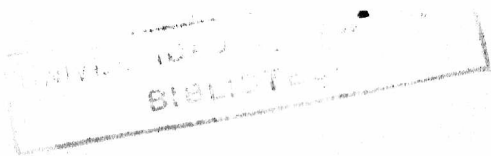


# ELEMENTOS DE DERECHO AERONAUTICO

Alfredo  
Gildemeister



UNIVERSIDAD DEL PACIFICO  
DEPARTAMENTO DE CIENCIAS  
SOCIALES Y POLITICAS



27249

© Universidad del Pacífico  
Departamento de Ciencias Sociales  
y Políticas  
Avenida Salaverry 2020  
Jesús María (Lima 11) - Perú

**ELEMENTOS DE DERECHO AERONAUTICO**  
Alfredo Gildemeister Martínez

Primera Edición: 1964

Segunda Edición: 1974

Tercera Edición: 1984

Cuarta Edición: 1986 – Corregida y aumentada.

*A mi esposa  
e hijos*

UNIVERSIDAD DEL PACIFICO  
BUP - CENDI

## INDICE

PROLOGO DE LA CUARTA EDICION . . . . .	13
Cap. I.- DERECHO AERONAUTICO . . . . .	19
Concepto, contenido y denominación.— Caracteres: a) Autonomía; autonomía legislativa; autonomía didáctica y autonomía científica; b) Dinamismo; c) Politicidad; d) El Hecho Técnico; e) Reglamentarismo; f) Internacionalidad.— Historia.	
Cap. II.- FUENTES DEL DERECHO AERONAUTICO . . . . .	27
La Doctrina.— La Costumbre.— La Jurisprudencia.— La Ley.— Convenios Internacionales.— Convenios Generales.— Convenios Especiales.— Convenios Bilaterales.— Principales organizaciones que interviene en la formación del Derecho Aeronáutico Internacional.— Organizaciones de los Gobiernos.— Organizaciones privadas.	
Cap. III.- LA ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL (O.A.C.I.) . . . . .	45
La Asamblea.— El Consejo.— Comisión de Navegación Aérea.— Otros Comités.	
Cap. IV.- EL ESPACIO AEREO . . . . .	49
Diversas Teorías sobre límites del Espacio Aéreo.— La línea Von Karman.— El problema de la Soberanía.— Teorías.— Teorías de la libertad absoluta y de la libertad limitada.— Teorías que consideran la Soberanía y sus límites.— La Soberanía ilimitada en la altura.— Extensión de la Soberanía hasta el alcance máximo de la ley de gravedad.— Extensión de la Soberanía hasta donde termina la atmósfera.— División por zonas.— La abolición del principio de Soberanía.— Otras	

Teorías.- El derecho de los propietarios de tierras en relación con la navegación aérea.- Teorías jurídicas sobre el espacio aéreo.- Teoría de las zonas de posesión efectiva (Teoría Norteamericana).- Teoría de la servidumbre (Teoría Norteamericana).- Teoría de la ausencia de derechos del dueño del suelo sobre el Espacio Aéreo, inmediato a su propiedad (Teoría Norteamericana).- Teoría de los derechos limitados sobre el espacio.- Teoría de reserva de los derechos del propietario sobre el espacio.- Teoría de Ch. Julliot.- El Air Navigation Act.- Ley Francesa del 31 de mayo de 1924.- Teorías Alemana y Suiza.- Código Civil Peruano.- Otras opiniones al respecto.- Estado actual de las cosas.- El problema de la responsabilidad por el ruido producido por las aeronaves.

Cap. V.- CIRCULACION AEREA . . . . . 63

Servicio de cabotaje.- Aeronaves sin piloto.- Zonas prohibidas.- Aterrizar en aeropuertos aduaneros.- Aplicación de las reglamentaciones concernientes a la navegación aérea.- Reglamento de vuelo.- Ley aplicable.- Disposiciones sobre entrada y despacho.- Medidas para prevenir la propagación de enfermedades.- Derechos de aeropuerto y otros semejantes.- Visitas de inspección a las aeronaves.- Capítulo III: Nacionalidad de las aeronaves.- Matrícula doble.- Legislación nacional sobre matrículas.- Distintivos de matrícula y nacionalidad.- Notificación de las matrículas.- Capítulo IV: Medidas para facilitar la navegación aérea.- Simplificación de formalidades para facilitar la navegación aérea.- Formalidades de aduana y de inmigración.- Derechos de aduana.- Auxilio que debe prestarse a las aeronaves en peligro.- Investigación de accidentes.- Inembargabilidad por infracción de los derechos sobre patentes.- Facilidades para la navegación aérea y sistemas uniformes.- Capítulo V: Condiciones que deben cumplirse con respecto a las aeronaves.- Documentación que deben llevar las aeronaves.- Equipo de radio de las aeronaves.- Certificados de aeronavegabilidad.- Licencias del personal.- Reconocimiento de certificados y licencias.- Diario de a bordo.- Limitaciones sobre la carga.- Aparatos fotográficos.- Capítulo VI: Normas y métodos recomendados internacionales.- Adopción de normas y procedimientos internacionales.- Desviaciones respecto a las normas y procedimientos internacionales.- Anotaciones en los certificados y licencias.- Validez de los certificados y licencias con anotaciones.- Reconocimiento de las normas de aeronavegabilidad existentes.- Reconocimiento de las normas existentes sobre competencia del personal.- Designación de rutas y Aeropuertos.- Clases de servicios en el transporte aéreo internacional.- Los servicios aéreos no regulares.- Servicios aéreos regulares.- Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales.- Tratado de Bermudas del 11 de febrero de 1946 y Doctrina Ferrera.- Nuevo Acuerdo de Bermudas.- Otras libertades del aire.- El Proyecto de Acuerdo Multilateral de 1947.

Cap. VI.- LA INFRAESTRUCTURA . . . . . 79

Aeródromos.- Concepto y clasificación.- Convenio de Chicago: Aeropuertos, instalaciones y servicios para la navegación aérea.- Designación de rutas y aeropuertos.- Mejoras de las instalaciones y servicios para la navegación aérea.- Financiación de las instalaciones y servi-

cios para la navegación aérea.— Provisión y mantenimiento de instalaciones y servicios por el Consejo.— Adquisición o uso de terrenos.— Gastos y prorrateo de fondos.— Ayuda técnica y destino de los ingresos.— Adquisición de las instalaciones y servicios suministrados por el Consejo.— Restitución de fondos.— Los servicios de ayuda a la navegación aérea.— Limitaciones al dominio.— Expropiaciones.

