreos da tiempo para que la realidad de las cosas lo asegure.

Deberá, por tanto, manifestar en el acta que el pasajero o tripulante que hubiere fallecido, aparentemente ha perdido la vida. Y deberá dar cumplimiento a lo dispuesto en la segunda parte del art. 85 del código, tomando medidas de seguridad con respecto a los efectos que pertenezcan al fallecido, entregándolos bajo inventario a la autoridad competente de la primera escala. Debe entenderse que esa autoridad competente es el jefe del aeródromo, o el cónsul en su caso.

El código nada establece respecto a si debe o no hacer este inventario frente a testigos. Parecería que deba ser así, no solamente porque es la forma prescripta por el art. 964 del C. de C., sino por su calidad de funcionario que certifica los actos que pasaron en su presencia, y en este caso, él está realizando el inventario y guarda de los efectos del fallecido. Todo ello sin perjuicio de que es una garantía más para el propio Comandante.

Ahora bien. No quiero dejar este asunto sin comentar una práctica difundida, en alguna medida, en los casos de fallecimiento a bordo de aeronaves. Para evitar las complicaciones y demoras que el hecho en sí trae, ha ocurrido que

los Comandantes que se hallan frente a un caso de fallecimiento, comunican a tierra que se halla a bordo una persona aparentemente en coma. Producido el aterrizaje y conseguida la certificación del médico del aeropuerto, se baja al pasajero como si estuviese vivo gravemente enfermo, y sin más, el vuelo continúa.

Si bien esta conducta, que no es la de la ley, puede liberar al Comandante de problemas y demoras, no creo que lo exonere de la responsabilidad que legalmente tiene. Aunque el pasajero estuviese en coma no queda liberado de la obligación de tomar medidas de seguridad respecto a los efectos del enfermo. Interpreto de esa manera el art. 85 del código, porque el espíritu de la ley es que el Comandante vele por los bienes del fallecido en atención a los derechos de sus herederos. ¿Por qué debe velar el Comandante? Porque el enfermo en coma o el fallecido no puede hacerlo. Y de todas maneras, ya dijimos que el comandante no puede certificar la muerte por faltarle idoneidad profesional para hacerlo.

Quiere decir entonces que la interpretación que hago es valedera en cuanto trata de indagar la intención del legislador buscando asegurar el bien jurídicamente protegido.

c) *Matrimonios*. El código, al establecer que el comandante registrará en los libros correspondientes los matrimonios (art. 85), autoriza la celebración de ellos a bordo. Y está bien que así lo haga. No dejo de reconocer que, en la doctrina, hay opiniones contrarias a la realización de este acto. Así *Werner Guldemann*, en su trabajo "La condición jurídica del comandante de Aeronave", publicado en la Revista del Instituto de Derecho Aeronáutico, Universidad Nacional de Córdoba, Año 3, N° 1, reconoce que, si bien a bordo de un buque sería legítimo que el capitán autorice un matrimonio, no así a bordo de la aeronave, porque, dice, "una urgente necesidad de celebrar nupcias, casi no puede concebirse, de manera que los deberes de funcionario de registro civil y las correspondientes facultades, al conferirse al comandante de antemano pueden ser limitadas a los nacimientos y a las defunciones".

Me parece equivocado el razonamiento. Y la razón de ser del error la da el propio Guldemann al decir que la necesidad "casi" no puede concebirse (pág. 15 del folleto). El caso señala el carácter de poco común del hecho; pero la posibilidad de que ocurra y con ello se legitimen hijos hace tan necesaria la institución que su propia jerarquía me exime de mayores comentarios.

Por otra parte, es una institución del derecho de la navegación. Por ello el legislador debería haber tenido muy buenos argumentos y razones para legislar en contra.

Aceptado así que pueden celebrarse matrimonios a bordo, queda por verse en qué situaciones y con qué formalidades se celebrarán.

En primer lugar, nos hemos de referir a la situación que ha previsto el legislador. Es la de un cónyuge en peligro de muerte y que ambos manifestasen que quieren reconocer hijos naturales. Esto así por aplicación al caso de la disposición del art. 46 de la ley de matrimonio civil. El oficial público puede, en este caso, prescindir de todas las formalidades exigidas por la ley o de algunas de ellas. Y el código, mejor dicho la ley de matrimonio civil incorporada al código, ha tratado de solucionar todos los obstáculos en atención al fin noble de ese matrimonio. Por eso, cuando no hay en el lugar un oficial público puede suplirlo cualquier funcionario judicial. En el caso del código aeronáutico, hay un oficial público que es el comandante. Se aplica, por tanto, al caso la disposición del art. 46 de la ley de matrimonio civil.

Es decir que, de acuerdo a lo dicho, no se puede celebrar a bordo matrimonios que no reúnan la doble condición: que uno de los contrayentes esté en peligro de muerte y que sea para legitimar hijos extramatrimoniales que sean legitimables. Esta nueva denominación de hijos extramatrimoniales modifica el régimen del art. 46 de la ley de matrimonio civil al hacer desaparecer la categoría de hijo natural. Pero no ha hecho desaparecer el art. 311 del código civil que establece que "Los hijos nacidos fuera del matrimonio, de padres que al tiempo de la concepción de aquéllos pudieron casarse, aunque fuera con dispensa, quedan legitimados por el subsiguiente matrimonio de los padres". Es decir que la legitimación buscada con el matrimonio en peligro de muerte, a bordo de aeronaves, de conformidad al art. 311 del C. C. solamente es posible cuando se trate de hijos que sean "legitimables" porque como dice José Ignacio Cafferatta en "Legitimación de hijos extramatrimoniales", pág. 58, "...para que un hijo nacido fuera de matrimonio pueda ser legitimado, se requiere que sus padres hayan podido casarse al tiempo de su concepción".

¿Cuáles deben ser las formalidades de ese matrimonio? En atención al principio del art. 46 de la Ley de Matrimonio Civil, el oficial público, en este caso el comandante, podrá prescindir de todas o algunas. Y a bordo de la aeronave no

necesita el comandante (porque no hace al acto ni la ley lo exige) ni el certificado médico, ni el testimonio de vecinos respecto a la gravedad de uno de los contrayentes. Lo determina por sí mismo. Deberá labrar un acta del matrimonio y del reconocimiento de hijos extramatrimoniales, registrando al menos el nombre y domicilio de los contrayentes, la certificación de su identidad, si la tuvieran allí, la fecha, el lugar en que se encuentra la aeronave, el nombre de los hijos legitimados, el lugar de su anotación, de ser posible, el nombre de los testigos del acto y la firma de los contrayentes.

Ahora bien. Es común oír que a bordo de las aeronaves solamente es posible el matrimonio "in extremis". Esta denominación, que viene de la nota al artículo 80 del código derogado, es errónea. El matrimonio a bordo es solamente posible cuando, como vimos, se da la doble condición: el peligro de muerte y el reconocimiento de hijos.

En cambio el matrimonio "in extremis", en el régimen del código civil, únicamente está referido en la nota al artículo 3573, en que el legislador explica las razones por las que priva de la herencia al cónyuge supérstite. Es decir, para evitar la captación de la herencia. Y ello en el caso en que hallándose enfermo uno de los cónyuges al contraer matrimonio, muriese de esa enfermedad antes de los 30 días siguientes.

Aunque la jurisprudencia ha entendido que no siempre el artículo 3573 es aplicable, el problema no nos concierne, ya que el matrimonio a bordo no es el matrimonio "in extremis" sino el que arriba hemos estudiado. (Conf. BORDA, *Tratado de Derecho Civil*, t. II. pág. 58)

Por las razones que he dado, porque considero que el comandante de la aeronave es un delegado de la autoridad pública actuando a bordo como oficial de estado civil de las personas, y que él es el funcionario previsto por el art. 46 de la LMC, es que lamento no coincidir con las afirmaciones del trabajo enviado por el distinguido colega, organizador de estas Jornadas, mi respetado amigo el Profesor doctor *Ortiz de Guinea*. Conuerdo con él en la necesidad de una reglamentación del art. 85 del código.

d) *Testamentos*. La posibilidad de que sean otorgados a bordo de la aeronave se establece también en el art. 85 del código aeronáutico.

¿Cuál será la forma, si la ley nada dice, en que podrán ser otorgados los testamentos a bordo? Antes de hacer ninguna

consideración al respecto, volvemos a insistir en la necesidad de que sea reglamentado este art. 85 del código.

