

## LIBROS Y DOCUMENTOS DE A BORDO

JORGE DOUGLAS MALDONADO

El artículo 10 del nuevo Código Aeronáutico determina que “ninguna aeronave volará sin estar provista de certificados de matriculación y aeronavegabilidad y de los libros de a bordo que establezca la reglamentación respectiva”.

Pero ocurre que este artículo está incompleto si lo concordamos con el art. 85 que establece que “el comandante de la aeronave registrará en los libros correspondientes los nacimientos, defunciones, matrimonios y testamentos ocurridos, celebrados o extendidos a bordo...”

El nuevo ordenamiento legal de la navegación aérea incurre, a mi entender, en la misma laguna que existía en el Código derogado, en su art. 90. Se habla de libros de a bordo sin determinar, por lo menos, el o los indispensables. No debemos olvidar que muchas de las anotaciones a que se refiere el art. 85 ya mencionado deben merecer plena fe y deben registrarse sin que dejen la menor duda de su fidelidad. Bien es cierto que el mismo artículo ordena remitir copia autenticada a la autoridad competente. ¿Pero qué ocurriría en caso de impugnarse la copia? ¿De dónde surge la fe pública del registro hecho a bordo?

En ese sentido el art. 771 del Código de la Navegación Italiano en su inciso d) establece que durante el vuelo de las aeronaves deben tener a bordo “el diario de ruta” (*giornale di rotta*) y la ley sobre Navegación Aérea española en su artículo 22, determina la existencia del “Cuaderno de la Aeronave” que

“se mantendrá al día en lugar seguro y a disposición de las autoridades que puedan requerirlos”.

El Convenio de Chicago en su art. 29 determina expresamente que “Toda aeronave de un Estado contratante dedicada a la navegación internacional debe llevar a bordo los siguientes documentos, en conformidad con las condiciones prescriptas en el presente convenio: .....

d) diario de a bordo;

.....  
y en su art. 34 dice lo que se debe asentar en el mismo.

La Convención de París de 1919, en su anexo C “señaló la necesidad de que las aeronaves se proveyesen, según fuesen los servicios que efectuasen, de una serie de documentos que especificaba de esta forma: a) diario de la navegación; b) cuaderno de la aeronave; c) cartilla del motor y d) diario de señales. En la Convención de Madrid de 1º de noviembre de 1926 también en su anexo C, figuraban como exigibles los mismos documentos” (1).

Siendo que tanto la primitiva Convención de París como el Convenio de Chicago fueron ratificados por Ley del Congreso, respectivamente por las Nros. 12.152 y 13.891, por lo que de acuerdo con el art. 31 de la Constitución Nacional son Ley de la Nación, llama la atención que la Comisión Redactora no siguiera los mismos criterios que respecto de los derechos sobre aeronaves, observados en el Convenio de Ginebra de 1948 y ratificado por Decreto Ley Nºs 12.359/57, como lo expresó en la Exposición de Motivos.

Creemos necesario que se determine expresamente en el propio texto del Código cuál o cuáles son los libros indispensables, y en ese sentido deben incluirse: a) un diario de a Bordo o de Navegación; b) un Libro de Motores, por su relación con los arts. 10, 2ª parte, 41, 52, y 62 de la Ley 17.285; y c) Libro de Radio y Señales.

Santa Fe, octubre de 1967.

<sup>1</sup> GAY DE MONTELLA, Rafael, “Principios de Derecho Aeronáutico”, Ed. Depalma, Buenos Aires, 1950. Pág. 185.