Cap. VII.- AERONAVES . . . . . 85

Concepto de aeronave.— Clasificación.— Naturaleza jurídica.— Nacionalidad.— Matrícula.— Marcas que identifican la nacionalidad y la matrícula.— Libros de a bordo y documentos de vuelo.— Disposiciones que atañen a la circulación de las aeronaves.— Adquisición de la propiedad de aeronaves.— Condominio.— Extinción de la propiedad.— Clases de financiación de las aeronaves.— Hipoteca.— Contrato de Venta Condicional.— Equipment Trust.— Floating Charge.— Privilegios sobre las aeronaves.— Embargo preventivo de aeronaves.— Reconocimiento internacional de Derechos sobre Aeronaves.—

Cap. VIII.- PERSONAL AERONAUTICO . . . . . 99

Personal de vuelo.— El Piloto.— El Comandante.— El Convenio de Tokio y las facultades que otorga al Comandante.— Otros tripulantes.

Cap. IX.- UTILIZACION DE AERONAVES Y SISTEMAS DE PROTECCION DE LA AVIACION COMERCIAL . . . . . 103

Concepto.— Contrato de locación.— Contrato de fletamento.— Charter Aviatorio.— Intercambio de aeronaves.— El explotador.— Formas de Protección de la aviación comercial.— Forfatarios.— Garantía de ganancia mínima.— El Estado como explotador y creador del transporte aéreo.

Cap. X.- EL CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO . . . . . 107

Clases de Transporte Aéreo.— Convenio de Varsovia de 1929 y el Protocolo de La Haya de 1955.— Transporte internacional.— Transportes sucesivos.— Transportes combinados.— Transportes efectuados por el Estado.— Casos en que no se aplica el Convenio.— Transporte de pasajeros.— Billete de pasaje.— Transporte de equipajes.— Talón de equipajes.— Transporte de mercancías.— Carta de porte aéreo.— Indicaciones que deberá contener la carta de porte aéreo.— Falta o irregularidad de la carta de porte aéreo.— Responsabilidad del expedidor por la exactitud de la carta de porte aéreo.— Funciones de la carta de porte aéreo.— Sobre el expedidor, porteador y destinatario.— Protocolo de Guatemala.— Comentario sobre el Overbooking.

Cap. XI.- LA RESPONSABILIDAD EN LA AERONAUTICA . . . . . 127

Clases de responsabilidad.— Liberación de la responsabilidad contractual.— La responsabilidad del transportador aéreo por daños a personas, correo y carga transportados.— Transporte de personas.— Transporte de equipajes y carga.— Transporte gratuito.— Retardo.— Casos de exoneración de la responsabilidad del transportador.— Límites de la responsabilidad.— Cláusulas particulares exonerativas.— Oponibilidad de la limitación en todas las demás reclamaciones.— Dolo o falta equivalente.— Anomalía o falta de los documentos de transporte.— Práctica

de las acciones de responsabilidad.— Conferencia de Montreal de 1975.— El Convenio de Guadalajara y la responsabilidad en el transporte aéreo realizado por quien no sea el transportador contractual.— Caso en que es aplicable el Convenio de Varsovia en lo relativo a transportes realizados por terceros.— Responsabilidad solidaria.— Efecto de las órdenes o protestas dirigidas al transportista contractual o al transportista de hecho.— Derecho a invocar límites de responsabilidad.— Límite de las indemnizaciones.— Acción de daños.— Tribunal competente.— Nulidad de cláusulas que exoneren o limiten la responsabilidad.— Derechos y obligaciones de un transportista con respecto a otro.— La responsabilidad por daños a terceros en la superficie.— Convenio de Roma de 1952.— Principios de responsabilidad.— La responsabilidad respecto a los operadores y usuarios.— Abordaje.— Excepción.— Caso de exoneración de responsabilidad.— Extensión de la responsabilidad.— Garantías de responsabilidad del operador.— Procedimiento y prescripción de acciones.— Aplicación del Convenio y disposiciones generales.— Protocolo de Montreal que modifica el Convenio de Roma de 1952.— El ruido ocasionado por las aeronaves y la responsabilidad.— La Responsabilidad de los Servicios de Control de la Navegación Aérea.— La contaminación en las proximidades de los aeropuertos.

**Cap. XII.- LA COOPERACION COMO MEDIO PARA LA INTEGRACION INTERNACIONAL DE LA AVIACION COMERCIAL . . . . . 161**

A nivel gubernamental.— A nivel empresarial.— Handling.— Intercambio de rutas.— Utilización de aeronaves.— Contrato de intercambio de aeronaves.— Pool.— Consorcio Aéreo.— Política Aeronáutica Latinoamericana.

**Cap. XIII.- ASISTENCIA Y SALVAMENTO DE AERONAVES . . . . . 171**

Obligación de auxilio.— Asistencia y salvamento.— Derechos a prestaciones.— Obligación de denuncia.— Obligación de investigar.— Convenios internacionales sobre asistencia y salvamento.— Convenio de París de 1919.— Convención Iberoamericana de 1929.— Convención Panamericana de La Habana de 1928.— Convenio de Bruselas de 1938. Qué es la asistencia, deber de prestarla y casos en que cesa la obligación. Asistencia de personas.— Responsabilidad y penas.— Indemnizaciones.— Asistencia de la aeronave y de cosas a bordo de la misma.— Distribución de gastos efectuados por los asistentes y distribución eventual de la remuneración entre el explotador y el personal de la aeronave.— Asistencia y salvamento a la vez, de personas y bienes.— Pérdida o reducción de la indemnización o remuneración.— Persona a cuyo cargo correrá el pago de la remuneración.— Bienes excluidos para el cálculo de la remuneración.— Posibilidad de modificación de los contratos de asistencia y salvamento otorgados bajo la influencia del peligro.— Tribunal competente.— Concepto de explotador.— Otras disposiciones.— Proyecto del CITEJA sobre asistencia y salvamento de aeronaves en tierra.— Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago de 1944.

**Cap. XIV.- SEGUROS AERONAUTICOS . . . . . 181**

Convenios y Protocolos Internacionales.— Clases de Seguros Aeronáuticos.— A Personas.— B. Cosas.