Y mientras así no sea, estamos evidentemente ante una situación de tener que interpretar la ley. Dos son las principales preguntas que pueden hacerse: ¿Es un principio del derecho de la navegación que se puedan recibir testamentos a bordo? ¿Son aplicables al testimonio a bordo de aeronave las disposiciones del C. C. para testamentos marítimos?

Intentaremos responder por orden. De los trabajos presentados, uno, el del Profesor doctor *Ortiz de Guinea* se pronuncia por la negativa, en general, a ambas preguntas. El otro, de la Escribana *Fani Oñate*, se pronuncia afirmativamente.

Ante la falta de reglamentación, parecería seguirse que debemos, nuevamente, recurrir al artículo 2º del código, como cuestión no prevista en el mismo. Es claro que el problema es más fácil para nosotros por cuanto la cuestión de fondo sí está prevista: se pueden otorgar testamentos. Lo único no previsto es la forma que éstos deben tener, el procedimiento para otorgarlos, etc.

Parecería ser, de acuerdo a lo que ya dijimos al hablar de los temas del diario de a bordo, que es un principio del derecho aeronáutico (es decir del derecho de la navegación no contradicho por el derecho aeronáutico) el que se puedan otorgar testamentos, y, en los términos del art. 2 referido, la ley italiana es una ley análoga, en cuyo art. 888 remite, como bien lo dice la Escribana Oñate en su trabajo, a la ley civil de ese país (arts. 616, 611 a 615 CC).

Y si recurrimos para buscar la solución al CC, nos encontramos con que el legislador ha querido facilitar la necesidad de testar a las personas que se hallan en situación extraordinaria: testamento militar (arts. 3672 a 3678), testamento marítimo (3679 a 3686), testamento consular (arts. 3636 y 3637) y testamento en caso de epidemia (art. 3689).

De lo dicho se sigue que, a falta de reglamentación de la ley, podemos entender que el testamento otorgado a bordo de la aeronave, tendrá que ser con la forma de los testamentos especiales que el código civil prevé para el marítimo: es decir, que puede ser escrito por cualquiera a condición de que sea firmado por el testador y hacerse por duplicado; se otorgará ante el Comandante de la aeronave (pues el código aeronáutico limita a él la posibilidad) y tres testigos. No estableciendo la ley aeronáutica una limitación como la del art. 3684 CC en cuanto a la validez pasados los 90 días del desembarco sin que

se produzca la muerte del testador, no debe entenderse ese principio por válido.

Ahora bien. Aparece una distinción fundamental entre la aeronavegación y la navegación por agua, y está dada (para nuestro caso) por la duración del viaje. Ya en derecho marítimo se discute si debe ser en alta mar o puede ser en los ríos interiores. Y Vélez se pronuncia por esta última alternativa, con lo que se aparta de los códigos chileno y otros. Conforme BORDA, *op. cit.* pág. 278. Es decir, que lo que nos está dando la necesidad es la razón de urgencia. Por ello, parecería ser que solamente cabe el testamento especial.

Una otra cuestión. ¿Cabe que un pasajero o miembro de la tripulación pueda testar por este procedimiento si la aeronave hubiere caído accidentada en despoblado, mientras esperan que lleguen auxilios? Parecería que la respuesta es afirmativa, en tanto entiendo que el comandante conserva sus facultades delegadas que lo fueron por el viaje, así como conserva su poder de autoridad y de disciplina (art. 81 CA).

El comandante deberá tomar anotación en el Libro de Navegación y entregar una copia en la primera escala, enviando la otra, que tuvo guardada entre los papeles de la aeronave, a la autoridad aeronáutica.

e) *Otras Incidencias.* En el libro de navegación deberá el comandante registrar también otros hechos. Ello así en interés de la aeronavegación en general, del explotador, del suyo propio, de los pasajeros y cargadores, de los terceros, y, en general, de toda la expedición. Ya hemos visto cuál es el valor que tienen esas reglamentaciones en el libro de navegación.

e/i) *Echazón.* En la primera oportunidad que el comandante tenga, deberá registrar con todos los detalles posibles las circunstancias que lo movieron a arrojar durante el vuelo mercaderías o equipajes, a lo que lo autoriza el art. 86 del código. Deberá, si pudiera, individualizar las cosas arrojadas a los fines de la liquidación de avería que establece el art. 154.

e/ii) *Compras.* Deberá asimismo, registrar las compras que hiciere de conformidad al art. 83 del código, así como los gastos necesarios, indicando la necesidad que hubo, y todas las demás circunstancias que hagan a la cuestión.

e/iii) *Delitos o infracciones.* El art. 204, del código aeronáutico obliga al comandante a levantar un acta en el libro de navegación, sin perjuicio de la que labre la autoridad aeronáutica del lugar del primer aterrizaje, en los casos que durante el vuelo se cometiese algún delito o infracción.

e/iv) *Novedades*. Deberá, por último, el comandante registrar en el libro que comentamos cuantas más circunstancias o novedades se produzcan a bordo, que él considere que puedan tener alguna repercusión en lo que hace a los derechos o deberes de las personas afectadas.

Luego de terminada así la revista del tema que relato, cobra fuerza una afirmación repetida a lo largo del mismo, que ha sido también hecha por los autores de trabajos presentados. Es necesaria una reglamentación de la materia. Y en la ponencia que, con sencillez, me animo a presentar a estas Jornadas, sintetizo algunas de las conclusiones a que deberíamos llegar en el tratamiento de este tema que, desde hace años, viene siendo objeto de preocupación de OACI, IATA y otros organismos.

PRESIDENCIA: Tiene la palabra el Dr. Pandolfo.

DR. PANDOLFO: En la legislación nacional y sus reglamentaciones se encuentran previstos los libros y documentos de a bordo de las aeronaves. Es cierto que no se han determinado estos instrumentos en un solo cuerpo legal; pero, ya sean en leyes o reglamentos correspondientes, los libros y documentos son tratados, con relación a la institución jurídica que tratan.

Originariamente, en los convenios internacionales, los libros y documentos de a bordo de la aeronave fueron convenientemente legislados. Los antecedentes internacionales referidos, los encontramos en las Convenciones de París y de Chicago. Hago notar que en los convenios bilaterales de transporte aéreo internacional celebrados por la República Argentina, hizo aplicación de los principios contenidos en los artículos que establecen la validez de los certificados de aeronavegabilidad y de las licencias y patentes del personal navegante. Es decir, aquí está el principio general del Convenio de Chicago ratificado por la Ley 13.891 y en los convenios bilaterales volvió a repetir la misma disposición. Por otra parte quiero hacer notar que la Dirección General de Aviación Comercial en virtud de la disposición 921 del 12 de mayo de 1955, y por aplicación de lo dispuesto en el N^o 6 rubrica todos los libros de a bordo y les asigna la foliatura que les corresponde en el momento en que se produce la afectación de la aeronave. Por otra parte, quiero aclarar que en las leyes y reglamentaciones aeronáuticas se encuentran perfectamente especificadas cada uno de los documentos que debe llevar la aeronave. En el art. 29 de

la Convención de Chicago a que hizo referencia el Dr. Ferrer y en el código aeronáutico están perfectamente determinados. Pero además existe el decreto 10.504 del 28 de mayo de 1952 que reglamenta el transporte comercial para aeronaves y en el art. 9 establece con precisión que la aeronave debe llevar a bordo la declaración general, el manifiesto de pasajeros, el manifiesto de carga y la declaración internacional de equipaje. El plan de vuelo se encuentra reglamentado en un manual editado por la Dirección General de Circulación Aérea y aeródromos denominado reglamento de vuelo de manera que no en todos los casos debe llevarse el plan de vuelos sino en cinco supuestos perfectamente determinados y de acuerdo con la reglamentación serían los siguientes casos: 1º) cuando se proyecte o sea imperativo efectuar vuelo I. F. R.; 2º) para los vuelos a través de las fronteras internacionales; 3º) para los vuelos comerciales regulares; 4º) cuando lo requieran especialmente disposiciones expresas de la autoridad aeronáutica competente; 5º) vuelos realizados dentro del territorio nacional por aeronaves extranjeras y aeronaves con matrícula de organismos interestatales y aeronaves del Estado. Estos casos están específicamente determinados en las reglamentaciones respectivas de manera que yo estimo que los libros y documentos de a bordo, están determinados con precisión en la ley vigente y en la reglamentación dictada en su consecuencia. En cuanto a las licencias y patentes por aplicación de los decretos 6.998 del año 1961 y 5.806 del año 1963 y la ratificación, mejor dicho la adhesión por parte de la República Argentina al anexo 1 de la Convención de Chicago que legisló sobre las licencias del personal, se ha recopilado en el R. A. 10 que actualmente está en vigencia, con algunas modificaciones, no sustanciales, pero es el reglamento que actualmente determinan las licencias y habilitaciones aeronáuticas civiles. Muchas gracias, señor Presidente.