Cap. XV.- LAS FALTAS Y DELITOS AERONAUTICOS . . . . .	185
Derecho Aeronáutico Penal.- Las faltas y delitos.- Los delitos aeronáuticos.- A) Extorsión de aeronaves.- El Convenio de Tokio.- Campo de aplicación del Convenio.- Jurisdicción.- Facultades y medidas que puede efectuar el comandante de la aeronave.- Limitaciones.- Caso en que el comandante puede desembarcar personas.- Entrega de personas por el comandante a las autoridades del lugar en que aterriza.- No responsabilidad por las medidas adoptadas.- Extorsión de aeronaves.- Facultades y obligaciones de los Estados.- Obligación del Estado de recibir a la persona que se le entrega.- Facultades del Estado que acepta el desembarco.- Derechos de la persona que ha sido desembarcada.- Otras disposiciones.- Conferencia Diplomática de La Haya.- Tipificación del delito.- Determinación del momento en que se encuentra en vuelo la aeronave y campo de aplicación del Convenio.- Jurisdicción.- Sobre el delincuente.- Persecución y extradición.- Conferencia Diplomática de Montreal.- Tipificación del delito.- Especificación del momento en que se encuentra en vuelo y en servicio la aeronave.- Severidad de las penas.- Campo de aplicación del Convenio.- Jurisdicción.- Medidas sobre el delincuente.- Extracción.- Designación de aeronave.- Colaboración internacional para la prevención de los delitos.- B) Sobrevuelo de zonas prohibidas o de tránsito aéreo limitado.- C) Atravesamiento antijurídico de frontera.- D) Desviación antijurídica de ruta aérea.- E) Conducción antijurídica de aeronave.- F) Violación de deberes del funcionamiento a cargo del control del tránsito aéreo.- G) Violación de deberes del funcionario a cargo de la certificación de idoneidad.- H) Transporte prohibido.- I) Denegación de socorro.- J) Violación de seguridad de los aeródromos.- K) Señalamiento y comunicación antijurídicos.- L) Echazón prohibida.- LL) Vuelo peligroso.- M) Atentado contra la aeronave.- N) Operación antijurídica de servicios comerciales.- Jurisdicción y Competencia.- A) Ley del territorio sobrevolado.- B) Ley de la bandera de la aeronave.- C) Ley del punto de partida.- D) Ley del lugar de aterrizaje.- Sistema Eclético.- Convenciones de París (1919) y de Chicago (1944).	
BIBLIOGRAFIA . . . . .	209

## PROLOGO

*Más de diez años han transcurrido desde que, en 1973, nos cupo el honor, que no es, ciertamente, pequeño, de prologar la segunda edición de la obra "Elementos de Derecho Aeronáutico" de la que es autor el Profesor Alfredo Gildemeister M.*

*En cualquier disciplina jurídica este lapso de tiempo es apenas imperceptible y poco habría que modificar en cuanto a concepciones y doctrinas generales. Sin embargo, en lo que al Derecho Aeronáutico atañe, la dinámica del hecho aviatorio que regula hace que, en diez años y pese a que posteriormente se publicó una tercera edición, ya agotada, sea necesaria una revisión de sus principios. Quizás esta revisión no suponga alteración sustantiva de los mismos, pero sí que resulta necesaria para llevar a cabo la adecuación, dentro del mundo del Derecho y de la regulación jurídica, de nuevos fenómenos y de modalidades y formas de actuar de los que antes ni siquiera noticia se tenía.*

*Como dijimos —y ahora repetimos con justicia— en el prólogo a la segunda edición de esta singular obra del Dr. Gildemeister, debemos agradecer que parte de su tiempo, tan precioso y tan escaso, lo haya empleado en la confección de un libro que tiene valores muy destacados y que ha de prestar servicios nada escasos. El Profesor Alfredo Gildemeister aun en sus quehaceres las actividades académicas de investigador y la práctica cotidiana de los pro-*

blemas —que no son pocos— que la aviación civil conlleva. Su constante estudio de las instituciones que son propias del Derecho Aeronáutico es fruto de la experiencia vivida. Declamos en 1973 que estas dos vertientes de las actividades profesionales del autor confluyen en un resultado: el de esta obra, tan seria, tan práctica y, por ser tan necesaria, tan apreciada.

El Derecho Aeronáutico, en los diez largos años que separaron la segunda de la tercera edición de los "Elementos" del Dr. Gildemeister, ha seguido caminando firmemente en su consolidación como disciplina autónoma e independiente. Se han publicado obras fundamentales en las que la doctrina se depura y decanta. Sirve como ejemplo el "Curso de Derecho Aeronáutico" del Profesor Luis Tapia Salinas (Editorial Bosch, Barcelona 1980). Permítaseme que cite también mi libro "Transportes aéreos especiales" (Editorial Paraninfo, Madrid 1982) en el que se estudian una serie de contratos de transporte aéreo que por sus particularidades resultan arrancados de la normativa general propia de la adhesión que preside al contrato-masa.

Pero no son tan solo los estudios doctrinales los que marcan el camino que separan a estos diez años. Más aún, es la práctica de la actividad de la aviación y la práctica de los tribunales estableciendo interpretaciones originales, las que denuncian el constante andar del Derecho Aeronáutico.

Desde que, en 1929, en la ciudad de Varsovia, se firmó el Convenio que lleva su nombre y que tan amplia ratificación ha tenido en el ámbito internacional, el llamado instituto de la limitación de la responsabilidad parecía incommovible. Las empresas porteadoras por la vía del aire y dentro de sus actividades internacionales, estaban protegidas ante supuestos de infortunio aéreo u otras causas de incumplimiento de sus contratos de transporte, por la responsabilidad limitada que en ciertos casos estaba establecida por la ley. El porteador aéreo responde del daño o perjuicio que haya inferido, pero no hasta el total montante del mismo, sino hasta la cifra establecida según se dedujera de las normas del Convenio de Varsovia, salvo los casos especiales en que este amparo limitativo de responsabilidad no fuere aplicable.

Esta responsabilidad limitada, tan traída y tan llevada, a veces muy controvertida por tratadistas y estudiosos (el argentino Dr. Manuel Augusto Ferrer destaca entre ellos), se ha resquebra-

judo en los últimos años. El mayor peligro sobre el Instituto de la responsabilidad limitada, emanó de la postura de los Estados Unidos que estuvieron a muy poca distancia de denunciar el Convenio de Varsovia, aceptando una fórmula de arreglo que, aún adaptándose formalmente al mismo, suponía un apartamiento de sus principios. Me refiero al Acuerdo de Montreal de 4 de mayo de 1966 relativo a los límites de responsabilidad del Convenio de Varsovia y del Protocolo de La Haya. A partir de entonces la Jurisprudencia vertida por los Jueces y Tribunales de los diversos países no ha sido concordante y la valoración que al "franco oro Poincare" se le ha otorgado ha sido causa de algunas dificultades. La comunidad internacional consciente de ello ha preparado unos acuerdos internacionales modificatorios del Convenio de Varsovia, los Protocolos de Montreal de 25 de setiembre de 1975. Aún se está muy lejos de haber obtenido la solución adecuada aunque las últimas declaraciones jurisprudenciales —en Estados Unidos y en España, al menos— parece que tienden a los clásicos criterios de unificación.

Pero no son tan solo estos ataques a la responsabilidad limitada de los portadores, las novedades importantes que el Derecho Aeronáutico registra en el último decenio. No podría ser así.

La aviación ha continuado creciendo y desarrollándose. Países que se encontraban aún apartados de esta actividad han accedido a ella incrementándose la nómina de los Estados que integran la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) y de las Compañías que forman parte de la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA).

Determinadas actuaciones y prácticas comerciales que eran sospechosas de ilegalidad han brotado al mundo del derecho, como ocurre con la sobreventa de plazas, comúnmente llarrado "overbooking". Los juristas tradicionales no atribuían a esta manera de obrar otra calificación que la de un mero y simple incumplimiento de las obligaciones que para el porteador se derivan del contrato de transporte. Sin embargo, los legisladores de numerosos países, varios de ellos del área iberoamericana, no han dudado en establecer normas que si bien no sancionan la sobreventa si arbitran fórmulas compensatorias en favor de los viajeros excluyendo de ellas determinados supuestos en los que dicha actuación puede estimarse como correcta.

*Hemos hecho las referencias precedentes tan solo para dejar puesto de manifiesto el dinamismo que se observa en la disciplina del Derecho Aeronáutico durante los últimos años, años que, en definitiva, (ellos) no han sido diferentes de los comprendidos en otros períodos, ya que, desde que puede estimarse como nacido, el Derecho Aeronáutico se ha encontrado en una constante evolución.*

*Por todo ello la nueva y cuádruple reincidencia editorial del Dr. Gildemeister, reincidencia que, por otro lado, demuestra el éxito de su obra, es no sólo oportuna sino beneficiosa y necesaria. El Derecho Aeronáutico requiere la constante elaboración y puesta a punto de los estudiosos y que ellos, los que gozan de la privilegiada formación del Profesor Gildemeister faciliten a los que se inician los elementos oportunos para que puedan realizar sus proyectos con esta apasionante disciplina.*

*Concretándonos a la literatura jurídica redactada en español hay obras magnas como la del Doctor Federico Videla Escalada y otros, más directamente apegadas a los claustros universitarios, como la del Doctor Luis Tapia Salinas, de España o el Doctor Alvaro Bauzá Araujo, del Uruguay, sin olvidar múltiples producciones monográficas que analizan exhaustivamente cada uno de los problemas que ofrece el Derecho Aeronáutico. Pero faltaba el manual compendiado que ofreciera una visión de conjunto de esta rama jurídica, apto para estudiantes que por primera vez toman contacto con ella, válida para funcionarios de la Administración Pública relacionada con la aviación civil o con las compañías mercantiles de aeronavegación o, en general, para los juristas que no se dedican con especialidad a estos problemas pero que, en un momento dado y para un caso concreto, necesitan aclarar o conocer un concepto.*

*El libro del Dr. Gildemeister viene, con amplitud, con eficacia, con acierto, a llenar este vacío ofreciendo una panorámica general de las más fundamentales instituciones del Derecho Aeronáutico. Quien tan solo requiera iniciación sobre ellas, quedará suficientemente abastecido; quien, después de conocer las nociones que en el libro del Profesor Gildemeister se le ofrecen, pretenda ampliarlas profundizando en su conocimiento, habrá adquirido la suficiente preparación para acceder con provecho a más compendiosos tratados.*

Este libro "Elementos de Derecho Aeronáutico" que hoy nos cabe la satisfacción de prologar en su cuarta edición, cierra un ciclo de conocimientos que hemos de agradecer a su autor, el Dr. Gildemeister. Don Alfredo Gildemeister ha sabido sacrificar mucha doctrina, que conoce, ha tenido que podar amplios conocimientos demostrando con la síntesis que ofrece que es maestro en la materia, para que su obra quede reducida, dentro de los límites que se había propuesto y que encajan en la finalidad de su libro.

Reconozcamos, como lo hicimos al porticar la segunda edición, que el autor de este libro auna valiosamente ciencia y experiencia práctica y que de este maridaje surge una obra singular; asimismo, reconozcamos que precisamente de los límites que el autor se ha impuesto emana el valor de la misma, aportando, tanto de las monografías sobre temas concretos, sobre lo que no cabe duda, como de los tratados y textos compendiosos preparados tan solo para especialistas ya iniciados en la materia. El Dr. Gildemeister ha sacrificado el valor de su pluma para centrarse en su objetivo y poder ofrecer un libro que servirá tanto al Derecho Aeronáutico como el que más. No es pues aventurado pensar que en el futuro seguirán nuevas ediciones en las que, corriendo los años, sigan incorporándose las nuevas conquistas de esta rama del derecho tan nueva como apasionante y dinámica.

Prof. Dr. ENRIQUE MAPELLI

Benalmádena (España) 1985

# I

## DERECHO AERONAUTICO

**Concepto, Contenido y Denominación.**— Los términos con que se ha querido designar a esta disciplina, rama del Derecho, son variados y no existe al respecto acuerdo unánime entre los tratadistas. La doctrina francesa la denomina, Derecho Aéreo, pero éste es un concepto muy vasto que no se ciñe a la materia, ya que comprende, siempre dentro de un ordenamiento legal, el estudio de la radiotelefonía por ejemplo, que utiliza el espacio aéreo para su difusión.

Ambrosini en 1923 consideró que el nombre apropiado era el de Derecho Aeronáutico, si bien en 1944 se rectificó porque implicaba el concepto de navegación aérea y según él, los aviones no navegan, propició por consiguiente el de Derecho de la Aviación; aunque manteniendo la unidad de la materia.

J. Peretersky, estima que la denominación conveniente debe ser la de Derecho de Transporte Aéreo, porque el fin de la aviación es transportar personas y cosas, pero la aviación, observamos nosotros, puede tener otros fines, tales como, deportivos, de fumigación agrícola, etc.