PRESIDENTE: Muchas gracias Dr. Pandolfo. Dr. Simone, por favor tiene la palabra.

DR. SIMONE: En principio cabe felicitar al Relator por su prolijo y minucioso relato. Lamentablemente mi intervención en este momento va a ser para expresar unos puntos de disidencia con el mismo que en nada empecen el elogio que antes formulara. El distinguido Dr. Ferrer señaló que el Comandante de aeronave es un funcionario público y a partir de allí construyó toda una elaboración de la que resultaba que los libros a su cargo debían ser calificados como instrumentos au-

ténticos y de la que se justificaban también los matrimonios que pasaran en su presencia. Pienso y en esto se basa mi discrepancia, que en la primera ponencia está nuestro distinto enfoque. El comandante no es un funcionario público. El Dr. Ferrer hizo una referencia al capitán de buque muy bien hecha y, precisamente, el capitán de buque apoya esa discrepancia que voy a señalar. El comandante o capitán, para el caso es lo mismo, aunque actúen como delegados de la autoridad pública, son funcionarios públicos. Ser delegado significa que se inviste en un determinado momento, y para una circunstancia especialísima que hace a la salvaguardia común, incluso la del propio capitán, bienes y personas a su cargo, la posibilidad de disponer medidas, de adoptar resoluciones graves, extremas que, incluso, pueden llegar al perjuicio y al daño en la salud propia o de terceros, en salvaguardia de esa comunidad que está bajo su autoridad. En ese caso y solamente en éste, el capitán o el comandante adquieren, por gravitación natural, la delegación de la autoridad pública. El mismo código aeronáutico, en su art. 81 lo reconoce al otorgar al comandante el poder disciplinario necesario para velar por la seguridad; lo dice claramente, por la seguridad de la tripulación y el poder de autoridad sobre los pasajeros.

El art. 86 del nuevo código aeronáutico concede al comandante de aeronave la atribución de lo que en derecho de la navegación se conoce como acto de avería gruesa.

El acto de avería gruesa es el auténtico acto de disposición del funcionario público. El hombre, la persona que en el supuesto de ese art. 86 ordena el sacrificio, la destrucción, en este caso la echazón de determinados bienes para salvaguardar y para conservar el resto, debe estar investido de la máxima autoridad para disponerlo. Solamente en ese caso el comandante adquiere la calidad de delegado de la autoridad pública y no más. También el art. 82 el mismo código aeronáutico obliga al Comandante, fijémonos un poco como acá está confirmando esa posición que yo sostengo, obliga al comandante a permanecer en su puesto hasta tanto haya tomado las medidas útiles para salvar los pasajeros, la tripulación y los bienes que se encuentran a bordo. Tomar esas disposiciones significa, en determinado momento, que el comandante debe ordenar a sus dependientes, a sus subordinados, incluso al pasaje, medidas extremas que pudieran llegar hasta provocarles una lesión personal. En ese momento y voy a usar una frase feliz del maestro Malvagni, en ese momento, acá el comandante pa-

ra la aeronave, allá el capitán, para el buque, están actuando como un bombero o un policía en ejercicio de sus funciones. Y no más, ni antes ni después. Y voy un poco a ratificar este concepto a través siempre del mismo código aeronáutico. El art. 79 señala, en su segundo párrafo, que la designación del comandante corresponde al explotador, de quien será representante. De tal forma, el comandante tiene sobre sí distintas funciones: funciones de representación del explotador, en cuanto a actividad privada, sea o no comercial; funciones de depositario de la carga, por lo que algunos han creído ver en ellas impropriamente que está representado el cargador, pero en verdad no, es nada más que un mero depositario de la carga, y por eso se justifican las medidas que debe adoptar en salvaguardia de esa carga. Y finalmente, entonces sí, en determinados casos muy expresos, adquiere la delegación de la autoridad pública y no más. Entonces vemos que si, por oposición compartiéramos el criterio del distinguido amigo Ferrer y asignáramos al comandante el carácter de funcionario público, el cargador, ante el daño de la carga, se sentiría autorizado a reclamar del Estado el perjuicio sufrido por vía de la representación pretendida. Creo que con esto cae la posición. Las distintas funciones del comandante han sido muy bien estudiadas, además de los trabajos mencionados por el Dr. Ferrer, por Giuseppe Guerrieri, por Francesco Alessandro Querci y por Indalecio Rego Fernández, éste en un trabajo presentado en las Jornadas de Salamanca en el año 1964. Volviendo al tema, si el comandante no es un funcionario público según mi opinión y analizamos las otras dos consecuencias del Relator según aquella resultante, lamentablemente y en mi concepto, tampoco podrían darse estas consecuencias. La segunda consecuencia le lleva a decir al Dr. Ferrer que los libros de a bordo se transforman en instrumentos auténticos. Lamento acá, como derivación de lo anteriormente expresado y por las mismas especificaciones que la norma de derecho común señala, negar esa consecuencia. El mismo artículo 979, inc. 2º del Código Civil, que señalara el Dr. Ferrer, establece que son instrumentos públicos cualquier otro instrumento que extiendan los escribanos o funcionarios públicos en la forma que las leyes hubieran determinado. Si el comandante no es funcionario público ergo, según apuntara, sus registraciones carecerían de la calificación de instrumento público. Pero por otra parte, el mismo art. 1035 del código civil, en su inc. 1º señala cuando y solamente cuando, los instrumentos privados adquieren la auten-

ticidad que recién en ese momento y no antes les confiere el carácter de instrumentos públicos. El art. 1035, inc. 1º señala que la autenticidad de un instrumento privado deviene de su exhibición en juicio o de su archivo en cualquier repartición pública, para cualquier fin. Volviendo un poco a la comparación y al paralelo con el Derecho de la Navegación, los libros sobre todo el libro de la navegación, el capitán de buque tiene la obligación de presentarlo y dejarlo en archivo ante la autoridad marítima de distintas maneras: si el buque realiza una navegación de ultramar, al término de su viaje en redondo; si el buque tiene una navegación portuaria, al término de cada seis meses, si el buque tiene una navegación fluvial, al término de cada mes. Recién entonces y no antes, esos libros adquieren la calidad de instrumentos, auténticos. Finalmente, lamento también no compartir la tercera ponencia del Dr. Ferrer, como consecuencia de lo ya expresado. Refiero a saber si el comandante de una aeronave puede pasar ante sí o registrar matrimonios, a pesar de la disposición afirmativa del art. 85. Pienso que aquí también deberá entrar a regir el ordenamiento común y éste está dado por la ley 2393 de registro civil. El art. 37 de la ley 2393 señala que el matrimonio deberá celebrarse ante oficial público encargado del registro civil. El comandante, en los momentos en que adquiere la delegación de la autoridad pública, no es encargado de registro civil. En cambio cuando el art. 46 de la ley 2393 posibilita los llamados matrimonios "in extremis", solamente los posibilita ante el funcionario judicial, textuales palabras, y en el 47 señala que en los casos del artículo anterior, es decir cuando posibilita esos matrimonios, el acta de la celebración del matrimonio será publicada durante ocho días, por medio de avisos fijados en las puertas de la oficina. En concreto, señor presidente, se me ocurre, que aunque derivada de las propias funciones del comandante, el Dr. Ferrer pudo válidamente entender que el matrimonio podía ser convalidado por el expreso texto del código aeronáutico y porque, en definitiva, el mismo art. 2 del código en el señalamiento de cómo se integraban las lagunas del derecho aeronáutico autorizaría a crear o tomar incorporadas estas normas, estimo que también allí la perspectiva es distinta. No se puede, por vía del art. 2 forzar la expresa disposición de normas de derecho común. Es un problema de integración de leyes. Otras ramas de derecho tienen una norma similar al art. 2 del código aeronáutico, como el Codice della Navigazione Italiano y llevan, a través de su sistematización

autónoma a lo que se ha dado en llamar la integración de la ley. Cuando así ocurre, con la adopción de una norma de otro ordenamiento jurídico, no significa que desdiga su origen. Por ejemplo, una norma de Derecho común adoptada por la ley aeronáutica o marítima no equivale a que deba considerarse la norma aeronáutica o marítima, en su caso, sino que esa norma de derecho común permanece siendo de derecho común. Qué ocurre si, ante un hecho de la navegación o de la aeronavegación, la norma pertinente pretende configurar o conceptualizar figuras, sujetos de derecho, que las normas de derecho común ya tienen plenamente clarificadas. Entonces, esas normas de derecho común van a integrar la norma aeronáutica, sin desdecirla en aquello en que la norma aeronáutica, de por sí, las convalide. Quiere decir entonces que por vía de integración de la ley las normas de derecho común, procesal, penal o administrativo, nunca van a desdecirse en lo que por sí señalen sino que van a integrarse en un complejo con la misma norma aeronáutica para posibilitar la integración de la laguna que, en definitiva, hace a la sistematización autónoma de la materia. Pero no más.