También creemos necesario señalar el hecho de que otros profesores, como Rubén Darío y Basualdo, frente a los problemas que presenta y presentará la navegación espacial, optan por una

posición monista, sosteniendo que el Derecho de la Aviación o Derecho del Espacio, como lo llaman, comprendería no sólo al Derecho Aeronáutico, sino también al Derecho Interplanetario o Astronáutico, pero sin embargo la mayoría de los autores son partidarios de no establecer vinculación entre ambos campos jurídicos considerándolos autónomos, siendo por consiguiente su actividad dualista o pluralista.

Para una mayor apreciación de las diversas discrepancias existentes en cuanto a la denominación, aunque no al concepto de fondo, porque como ya hemos indicado en líneas anteriores, la inmensa mayoría de tratadistas estiman autónomo el Derecho Aeronáutico, haremos notar cómo han titulado algunas de sus obras: Eduardo Hamilton, "Manual de Derecho Aéreo"; Víctor José Delascio; "Manual del Derecho de la Aviación"; Juan A. Lena Paz; "Compendio de Derecho Aeronáutico"; etc.

Este último autor, sostiene que la designación correcta es la de Derecho Aeronáutico, basándose en el Diccionario de la Real Academia Española, que considera a la Aeronáutica como "La ciencia o arte de la navegación aérea"; en cambio el referido Diccionario dice que: "aviación es la locomoción aérea por medio de aparatos más pesados que el aire", termino (Derecho de la Aviación), empleado por Ambrosini, repetimos, que excluye a los globos y dirigibles, cuyo estudio desde el punto de vista jurídico también está comprendido en esta nueva rama del Derecho.

En consecuencia, el Derecho Aeronáutico, denominación por la que nos inclinamos, comprende, siguiendo a Lena Paz, a los vehículos aéreos que navegan por la atmósfera. Quedarán pues, para el campo de la astronáutica las aeronaves que excedan o superen esta zona.

En cuanto al contenido, diríamos nosotros que la actividad aeronáutica crea una serie de problemas jurídicos que deben ser estudiados minuciosamente, lo que exige la estructuración y sistematización en el campo del Derecho especializado, como el del Derecho Aeronáutico, de los diversos aspectos en los que se desenvuelve dicha actividad estableciendo normas que la reglamenten.

Así tenemos que el "espacio aéreo", cuando comenzó el quehacer aeronáutico, tuvo que ser estudiado en el sentido de la extensión vertical de la soberanía del Estado, así como en el de la extensión vertical del derecho de propiedad. Presentóse entonces,

la necesidad de regular bajo normas, la "circulación", enfrentando en lo que se refiere a la aviación comercial, a los defensores del proteccionismo, con los que sostenían la necesidad de la máxima libertad posible.

La aeronavegación impuso la necesidad de limitar el dominio en pro de su desarrollo y del ejercicio propio de sus funciones, creando además, el problema de regularizar la "infraestructura", que necesitaba de aeródromos, balizamiento, pistas de aterrizaje, etc.

Sin embargo, el contenido del Derecho Aeronáutico, se amplió más aún, cuando comprendió en lo administrativo y laboral al "personal aeronáutico" o sea a aeronavegantes y al "personal de superficie" o sea a funcionarios, empleados y obreros. A la "aeronave", que sobre derechos reales es causa de nuevas normas que se reflejan en principios procesales sobre el régimen de embargos, matrículas y nacionalidad, registros, etc.; los contratos de utilización de aeronaves; el contrato de transporte aéreo, bien sea para pasajeros, carga y correo, todos ellos con características propias y originales; la responsabilidad civil por daños que se infrinjan a terceros en la superficie y desde el aire; el "riesgo aeronáutico"; la consideración de delitos aeronáuticos y demás casos que se relacionan con la ley y la jurisdicción competente, se suman al contenido del Derecho Aeronáutico demostrando y confirmando las diversas particularidades de esta disciplina.

El Derecho Aeronáutico, por lo tanto, sería según Federico Videla Escalada, en términos que conceptualmente coinciden con los de la gran mayoría de los tratadistas, "el conjunto de principios y normas, de derecho público y privado, de orden interno e internacional, que rigen las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica o modificadas por ella" ("Derecho Aeronáutico")

**CARACTERES.**— *a) Autonomía.* Este término no implica que el Derecho Aeronáutico sea una disciplina totalmente desvinculada de las demás disciplinas jurídicas. El Derecho es uno, basado principalmente en el Derecho Común y sus diversas ramas son apenas una diversificación, y no completas en sí mismas, como para abarcar en forma absoluta y contemplar todos los casos que puedan presentarse como resultado de la complicada actividad, de los hombres entre sí y las comunidades humanas.

La autonomía debemos verla desde los siguientes puntos de vista: Legislativo, Didáctico y Científico.

*Autonomía Legislativa.* Se impone en gran parte de las legislaciones de los países que integran sobre el planeta la comunidad de Estados, y los que no lo han hecho, como en el caso de Italia, que abarcan en la Ley a la aviación y la navegación, han encontrado serios obstáculos en la oposición entre determinados principios y casos dentro de su misma Ley, como las diferencias básicas entre los medios en que la aviación y la navegación se desarrollan, por los vehículos empleados, por la figura de los daños a terceros, propia del Derecho Aeronáutico, etc.

*Autonomía Didáctica.* Que no se ha conseguido en general, ya que en muchas universidades el Derecho Aeronáutico, cuando se enseña, no se expone por separado sino que se comprende dentro de los diversos aspectos jurídicos del transporte en general, incluso el Derecho Marítimo, pero algo se va logrando ya que se está creando conciencia, progresivamente, de la necesidad de separar estas disciplinas jurídicas.

*Autonomía Científica.* Son cada vez más numerosos los estudiosos especializados en el Derecho Aeronáutico, así como las instituciones que se dedican al mayor conocimiento de esta disciplina y a su difusión, como la OACI y la IATA, por ejemplo.

b) *Dinamismo.* Entendido en el sentido de ser una disciplina jurídica que se adapta a las realidades sociales, a las que debe atender, y no como inestable en sus principios fundamentales que son permanentes.

c) *Politicidad.* Ambrosini, considera que la existencia de la aviación militar con relación a la seguridad de la nación, influye en la libertad necesaria para el tráfico aéreo, subordinando esta libertad a la soberanía del estado, mediante una legislación aeronáutica apropiada.

d) *El Hecho Técnico.* El Derecho Aeronáutico debe de dictar normas que se correspondan o adecúen al progreso técnico de la aviación y a la actividad aeronáutica, y así se desarrolla cuando surgen los inconvenientes, por ejemplo, de los posibles daños a terceros en la superficie que imponen regulaciones apropiadas para proteger estos intereses; como ocurre con el problema del ruido de los aviones ultrasónicos, etc.

e) *Reglamentarismo.* Además de las leyes generales el

Derecho Aeronáutico, necesita de normas específicas que se concreten y refieran a casos particulares, en coordinación también, con las disposiciones de carácter internacional, como por ejemplo: construcción de aeródromos, funcionamiento de los mismos, reglamentos de policía, equipos de mantenimiento, etc.

f) *Internacionalidad*. Siendo el medio natural en el que se desenvuelven las aeronaves, el espacio aéreo, que abarca a todos los países y pueblos del mundo, se hace necesaria la existencia de normas internacionales que prevean y resuelvan los problemas de jurisdicción que puedan presentarse. Estas normas deberán ser uniformes en lo posible, por el natural incremento de las relaciones humanas que impone la aeronavegación. No significa la renuncia de los estados a su independencia, pero sí exigen una mayor comprensión de la necesidad de su internacionalización.

Nos permitimos insistir por lo tanto, en conceptos fundamentales dentro de la internacionalidad, tales como, la uniformidad y la unificación legislativa, por los que las leyes nacionales deberán, por ahora, considerar y comprender en su seno, lo acordado en los Convenios Internacionales, en los acuerdos bilaterales o multilaterales, o bien mediante la aceptación de proyectos como el del Código Aeronáutico Latinoamericano. Organismos internacionales como el Comité Jurídico de la OACI colaboran para el logro de la internacionalidad.

Para concluir, creemos por consiguiente y con miras a una solución final, que las leyes positivas de cada nación deben adecuarse a principios generales similares o idénticos para lograr una Norma Internacional, que algún día rija los destinos de la aeronavegación mundial.

**HISTORIA:** Durante el año 1784, el señor Lenoir, alto miembro de la policía de París, dictó dos ordenanzas prohibiendo las ascensiones en globo sin permiso de la autoridad. Este hecho ocurrió un año después del suceso que hizo famosos a los hermanos Montgolfier y es significativo porque constituye la primera reglamentación conocida referente a operaciones aéreas.

Cien años después o sea en 1884, los capitanes franceses Renard y Krebes, con el dirigible "La France", demostraron que se podía seguir una ruta predeterminada y regresar al punto de partida.

Posteriormente, en 1889 se efectuó en París un congreso internacional de aeronáutica y en 1901 el tratadista Fauchille, estudiaba los problemas que podían derivarse del dominio o soberanía del estado respecto al aire.

Una serie de congresos, convenciones y asociaciones internacionales se suceden con el objeto de apreciar, estudiar y discutir los tópicos diversos y tan interesantes desde el aspecto jurídico, que trae consigo el desarrollo de la aeronáutica. Así, el Congreso de Verona, reunido en 1910 y el Comité Jurídico Internacional de la Aviación, en Bruselas y París, en los años 1910 y 1911 respectivamente. Diversas naciones empezaron a reglamentar la actividad aeronáutica; Francia, en 1911, sobre la circulación aérea interna y luego en 1913 perfeccionando el reglamento anterior; Alemania en 1910; Inglaterra en 1911 y 1913; Servia e Italia en 1914 y durante los años citados, también algunos estados de los Estados Unidos como Massachusetts, California, Connecticut, etc. Los primeros tratados internacionales, se celebran entre Canadá y Estados Unidos, en 1910 y entre Francia y Alemania, en 1913.

El fantasma de la guerra que desde fines del siglo pasado se presentaba ya en el panorama europeo, impulsó a los estados a efectuar reuniones entre si, con el objeto de regular la posible actividad beligerante desde el aire y hacer más benigno para la humanidad este flagelo. Así tenemos que en 1899, en la Conferencia de La Haya, los países contratantes se comprometieron durante cinco años a no emplear medios de transporte aeronáutico para el lanzamiento de proyectiles y bombas en casos de guerra. También, en la Conferencia Naval de Londres, durante el año 1909, se llegó a acuerdos similares para el caso del empleo de aeróstatos y aparatos de aviación.

La Primera Guerra Mundial (1914-1918) vino a interrumpir el desarrollo del Derecho Aeronáutico, sin embargo, dicha guerra impulsó, por las necesidades bélicas de los países contendientes, a la aviación, quedando demostrada ante la humanidad las inmensas perspectivas que para futuros pacíficos presentaba, así como también, la necesidad de legislaciones que rebasaran los viejos prejuicios que una exagerada soberanía había impuesto, al limitar con las fronteras, el crecimiento de este nuevo medio de transporte.

La Convención de París, de 1919, marcó el inicio de nuevas conferencias internacionales. En la misma se trató no sólo sobre Derecho Aeronáutico, sino que se creó la Comisión Internacional de Navegación Aérea (CINA), para propiciar el estudio del Derecho Aeronáutico.

En 1926, se realizó en Madrid, el Congreso Iberoamericano de Navegación Aérea, fundándose al igual que en la Convención de París, la Comisión Iberoamericana de Navegación Aérea (CIA-NA).

Un año antes, en 1925, se creó el Comité Internacional de Técnicos y Expertos Jurídicos Aéreos (CITEJA) y posteriormente en 1928 se realizó la Conferencia Panamericana de La Habana y en 1937 la de Lima.

El *Citeja*, durante los años de su existencia efectuó una labor bastante activa, porque en 1929 organizó el Convenio de Varsovia, de trascendental importancia y también los Convenios de Roma en 1933 y Bruselas en 1938.