PRESIDENTE: Tiene la palabra el Dr. Folchi.

SR. FOLCHI: Señor Presidente, yo simplemente quería hacer una acotación, porque temo por lo que acaba de manifestar el Dr. Simone, que nos vayamos a enfrascar en una discusión extensa, originada en un problema meramente terminológico. Como se refirió el Dr. Ferrer —a quien con toda cordialidad felicito por su magnífico relato—, a funcionario público, y a raíz de la observación que acaba de hacer el Dr. Simone con respecto a ese problema, yo creo que evidentemente una de las funciones —como decía precisamente el Dr. Simone—, del comandante, es la de delegado de la autoridad pública, la de oficial o funcionario público. Claro, al hablar de funcionario público parece que estamos hablando de empleado que es designado por decreto, o en fin, da una sensación de dependencia directa del Estado en alguna función determinada; yo creo que de todas maneras el concepto del Dr. Ferrer — por lo menos creo interpretarlo así, y le ruego que me diga si estoy en lo cierto o estoy equivocado—, es en el sentido al que incluso creo que se refiere el Dr. Simone; es decir, al de que es un delegado de la autoridad, es un oficial público que en determinado momento, por prescripción legal, realiza o cumple funciones, circunstancialmente, que de ordinario le

son ajenas. Así, por ejemplo, el Código de Procedimientos en lo Criminal, de la Capital y de varias provincias, asimila a los oficiales públicos a aquellas personas particulares que encuentran a alguien cometiendo un delito, o sea "in fraganti", y puede ese personal arrestar o detener al delincuente y obligarlo a presentarse ante la autoridad. Digo esto, porque advierto que a lo mejor se produce una discusión por una mera cuestión terminológica, y se me ocurre que quizás de esta manera podría ser salvado el problema. Nada más y muchas gracias.

PRESIDENTE: El Dr. Videla Escalada tiene la palabra.

SR. VIDELA ESCALADA: Señor Presidente. Dos menciones iniciales directas para el Dr. Ferrer. Una de profunda gratitud por sus primeras palabras; las agradezco porque sé que son el reflejo de una vieja amistad que se mantiene a pesar del tiempo y la distancia. Y una segunda de felicitación, porque encuentro admirable el relato que ha hecho, puesto que prácticamente ha agotado el tema.

La circunstancia de acompañarlo en casi todas sus conclusiones no hace a esto, que confieso en una proyección objetiva, en la que he prescindido de todo lo que pueda ser un sentimiento.

Voy a tratar ahora de complementar algunas ideas e, inclusive, dar mi opinión con respecto a la discrepancia que ha planteado el Dr. Simone y lo voy a hacer muy brevemente.

Creo que en el problema de los documentos de a bordo la vigencia del Convenio de Chicago y las referencias que se han hecho a él, son importantes, decisivas, porque efectivamente ahí está la base de la regulación del tema.

Los decretos reglamentarios confirman, por otra parte, el contenido básico del Convenio y es posible, diríamos aún, es prudente que todo eso sea reajustado o reordenado, inclusive, que se haga más fácil el conocimiento de los interesados.

Con respecto a la mención del libro de navegación que facilitó el Dr. Mellone, hago notar que en la referencia que se hace allí al art. 80 corresponde al código anterior. Es el 85 actual y, por consiguiente, esa página, con todas las fallas que tiene, es efectivamente la destinada a recoger estos actos particulares, actos que, por otra parte, no sólo el Código Aeronáutico considera excepcionalmente sino que una de las disposiciones que se citó aquí, la referida a los nacimientos, las califica de accidentes, al decir "cuando ocurre uno de estos accidentes". Es mucho más accidental que eso ocurra en una aeronave por

la circunstancia, destacada por el Dr. Ferrer, de la brevedad del viaje.

La eliminación de la nómina de los pasajeros obedece a que, en rigor, no se imponen aquí los requisitos de migraciones, etc., que exigen mantener todavía en el ámbito internacional, lo cual ha llevado a que sea lo más normal y común posible, al igual que frente al tren o al automóvil, ómnibus, u otro medio de transporte colectivo.

En cuanto a las funciones del comandante, me parece que ordinariamente los estudiosos de este tema suelen, por lo menos, asignarle tres categorías distintas de funciones: una, las que provienen de su carácter de representante del explotador, otras que se le atribuyen por su misma categoría de responsable de la operación aérea, para usar el término del citado Dr. Indalecio Rego Fernández y, finalmente, las últimas que lo enfocan como oficial público.

¿Donde está la designación de este oficial público? Precisamente, en la disposición de la ley que le asigna determinadas funciones, las de registrar matrimonios, testamentos, nacimientos, en las mismas condiciones, naturalmente que con las características propias del tema, que tiene el oficial público en lo común.

De manera que entiendo que es oficial público y me remito a una notable calificación de las funciones del comandante hecha por Luis Tapia Salinas, maestro del derecho aeronáutico hispanoamericano, donde en una nómina detallada las ubica perfectamente.

Respecto al problema de la sanción al comandante cuando vio a sus funciones de mantener intactos los registros, creo que pueden ocurrir dos situaciones: que el asunto sea suficientemente grave como para configurar un delito, violación de deberes de oficial público, lo que, para el Dr. Ferrer, si llegara a tipificarse en esa forma, estaría dentro de la sanción del Código Penal.

Pero es posible que, aunque no ocurra eso, si ocurre en una falta aeronáutica cuya nómina no fue incluida en el Código, quedaría librada la sanción a la autoridad administrativa. Entiendo que hay muy pocos casos; acá se me recordaba uno, de un hijo de uno de los grandes juristas latinoamericanos, el profesor Hamilton, el maestro chileno, que nació a bordo, pero parece caso excepcional; de cualquier manera, efectivamente, las disposiciones referentes a los nacimientos en alta mar pueden ser aplicadas.

Quisiera anotar que el art. 85 establece que la copia autenticada debe ser remitiada, no a la autoridad aeronáutica, sino a la autoridad competente. Personalmente interpreto que sería la dirección del registro civil que correspondiera.

Por otra parte, entiendo que, en el enfrentamiento de las ideas del Dr. Ferrer con el Dr. Ortiz de Guinea tiene razón el Dr. Ferrer: el “casi” del Dr. Ortiz de Guinea destruye prácticamente su argumentación ya que basta que haya alguna circunstancia en que esto sea imprescindible para que se deba reconocer la posibilidad, y crea también que no basta que sea el simple matrimonio in extremis, en el sentido en que podría estar definido en el art. 3573. Además sería bastante semejante a aquel caso de nulidad en la renta vitalicia constituida en cabeza de quien muere dentro de los 30 días.

Creo que se refiere a situaciones concretamente tratadas en la ley, como la del art. 46 de la ley de matrimonio.

Donde entiendo más justificada la observación relativa a que se debió ampliar la reglamentación dentro del Código —a pesar del reglamentarismo característico de Derecho Aeronáutico a que tanto mérito hace Lemoine— es en materia de testamentos.

Si se debió incluir o no la reglamentación es un problema bastante opinable porque, en rigor, estos actos son muy excepcionales y no se debe tender a facilitarlos con una reglamentación sino que más bien se debe dejar simplemente una posibilidad por sí es necesario que esto ocurra, pero sin darle mayor vestidura jurídica. diríamos a la situación, pero repito. que creo que es materia opinable.

De cualquier manera, en la situación actual, como la ley no puede tener lagunas y hay que recurrir a la interpretación, sea por el artículo 2 del Código Aeronáutico, sea por el art. 16 del Código Civil, sea por el camino que el intérprete considere justo, entiendo que las disposiciones sobre el testamento marítimo son las que corresponde aplicar.

Vale decir, que hay que ir al Código Civil. No estoy de acuerdo en que no se haga valer el art. 3684. Creo que ese artículo es razonable y, por consiguiente, me parece que se lo debe mantener porque, en rigor, el que ha hecho un testamento en circunstancias anormales, si después se encuentra en una situación mejor, tiene la obligación de conducta de repetirlo en condiciones normales y aquél acto solamente tendría valor cuando no lo pudiera rehacer, es decir, cuando ha

desaparecido con una vigencia, naturalmente, de un corto tiempo.