La Gran Guerra al igual que la Segunda Guerra Mundial, influyeron en el suspenso de esta clase de actividades que tanto contribuyeron al progreso del Derecho Aeronáutico; pero antes de la conclusión del último conflicto, en 1944, se celebró la Convención de Chicago, que fue importantísima para la aviación. El CINA, como consecuencia de esta Convención, dejó de existir, naciendo en su lugar la Organización Provisoria de la Aviación Civil Internacional (OACI). Este Organismo, junto con el Comité Jurídico que la integra, realizó el Convenio de Ginebra de 1948, sobre reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves. Entre los Convenios más importantes podemos citar, el Convenio de Roma de 1952, sobre daños a terceros en la superficie, que sustituye al Convenio de Roma de 1933; el Convenio de Guadalajara de 1961, que trata sobre la responsabilidad del transportador aéreo no contractual; el Convenio de Tokio de 1963, sobre delitos y otros actos cometidos a bordo de aeronaves; la Conferencia Diplomática de La Haya, para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, del 10. al 16 de diciembre de 1970; el Protocolo de Guatemala del 8 de marzo de 1971, conferencia diplomática en la que se establecieron regulaciones que perfeccionaron el Contrato de transporte aéreo internacional; el Convenio conocido como Declaración de Montreal, cuya finalidad es la de reprimir los

actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, exceptuando el secuestro de aeronaves. Se realizó el 23 de setiembre de 1971.

Convención de Bruselas de 1970 sobre el contrato de viaje. Conferencia de Montreal 1975 que tuvo como finalidad revisar el contenido del texto preparado por un Comité Jurídico y el Consejo de la OACI, con miras a simplificar y refundir diversos puntos fundamentales de convenios como el de Varsovia; del Protocolo modificado del Convenio de Varsovia celebrado en La Haya, en 1955; y del Protocolo de Guatemala de 1971. Nuevo Acuerdo de Bermudas de 1976. Conferencia Especial de Transporte Aéreo de 1977, llamada Chicago II. Protocolo de Montreal de 1978 que modifica el Convenio de Roma de 1952 y por último, el Convenio de Ginebra de 1980 sobre Carga.

## II FUENTES DEL DERECHO AERONAUTICO

Siguiendo la pauta común a todas las ramas del Derecho, sin que ello signifique la pérdida o menoscabo de sus respectivas autonomías, y en lo que se refiere a la formación del Derecho Aeronáutico, creemos necesario evaluar y reconocer el aporte que han prestado y prestan a esta disciplina jurídica, fuentes tales, como la Doctrina, la Jurisprudencia, la Ley y la Costumbre, resaltando y comentando sus principales características.

**La Doctrina.** La labor doctrinaria es importantísima, porque no sólo es fuente originaria de Derecho, sino que interpreta la ley. Son los estudiosos, que, observando y analizando los casos que se presentan en la vida práctica jurídica, enuncian opiniones y pareceres, buscando soluciones que hacen conocer a través de la publicación de sus trabajos especializados, así como mediante la formación de instituciones o asociaciones que sobre estas bases enuncian y proponen normas legales que en muchos casos son aceptadas integrando las leyes. No es fácil la tarea; el Derecho Aeronáutico es móvil y dinámico, como la vida, y precisa por lo tanto de esta fuente, la Doctrina, que con el concurso del pensamiento le permite adaptarse a una realidad cambiante y evolutiva.

**La Costumbre.** Era una fuente de poca importancia hasta no hace mucho tiempo debido a que el Derecho Aeronáutico es

una disciplina relativamente nueva si se la compara con otras ramas del Derecho.

Sabemos que la costumbre nace de una forma de actuar que llega a convertirse en hábito y esto es de gran valor, porque en el caso particular de los hábitos jurídicos, éstos llegan a tener enorme influencia en la formación del Derecho, al consagrar como normas y principios hechos que llegan a ser considerados al lograr vigencia legal o al modificar las leyes escritas. En nuestro caso, podemos citar el derecho de paso inofensivo de las aeronaves; algunas reglas sobre los seguros aeronáuticos; el cambio y modificación de normas legales, como en la echazón, donde no se pueden aplicar por similitud las leyes marítimas que imponen la consulta de la Junta de Oficiales, para tomar una decisión, debido a la urgencia que se tiene de resolver problemas de esta naturaleza, etc.

La Costumbre, como fuente originaria ha contribuído mucho al desarrollo del Derecho Aeronáutico, porque en el transporte aereo el tiempo es relativo e importa, considerándolo en su intensidad y no en su extensión, ya que en poca cantidad de tiempo nos encontramos frente a una repetición de actos que en otra disciplina jurídica se suceden con mayor amplitud.

Eduardo Hamilton, señala las particularidades de la Costumbre en el Derecho Aeronáutico, al decir que: "1) Constituye Derecho, a falta de ley escrita; 2) Sirve para aplicar la ley escrita; 3) Es medio de interpretación de la ley escrita; 4) Se exige un plazo menor para probar su existencia y 5) Los medios para establecer la costumbre son más simples que los del Derecho Común".  
(1)

**La Jurisprudencia.** Su valor depende de la reiteración de las decisiones de tribunales cuyos magistrados tengan virtudes morales, técnicas, intelectuales y científicas, que, como es natural son difíciles de evaluar y que se deben suponer. Dado que el Derecho Aeronáutico tiene relativamente corta vida, no se dispone comunemente de un elevado número de fallos y éste es un problema con el que se tropieza en numerosos países, sin embargo, en los países anglosajones, sí es grande su importancia pese al poco conocimiento que se tiene en ellos como en todas partes, de esta materia en los tribunales; de allí, diremos de paso, lo conveniente de su di-

1. Hamilton, Eduardo. Manual de Derecho Aéreo, Santiago de Chile, Editorial Jurídica de Chile. 1950. Cap. I, pág. 24.

vulgación, que cuando se haya logrado permitirá superar este escollo.

En el caso concreto de la unificación de la Jurisprudencia resultante de la aplicación de los convenios internacionales, creemos que existe una apreciable tendencia favorable que podría quedar truncada si la interpretación que hicieran los tribunales de los países contratantes obedeciera a criterios diversos.

Esta posibilidad negativa, hace necesaria, más aún, la uniformidad y la unificación legislativa para el logro pleno de los fines que persiguen los citados convenios. Importa, por lo tanto, respetar el espíritu de los mismos y estar a tono con las cambiantes circunstancias que exigen una intensa actividad jurídica, con gran capacidad de adaptación, tanto de los textos legislativos como para la dación de nuevas normas.

**La Ley.** Nadie discute la importancia de la Ley como fuente de Derecho Aeronáutico. Con excepción de algunas normas legales promulgadas desde el año 1784, en que se dio la famosa ordenanza francesa protegiendo los bienes de terceros en la superficie, recién a partir de 1910, se generaliza la tendencia a legislar sobre esta materia, y así en Alemania, en el citado año se dicta una reglamentación aeronáutica; Inglaterra sigue a continuación, en los años 1911 y 1913; Francia en 1911 y en Estados Unidos, es el Estado de Massachusetts, el pionero, en promulgar leyes al respecto. En el Perú, la primera legislación referente a aeronáutica, fue el Reglamento de Aeronáutica Civil y Comercial del 18 de diciembre de 1933, al que sucedió la Ley de Aeronáutica Civil del 26 de diciembre de 1965 con su Reglamento correspondiente del 28 de diciembre del mismo año.