La necesidad de hacer otras anotaciones en los libros de a bordo creo que es indudable y la reglamentación complementaria será sumamente útil y sería de desear que se haga cuanto antes. Nada más y muchas gracias, señor Presidente.

PRESIDENTE: Dr. Maldonado tiene la palabra.

SR. MALDONADO: Antes que nada quiero manifestar mi opinión de plena concordancia con el trabajo del Dr. Ferrer a quien agrego, también, mi personal felicitación. Yo arriesgué un breve trabajo en cuanto a la necesidad de tener libros a bordo, y en ese sentido mucho me alegra escuchar a uno de los últimos redactores del Código Aeronáutico haciendo referencia a la vigencia del Convenio de Chicago. Pero voy a repetir, y en ese sentido ampliar un poco, mi pequeña crítica a esa redacción porque justamente en la exposición de motivos la Comisión redactora al referirse a la materia de los privilegios dice que ha sido ampliada notablemente concordiéndolas con las del Convenio de Ginebra de 1948. Me pregunto yo, entonces, porqué para evitar equívocos o posiblemente esa dispersión de la legislación aeronáutica también no incluyeron expresamente dentro del texto del código por lo menos el libro o los libros esenciales para las anotaciones y las registraciones de a bordo. En ese sentido yo creo necesario incluir dentro del texto del código ese libro de navegación o como se lo quiera llamar al cual inclusive se le deben exigir los mismos requisitos que para los libros de comercio, es decir, que sean rubricados y foliados.

Porque justamente en ese otro aspecto de la discusión entre el Dr. Simone y el Dr. Ferrer, yo soy de opinión que la condición de funcionario público del Comandante de aeronave, no está dada por su nombramiento como tal, sino por la función que la ley le asigna. Entonces si la ley en determinados casos como lo aceptó el Dr. Simone, lo inviste de una delegación del poder público, creo que justamente debe tener los medios materiales para que ese ejercicio de la función pública tenga la real autenticidad que esos actos necesitan. Yo creo, con el Dr. Folchi, que la disidencia entre el Dr. Simone y el Dr. Ferrer es simplemente una cuestión de punto de vista o de denominación porque justamente es funcionario público en casos extremos donde realmente es nece-

sario que actúe para mantener la seguridad y la autenticidad de ciertos actos o de ciertos hechos. Nada más.

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

DR. ORTIZ DE GUINEA: Si al momento de fijarse el tema libros y documentos de a bordo yo tenía muchas dudas, después de haber oído la brillante relación, las observaciones del Dr. Simone y las aclaraciones del Dr. Videla Escalada tengo muchas más dudas que antes. Porque la verdad es que se complica, a poco que se estudie, la interpretación del artículo que estamos analizando. Creo que el capitán y el comandante de aeronave son funcionarios públicos. Discrepo con el estudioso que es el Dr. Simone y se que sin duda se ha ubicado en su tesis tras una prolija revisión de antecedentes, pero para ello resuelve el problema la circunstancia de que el Comandante realiza actos que son propios de la función pública en oposición categórica a la privada.

Pienso en consecuencia que podría llegar a ser un instrumento público el libro de a bordo tan parecido al diario de la navegación, del art. 927 del código de comercio. Este artículo con su contenido reglado hace un siglo satisfecería completamente todo lo que es inquietud de aquello que no quiere postergar de vez en cuando al campo más amplio del derecho de la navegación, aunque solo sea para poder cobijarse y protegerse con la fuerza del hermano mayor. Pero ahora que han hablado del nacimiento, yo quisiera saber si el comandante de la aeronave va a registrar el nacimiento sin que se lo denuncie. Es decir que él va a decir ha nacido un niño hijo de fulano, nombre de la madre y si la madre no denuncia el nacimiento ¿puede el comandante de la aeronave declarar ya en esa acta que es hijo de quien no lo está reconociendo? No se me había ocurrido que pudiera dudarse de que la defunción era verificable. Claro está que tiene razón el Dr. Ferrer en el sentido de que el Comandante de la aeronave no tiene aptitud para decir ha fallecido esta persona. Si él no está en condiciones de decir que ha fallecido esa persona, pues no debe decirlo. Pero sí puede decir que ha fallecido por las características del siniestro, no necesitará del asesoramiento de ningún especialista ni técnico y podrá afirmarlo en su carácter de funcionario público como lo hará la autoridad de tierra si en el accidente decapitó el pasajero o el tripulante. Me alarma, y me alarma sobre todo porque lo sostiene un civilista de la talla del Dr. Videla Escalada que

nosotros podamos decir que la función pública se entiende por analogía y lo que se dice para un funcionario público se va a decir para un funcionario judicial. Las funciones públicas siempre están delimitadas y se es función en una órbita pero no en otra. Para mí no hay analogía que permita el desplazamiento y entonces me ratifico en mi convicción de que es necesario para que juegue lo del matrimonio darle la completitud de que carece la disposición del art. 85. Lo mismo digo con relación al testamento. El Dr. Ferrer ha dicho una frase que me va a permitir que risueñamente la comente. El ha dicho: El art. 85 valida que se haga testamento a bordo. Sin necesidad del art. 85 se puede hacer testamento en cualquier lugar del mundo, pues no se necesita lugar especial para poder testar. El problema es la formalidad del testamento y no el lugar pues no hay dudas que puede testar. La ley marca formalidades para casos especiales, pero la analogía tampoco está aceptada en la extensión de aquellas propias de los instrumentos públicos porque se trata de una limitación a la facultad de expresar la voluntad sin más restricciones que las expresas. Acaso hay formalidades previstas para otro estado calamitoso previstas para quien quiere testar urgentemente en una inundación y no quiere hacerlo en la forma indicada. ¿Acaso en un incendio habría necesariamente que decir qué norma me da el Código Civil para testar en esta circunstancia? Pero en esas circunstancias, el interesado debe buscar de hacerlo bajo documento otorgado o testamento cerrado o ante escribano público. No puede pretenderse que haya que abrir las puertas a cualquier forma de testar posibilitando la expresión de última voluntad, en los más variados e inimaginables casos de peligro. No lo entiendo yo así y creo que las formalidades no son susceptibles de extensión analógica sobre todo cuando siempre está al alcance del testador la validez de lograrlo.

De lo que hay que alegrarse de todo esto es que naturalmente seguiremos, parece ser necesario, estudiando el fondo de cada uno de los cuatro problemas que hemos visto, nacimiento, defunción, testamento y matrimonios.

PRESIDENTE: Tiene la palabra el Dr. Videla Escalada.

Sr. VIDELA ESCALADA. Señor Presidente. Cuando la limosna es grande, hasta el santo desconfía. Ya sabía que atrás de lo de "gran civilista" venía algo terrible. Yo no he pretendido extender la función pública por analo-

gía, lo que he dicho es que se le han otorgado funciones de oficial público, expresamente por la ley, y esas funciones de oficial público lo asimilan, lo ponen en la misma posición que al jefe de registro civil. Ese es el problema.

Que al art. 85 lo podemos mejorar, eso lo sabemos todos. Todo es perfectible en la vida y Dios quiera que de esta reunión surja la idea de una redacción mucho más completa, más perfecta y que integre todo el problema. Pero, si en este momento estamos interpretando la que tenemos y buena o mala es la que está en este momento en vigencia, la interpretación que se ha dado es viable. Creo que el derecho tiene que extenderse a temas que evidentemente no han podido ser tratados. Mal pudo Vélez Sarsfield referirse expresamente al testamento que se iba a hacer en una aeronave. Entiendo que precisamente es la misión del jurista extender los principios del derecho para que puedan cubrir esas disposiciones que no estaban ni podían estar contempladas. Nada más y muchas gracias, señor Presidente.

PRESIDENTE. El profesor Muñoz va a hacer uso de la palabra seguidamente.

DR. MUÑOZ: Creo que el problema terminológico que ha planteado el Dr. Simone es muy importante y me parece a mí que habría que distinguir entre función pública, servicio público y fé pública. Evidentemente el código aeronáutico que se está construyendo como la legislación moderna no a base de desintegración de ramas de derecho sino de integración de normas jurídicas contempla estos tres aspectos: porque la aeronáutica, la excepción confirma la regla general, es la prestación de un servicio público y como decía el maestro Bielsa el servicio público es un servicio técnico que se presta al público de un manera regular y continua para satisfacer necesidades públicas y por medio de una organización también pública. Es decir, cuando la aeronave realiza un transporte, aunque sea un transporte comercial, aunque en el código aeronáutico no tengamos el transporte militar porque haya sido excluido a mi juicio correctamente de la ley; además sabemos que ha roto con gran prestigio nacional y que es afortunadamente una doctrina argentina y mundial.

PRESIDENTE. El Dr. Folchi ha pedido la palabra.

SR. FOLCHI. Señor Presidente sólo para una pequeña acotación relativa a lo que acaba de decir el Dr. Muñoz, y en orden al problema del servicio público. Me permito di-

sentir con el Dr. Muñoz en cuanto a que siempre el Comandante está en una función de servicio público. El servicio público ocurre o existe cuando hay un transporte regular pero la actividad aeronáutica no es siempre servicio público, porque el trabajo aéreo, por ejemplo, que es otra de las actividades comerciales que regla el Código Aeronáutico, no es servicio público. Entonces, simplemente con esta acotación, de que no siempre la actividad aeronáutica es servicio público, me permito disentir en ésto. Muchas gracias, señor Presidente.

PRESIDENTE. Si no hay otros oradores anotados, le voy a pedir al señor Relator del tema nos puede hacer conocer las conclusiones generales de esta sesión.

DR. FERRER: Si señor presidente. En el debate de este tema, ha intervenido en primer lugar el Dr. Mellone y hago la aclaración a los señores participantes de que no había incluido expresamente en mi informe el trabajo del Dr. Mellone que es muy preciso y muy detallado y que ha ido al fondo del análisis de cada uno de los documentos existentes porque no me había sido enviado en su oportunidad y si ahora tuvo la gentileza de hacermelo llegar. A continuación intervino el Dr. Pandolfo a quien le debo el reconocimiento agradecido de ser íntimo amigo y discípulo del maestro Enrique Ferreira en la reflexión que él hizo no como una enmienda a los recuerdos que se habían hecho en este Congreso, sino como un reconocimiento especial de cariño a este jurista y a este maestro que afortunadamente está vivo aún. Nuevamente el Dr. Pandolfo, discípulo del Dr. Ferrer, muchísimo le agradezco lo que usted dijo de don Enrique. Ahora el Dr. Pandolfo nos ha traído una serie de observaciones sumamente interesantes. En primer lugar respondiendo a una observación del Dr. Mellone dijo que los convenios que la Argentina ha hecho para el tráfico aéreo internacional son todos, por supuesto por aplicación de Chicago, naturalmente que hay una concordancia total en eso. Asimismo nos dice el Dr. Pandolfo que la Dirección Comercial de Aviación Comercial en el art. 6º del decreto 821 entrega rubricado cada libro. Es cierto entrega rubricado cada libro y eso yo lo manifesté. Mi crítica se basó en que siendo un instrumento público y teniendo que dar fé suficiente, ese libro debía ser sellado en cada hoja, cosa que no ocurre. El documento es habilitado en la primera hoja en la misma forma en que la Dirección también habilita otro tipo de documentos que por no considerarlos jurídico no

los he querido analizar tal es el caso del Libro de Quejas. No es un documento de la aeronave como alguna de las otras que se han mencionado. No tiene sentido, me parece, esto del libro de quejas porque no es un libro de quejas, en definitiva es un libro de actas para el asentamiento de las protestas que respecto a los problemas del transporte pudieron ocurrir y que las empresas y la Dirección lo denominan libro de quejas como si fuera el caso de un ómnibus, por ejemplo. Más adelante nos dice el Dr. Pandolfo con mucha precisión que el problema está reglamentado, el problema de los documentos que tienen que estar a bordo está reglamentado tanto en el caso del decreto 10504 del año 52 que reglamenta el transporte y que está vigente todavía, a pesar de su antigüedad, como el de los manifiestos de los pasajeros y manifiestos de cargas, y la declaración de equipajes. Estos son evidentemente documentos que existen y por eso están a bordo de las aeronaves. La crítica mía no era la falta de reglamentación sino a la falta de integración de la reglamentación en un documento único que lo hiciera accesible y por eso narré la anécdota del caso de circulación aérea y aeródromos.

Después se refirió el Dr. Pandolfo al caso del plan de vuelo. Yo omití la consideración del plan de vuelo en razón de que ya no es más un documento de la aeronave porque si hubiera sido un documento como antes era, si lo habría considerado. El plan de vuelo en el caso del transporte comercial (en las otras variantes, casos naturalmente que tiene que existir), justamente por obra y acción de ese comité de facilitación del transporte aéreo que ha incidido también en las reglamentaciones nacionales, en nuestro país ha sido suprimido como uno de los libros de a bordo. El plan de vuelo no lo confecciona en este momento el comandante de la aeronave en el caso del transporte porque en los otros casos naturalmente que sí tiene que hacerlo, (en cualquier otro vuelo tiene que hacerlo, en las cinco variantes que analizó el Dr. Pandolfo) sino que lo confecciona el despachante de aeronaves y que por vía compañía —Dirección Nacional de Circulación de un Aeródromo pasa directamente sin que entre a la aeronave. Eso no significa que la aeronave salga sin plan de vuelo, sino que hace fe a los sistemas de ayuda de aeronavegación que por radio comunican el plan de vuelo, con la certeza el que lo transmite, de la realidad del mismo porque ha sido firmado por la empresa a través del despachante que es su funcionario. De modo que el

lugar de destino, que es el objeto que tenía el código aeronáutico anterior, conoce ese vuelo, para prever las circunstancias posibles en caso de accidentes o desaparición de la aeronave o la necesidad de prestar auxilio. En fin, el sistema de protección eso se hace únicamente por VHF por radio. No es ya un documento en el transporte aéreo, repito, de la aeronave. Por eso es que expresamente yo no lo había mencionado. Aunque por supuesto es muy útil la información del Dr. Pandolfo que yo había omitido por no considerarla de interés.

A continuación se refirió el Dr. Pandolfo al caso de las licencias y a que están en nuestro país establecidas con fuerza obligatoria por los decretos de los años 51 y 63.

Luego de la intervención del Dr. Pandolfo se plantea la disidencia de mi querido y respetado amigo el Dr. Simone, quien niega el carácter de funcionario público al comandante de la aeronave con lo cual aparecen negadas también muchas otras de las afirmaciones posteriores que en alguna medida eran consecuencia de este punto de partida. Dice el Dr. Simone que no es un funcionario público el comandante de la aeronave. Pero sí reconoce que es un delegado de la autoridad pública y con la versación que le es característica se remonta al derecho marítimo y en la referencia que hace al código italiano de la navegación nos trae y nos explica el porqué de esta delegación de la autoridad pública. En definitiva yo casi adelantándome a la primera intervención del Dr. Folchi, diría que estamos en lo mismo y coordinándola con la intervención del Dr. Muñoz diríamos que es un problema de nombres, no es un funcionario público aunque yo había aclarado que el Estado no lo nombra. Sabemos que no es típico funcionario público que nosotros conocemos detrás de la barandilla de las oficinas, no lo nombra el Estado y porque no lo nombra el Estado y porque no es su dependiente, el Estado no es responsable en general, del hecho del Comandante. Será responsable el Estado del hecho del Comandante cuando en uso de esas funciones de funcionario público hubiera omitido éste, su delegado (para concordar con el Dr. Simone) hacer lo que la ley le manda. Sí, es responsable el Estado lo es por delegación, por ese carácter de delegado de la autoridad pública que tiene el Comandante si hubiera violado la fe pública y la obligación pública que tenía. No en el caso del depositario, que me permito disentir con el Dr. Simone porque en ningún caso, el comandante se entiende, puede ser depositario de la

carga porque en el contrato de transporte no hay la superposición del contrato de depósito y de acarreo. Hay un solo contrato que se llama de transporte. Pero esa es otra cuestión y sobre eso usted sabe mucho más que yo. Simplemente venía al problema del funcionario público. A continuación el Dr. Simone refiere que el código aeronáutico en el art. 82 obliga a permanecer en su puesto al comandante de la aeronave para tomar esas medidas en caso de urgencia que no hace más que reforzar el carácter de delegado de la autoridad pública en el que creo todos hemos concordado. Nos dice entonces el Dr. Simone que como consecuencia de que el comandante de aeronave no es un funcionario público, los libros de a bordo no serían instrumentos públicos. Ahora lo que no pude precisar con seguridad, es que si la posición del Dr. Simone es la de quitarle el carácter de documento público a los libros o simplemente decir que el argumento del relator de que entraba por esa vía del carácter de funcionario público del comandante para calificar de instrumento público es un argumento equivocado. No pude precisar si niega el carácter o si niega la herramienta que hemos usado para establecer el carácter de documento público que algunos de estos libros tiene, el caso concreto del libro de a bordo. A continuación el Dr. Folchi intervino en la forma recién mencionada para aclarar que en su sentido este es un problema de denominación y que en la exposición del relator el sentido que se había querido dar es delegado de la autoridad pública y no funcionario público con esa palabra. Y entonces el Dr. Folchi dijo que el comandante es un delegado que actúa como un funcionario público con lo que evidentemente concuerdo y concuerdan las intervenciones posteriores también. El Dr. Videla Escalada cree con esa seguridad que él tiene para decir las cosas, hija de una gran experiencia, versación y sabiduría, que el código es concordante con el régimen de Chicago, en lo cual hemos adherido todos. Se refiere al libro de Navegación concordante también con las pobres conclusiones que había llegado el relator e igualmente dio las razones por las cuales se había eliminado el libro de registros de pasajeros si bien mereció en alguna medida la crítica del relator por la imposibilidad del comandante de hacer registraciones ciertas por que le faltan los nombres a bordo de la aeronave, no es menos cierto que esos nombres también los puede pedir por los aparatos de telecomunicación y la cosa lo soluciona muy rápidamente. Sobre todo con esto

el país no hace más que colocarse en el movimiento mundial en este momento de facilitación del transporte aéreo. Al hablar de las funciones del comandante de la aeronave distinguió las dos categorías: la de representante del explotador, función de orden privado y la de Oficial Público de donde deriva este carácter de delegado de la autoridad pública que el comandante tiene. No le viene, por supuesto, dice el Dr. Videla del nombramiento que le pueda hacer quien es su principal y qué es el único que lo puede nombrar. Nadie puede dar más de lo que tiene. Sino, justamente, de la delegación que el Estado le ha hecho de ese carácter. A continuación el Dr. Videla Escalada refiriéndose a las sanciones establece y distingue dos posibilidades con mucha agudeza. Los delitos, o sea cuando hay violación de esos deberes de funcionario público por lo que evidentemente podría ser sancionado y las faltas en las que, con muy buen criterio, el código no entra, sino que las deja libradas a la reglamentación. La referencia que había hecho el relator al caso de la ley española, no era para proponer una solución mejor al código sino para adherir a la forma como se había regulado su sistema. Concuera con las conclusiones del relator respecto al registro de los nacimientos y piensa que esa comunicación se tiene que hacer al Registro Civil. Quizá en el orden aeronáutico habría que establecer previamente la vía por la que tiene que llegar. Quizá por medio de la autoridad aeronáutica, pero, naturalmente, es completamente ajustada a derecho su intervención. Y respecto al sistema de regular el matrimonio que habíamos analizado, me distingue concordando. Reconoce que el testamento posiblemente se debió ampliar, pero a la vez, como es un tema arduo en lo que están de acuerdo con lo que después nos dijo el Dr. Ortiz de Guinea, se prefirió dejarlo así con muy buen criterio; se aplica el régimen del derecho marítimo. En la disidencia que plantea con el relator es respecto al artículo 3684 del código que en el mismo relato anuncié que siendo un tema sumamente complejo en principio y por no estar legislado me había pronunciado por la Validez, pero, evidentemente, las razones del Dr. Videla Escalada hacen que modifique mi opinión y crea como él que debe ser ratificado ese testamento. A continuación el Dr. Maldonado interviene en el debate concordando con las claras manifestaciones del Dr. Videla Escalada y a su vez ratifica la crítica que había hecho en su trabajo de que si el código en un caso no adhirió al ré-

gimen de una convención porqué lo haría en otra. Bueno, naturalmente, estar en la mentalidad del legislador no siempre es fácil ni al legislador le es fácil también la respuesta a tantas inquietudes que se nos van ocurriendo, yo pienso que eso tiene un sentido —no se si esa es la opinión del Dr. Videla Escalada— que en las convenciones se ha regulado situaciones de orden internacional y por eso es que se mantiene el régimen de los privilegios así. En este caso se va a buscar nuestro bien común más inmediato que es el nacional y por eso es que se da ese matiz a la reglamentación. Piensa también el Dr. Maldonado que el libro de a bordo se debe incluir dentro de la denominación del artículo 10 del código.

Yo creo, como el Dr. Maldonado, que sí se podría haber incluido, aunque no veo inconveniente fundamental en que quede librado, como está, a la reglamentación que en este momento es a través del 821 del año 55 como hemos dicho. Cree también el Dr. Maldonado que el comandante de aeronave es un funcionario público no por nombramiento sino por la propia índole de su función; si la ley lo inviste debe tener los medios materiales para poder realizar esa tarea, nos dice el Dr. Maldonado. A continuación interviene en el debate el Dr. Ortiz de Guinea; nuestro anfitrión, tiene dudas. Nos facilita la tarea creyendo que es un funcionario público o, para decir en la terminología del Dr. Simone, un delegado de la autoridad pública, que en esos momentos tiene las funciones de funcionario público. Respecto al problema de los nacimientos el Dr. Ortiz de Guinea se plantea el problema de si el comandante de aeronave va a registrar un nacimiento sin que se lo denuncie. Como una humilde contribución del discípulo al maestro yo me animaría a decirle que sí, por que los nacimientos no se denuncian, sino que son testigos del hecho los que concurren sin acreditar la autorización de la madre a denunciar el nacimiento y además por el carácter de hecho excepcional, en este caso el comandante de aeronave, como un acontecimiento especial de la navegación. Si primero no valiera por no ser definitivo, como se dan muy pocos casos, entonces como ese acontecimiento ocurrió, tiene la obligación de registrarlo y al registrarlo, ya no puede registrarlo simplemente como un acontecimiento, sino que tiene que registrarlo como un nacimiento. Ahora bien, si hubiera una oposición especial de parte de la madre para que lo registre ya estará el comandante de aeronave frente a un gravísimo problema. En prin-

cipio no puede apartarse de la norma legal. Respecto a la defunción, yo concuerdo con el Dr. Ortiz de Guinea que la muerte puede ser tipificada, pero la narración de los hechos nos está diciendo a cada momento que ha habido equivocaciones por parte de los especialistas que ha motivado los enterramientos en vida. Hay una cantidad de normas que se siguen en la medicina para evitar que las personas que mueren de determinado tipo de enfermedad cuyo nombre no conozco, no sean enterrada sino después de que se hayan cubierto pruebas determinadas, no es tema que yo conozca por eso no entro, a considerarlo, pero sí pienso que puede ser tipificado si el pasajero está en coma, no está en su capacidad decir si está en coma o si ha muerto; respeto por supuesto al Dr. Ortiz de Guinea el caso de la decapitación. El Dr. Ortiz de Guinea piensa que para que se puedan dar los matrimonios y los testamentos el problema tiene que estar reglamentado en el código, en esto su disidencia es firme y no concuerda con las otras intervenciones que se han hecho a lo largo del debate, lo mismo el Dr. Ortiz de Guinea piensa que está en condiciones de hacer el testamento ológrafo. Sí, naturalmente eso por indiscutido es que no ha entrado en el debate de nadie. Cualquiera puede hacer un testamento ológrafo, lo que nosotros estábamos considerando en este caso era la posibilidad de formas especiales, por que cuando el hombre puede escribirlo de su letra y firmarlo se acabó el problema. Lo que pasa que en estas circunstancias especiales —si el código aeronáutico nada hubiera dicho— no se está refiriendo al testamento ológrafo, sino a esas otras situaciones de excepción en que la persona necesita testar y no puede redactar su testamento; apenas puede poner su firma o recurrir a los testigos para que firmen a su ruego. Ese es también el régimen especial del testamento marítimo aceptado aparentemente por varios como forma de ingresar dentro de nuestro sistema aeronáutico. El Dr. Videla Escalada en una intervención posterior refirma su pensamiento que posiblemente fue mal interpretado por el maestro Ortiz de Guinea de que la caracterización de funcionario público no le viene por una analogía de funciones sino por justamente el propio "métier" de la actividad a desarrollar, y entonces nos dá una magnífica lección al decir cual es la labor del jurista; es extender aquellos principios del derecho que no pudieron ser previstos por el legislador evidentemente y darle la inter-

pretación actualizada que en nuestro momento consideramos ajustada a ese derecho que es constante y firme voluntad de dar a cada uno lo suyo. Interviene después el Dr. Muñoz, que refiriéndose al problema terminológico, establece tres modalidades, la función pública por una parte, la fé pública por otra y el servicio público al final, y nos dice que cuando hay transporte comercial estamos frente al caso de un servicio público y a continuación refiriéndose al problema de la fé pública (lamento no concordar con el profesor de esta Casa que nos recibe hoy), se refiere al caso de las constancias sacadas de los libros de los corredores para refirmar el argumento, yo creo que el argumento es real pero no son estas refirmaciones por que los libros de los corredores son instrumentos públicos no por que sean constancias sacadas de los libros de los corredores sino por que el propio Código Civil que establece cuales son los instrumentos públicos así lo establece en uno de los incisos del artículo 1079 dice que son instrumentos públicos respecto a los actos jurídicos, inciso tercero los asientos de los libros de los corredores en los casos y en la forma que determina el Código de Comercio. De modo que el carácter allí de instrumento público, que no lo dice el código aeronáutico sino que nosotros lo inferimos, no vendría en mi opinión, por supuesto, por aplicación del ejemplo citado por el Dr. Muñoz, de los libros de los corredores, pero sí cree en el carácter de funcionamiento público que el comandante de la aeronave tiene, justamente, por el ejercicio de la función y la necesidad de que se preste la actividad. Por último el Dr. Mario Folchi refirmando el carácter de servicio público aclara un concepto que había sido brevemente esbozado es cierto en el informe del relator y que podía ser útil luego de la aclaración del Dr. Muñoz en el sentido de que no siempre con la aeronave en la que siempre por otra parte debe haber un comandante, se está prestando un servicio público; y se refiere a los casos no del transporte sino del trabajo aéreo. Después de esto, para no demorarlos, yo pienso que habiendo una falta de uniformidad, respecto al tema de los registros, respecto a la fundada disidencia, aunque aclaré no la había entendido al final, si era o nó instrumento público. Pide la palabra el Dr. Simone: A lo que yo refería era que el libro de a bordo se transforma en instrumento público a partir de su depósito ante la autoridad aeronáutica, pero en tanto el comandante lo esté es-

cribiendo y esté en vuelo sigue siendo no instrumento público sino privado. Continúa el relator: Naturalmente frente a la aclaración que me ha hecho el Dr. Simone, es instrumento público entonces mientras está en la aeronave. El propio decreto 821 del año 55 establece que esos documentos se tienen que registrar, el libro de navegación se tiene que volver al organismo que lo emitió, que no es el mismo como lo dijo el Dr. Pandolfo por que ha modificado en este momento la legislación comercial y que allí se tendrá que reservar para que tenga esa garantía de seguridad que en ese momento lo transformaría según el Dr. Simone en un instrumento público.

DR. SIMONE: Quiero recordarles que durante diez años fui asesor de la Dirección General de Aviación Comercial y el procedimiento que se usaba en la Dirección era el siguiente: cuando un explotador solicitaba la afectación de la aeronave para realizar un servicio aéreo comercial en la Dirección se le confeccionaba este libro y en la primera página un funcionario autorizado de la Dirección General de Aviación Comercial, lo firmaba y sellaba y foliaba todas las hojas de manera que cuando la aeronave era desafectada o se hubiera utilizado todo el libro debía devolverse a la Dirección y la Dirección controlaba si tenía el número de páginas que había certificado, en caso de que no contara con el número de páginas que originariamente certificaron, entonces se remitía a la justicia de instrucción por que se consideraba que había una adulteración de un instrumento público, y hubo varios casos que se ventilaron ante la justicia de instrucción de la Capital Federal. Eso por una parte, deseo, ya que es oportuno, aclarar lo siguiente, que el reglamento de vuelo en el número 56-1 dice que el plan de vuelo debe ser confeccionado por el despachante de aeronave y esto lo conozco porque desde hace cinco años dicto reglamentación aeronáutica para despachante en la escuela nacional de aviación civil. Entonces dice el reglamento que para la protección del vuelo y para búsqueda y salvamento hay que entregar un ejemplar a la torre de control y otro ejemplar lo lleva el piloto a bordo y si desea rectificar la ruta debe hacer una comunicación por radio aquí está previsto la ruta normal, las escalas de alternativas, el consumo probable, las cargas de despegue y las cargas de aterrizajes, es decir todos los datos técnicos para que el vuelo pueda

realizarse con seguridad. Ahora en cuanto a los datos vuelvo a reiterarles existen una serie de manuales técnicos que la dirección de circulación aérea y aeródromos los venden y en esos manuales técnicos están todos los datos que se requieren con respecto a la aeronave y la operación de vuelo.

PRESIDENTE: Continúa en el uso de la palabra el señor Relator.

SR. RELATOR: En consideración, entonces, con las cosas que se han dicho en el informe del relator y en las intervenciones de los distinguidos integrantes de las jornadas, es que me parece oportuno proponer con sencillez y naturalmente sujeta a cualquier modificación, algunas conclusiones que pudieran salir en nuestro tema.

IV — *Ponencia.* Proyecto de conclusiones en el tema de la 2da. Sesión de Estudios, que el ponente tiene el honor de someter a los señores miembros de las Jornadas: Conclusiones de la 2da. Sesión de Estudios: 1 — Es conveniente que se dicte una reglamentación general del código aeronáutico. 2 — Especialmente se debe tratar, en esa reglamentación, el tema de los libros y documentos de a bordo, indicándose cuáles se deben llevar a bordo de cada aeronave. 3 — Como lo propone el Dr. Maldonado, es conveniente incluir en esa lista al “Libro de Navegación”, al que se debe dar el carácter de instrumento público, expresamente. 4 — Es conveniente que se reglamente la forma en que se han de registrar los nacimientos, defunciones, matrimonios, testamentos y otras incidencias en el “Libro de Navegación”, así como la forma, modo, casos y comunicación de cada circunstancia. 5 — Es conveniente que en la reglamentación se determine, para el caso, la autoridad aeronáutica que debe intervenir. 6 — Es conveniente, asimismo, que esta reglamentación forme parte de una reglamentación integral del código, a la que se agreguen las enmiendas y actualizaciones.

Muchas gracias, señor Presidente.

PRESIDENTE: Entiendo señores miembros de las jornadas que en las conclusiones del señor relator pueden tal vez resumirse en dos: una que abarcaría los primeros pasos expuestos sería la referente a una reglamentación más precisa de todos los supuestos que han analizado separadamente y que la segunda conclusión sería darle un carácter de integridad a ese cuerpo de normas un tanto dispersas aunque al alcance de las personas especializadas pero no precisamente

junto a un cuerpo de leyes como es el código aeronáutico que estamos examinando, en síntesis eso sería la esencia de las conclusiones, si los señores miembros de las jornadas están de acuerdo podemos aprobarlas en esas dos conclusiones fundamentales y en cuanto a la primera haciendo una apertura digamos en cuatro incisos que serían los temas específicamente tratados por el relator. Habiendo unanimidad, quedan entonces aprobadas las conclusiones del señor relator general. Antes de ceder la palabra al señor secretario que les va a informar sobre las actividades que se van a cumplir mañana, quiero manifestar que indudablemente ha sido para mí un privilegio muy grande, dirigir esta sesión en la cual hemos escuchado más de una decena de intervenciones de un hondo contenido científico y de una indudable ponderación jurídica. Con respecto al informe del relator quiero manifestarles que si al comienzo de mi exposición manifesté mi complacencia personal por el prestigio que estaba adquiriendo en los organismos internacionales y me refería precisamente a los trabajos presentados en el noveno coloquio internacional de derecho del espacio en Madrid el año pasado y en el décimo coloquio realizado en Belgrano este año, no me referí precisamente a su seriedad de estudioso y a su investigación aeronáutica, en este contenido solamente quiero recordar que es el sucesor de aquel gran maestro que felizmente vive y nos acompaña y que es muy activo en la investigación no solamente aeronáutica sino espacial, el maestro Enrique Ferreira, lo cual significa además de una notoria distinción una muy grande responsabilidad. Muchas gracias y mis felicitaciones sinceras señor relator y ahora cedo la palabra al señor secretario.

SR. SECRETARIO: Para comunicarles que mañana viernes diecisiete las primeras secciones se van a llevar a cabo a las ocho y quince horas, el Dr. Aldo Cocca va a desarrollar "La nueva regulación de la responsabilidad por daños a los bienes en la superficie". A las quince horas el Dr. Osvaldo Blas Simone tratará el tema: "La limitación de la responsabilidad en argentino oro". Y a las diecinueve horas, el profesor Agustín Rodríguez Jurado versará sobre "Los principios generales del derecho aeronáutico".

PRESIDENTE: Queda levantada la sesión.