**Convenios Internacionales.** Son los acuerdos celebrados entre los Estados, por los que se establecen normas jurídicas, con el objeto de un mejor ordenamiento de la aeronavegación internacional. En consecuencia, los convenios orientan e inspiran las legislaciones nacionales, siendo para el Derecho Aeronáutico, importantísimos y la principal base de su desarrollo.

**Convenios Generales.** Son aquéllos que determinan para una aplicación común, los principios que regulan aspectos básicos del transporte aéreo internacional, que principalmente inciden sobre asuntos de derecho público. (2)

2. División de Federico N. Videla Escalada. — Derecho Aeronáutico, pág. 86. Tomo I, Buenos Aires. Editor Víctor P. de Zavallía, 1969.

*Congreso Internacional Aeronáutico de París* (1889) y *Conferencias de La Haya* (1899 y 1907). En el Congreso Internacional Aeronáutico de París, se contempló la posibilidad de una legislación autónoma y también la de creación de normas que propendieran a la formación de un nuevo Derecho, referido a la Aeronáutica. Posteriormente, en el año 1899, se celebró en La Haya, una conferencia en la que los países contratantes se comprometieron, durante un período de cinco años, a no utilizar los globos u otros medios aéreos de transporte para el lanzamiento de bombas, proyectiles, etc. Este pacto expiró el 4 de setiembre de 1905, pero no fue ratificado por las grandes potencias en la Segunda Conferencia que tuvo lugar en la misma ciudad, en 1907.

*Conferencia Naval de Londres* (1909), *Congreso de Nancy* (1909) y *Conferencia Internacional de Navegación Aérea de París* (1910). La Conferencia Naval de Londres de 1909, fue en la práctica una prolongación de las de La Haya, ya que se consideraron los medios de reglamentar la guerra marítima, incluyéndose entre los materiales por emplear, en caso de un conflicto, los aerostatos y los aparatos de aviación. En el mismo año y teniendo como base lo acordado en el Congreso Internacional Aeronáutico de París, se realizó el Congreso de Nancy, en el que se siguió tratando de hallar la manera de independizar este naciente derecho mediante la estructuración de una legislación propia, adelantándose mucho en este sentido también, en la Conferencia Internacional de Navegación Aérea de París, en 1910.

Asistieron a la referida Conferencia, las delegaciones de dieciocho países europeos para considerar temas de Derecho Público, como: matrícula de las aeronaves; permisos de aeronavegación; documentación; licencias del personal; derechos de aterrizaje; reglamentación aduanera; etc. El Derecho Aeronáutico empezaba a definirse y a adquirir una personalidad propia. En junio del mismo año se suspendió la Conferencia, convocándose para noviembre, pero no pudo efectuarse esta segunda reunión debido a circunstancias de orden político y científico.

Dos escuelas en posición antagónica, la Francesa y la Sajona, preconizaban principios que no prometían una conciliación. La Francesa, encabezada por Fauchille, se opuso a las restricciones que los gobiernos querían imponer; la Sajona, en cambio, sostuvo la tesis de la limitación de las libertades en aras de la soberanía. En ese estado de cosas quedó la Conferencia de París.

*Congreso de Verona* (1910). Este Congreso no tuvo carácter oficial, fue una reunión de los estudiosos del Derecho Aeronáutico, en la que se adoptaron diversos acuerdos, como el reconocimiento de la soberanía del Estado en la atmósfera de sus territorios; el requisito de la nacionalidad, que toda aeronave debe tener y la indemnización a las personas cuya propiedad sufra daños como consecuencia de un aterrizaje innecesario.

El espectro de la guerra que ya se hacía presente en Europa, indujo a las principales potencias a tomar medidas para su seguridad dictando reglamentaciones con este fin. Así lo hicieron, Francia, en 1911, por primera vez; Inglaterra con la *Aerial Navigation Act* de 1911-1913; Austria-Hungría; Alemania y por último Rusia, que clausuró sus fronteras a toda aeronave extranjera.

*Congresos del Comité Jurídico Internacional de la Aviación* (1911) y otros. En 1911 se constituyó el Comité Jurídico Internacional de la Aviación, que celebró tres congresos, en los que se estudiaron, haciendo un apreciable esfuerzo, problemas conexos a la navegación aérea, tales como los referentes a la circulación, legislación, jurisdicción, matrícula, etc., estableciéndose el derecho del Estado subyacente a velar por su seguridad, pero abogando por la libertad de la navegación aérea. Posteriormente, en 1916, la Federación Aeronáutica Panamericana de Santiago de Chile, así como la Conferencia Interasociativa de Budapest, en 1918 y la Primera Conferencia Nórdica de Aviación, en el mismo año, afirmaron el principio de soberanía.

*Convenio para la Reglamentación de la Navegación Aérea* (1919). Después de la Gran Guerra, el Consejo Supremo de la Conferencia de la Paz, nombró una Comisión para el estudio de los problemas relacionados con los tratados de paz y la preparación de un proyecto para coordinar y regular las normas legales vinculadas con la aeronavegación. Sobre esta base se firmó el 13 de octubre de 1919, un acuerdo en la capital de Francia, el célebre Convenio para la Reglamentación de la Navegación Aérea, aprobado en esa Conferencia de Paz y suscrito por el Perú, entre 32 Estados.

En su Art. 1 se estableció que: “Las altas partes contratantes reconocen que cada potencia tiene soberanía completa y exclusiva sobre el espacio atmosférico que está sobre su territorio”. Entre sus importantes acuerdos podemos citar el derecho de libre paso inofensivo en tiempos de paz; la prohibición a las aeronaves mili-

tares de otro Estado, de volar y aterrizar, salvo autorización; permiso de sobrevuelo para las aeronaves de pasajeros que unan unos países con otros, en sus operaciones; facultad para prohibir por razones de seguridad el vuelo sobre determinadas zonas del territorio; igualdad de trato para las aeronaves de los Estados contratantes; privilegio del Estado para permitir el cabotaje en su territorio sólo a las aeronaves de sus nacionales; prohibición de otorgar medidas favorables a las aeronaves de los Estados no contratantes, siempre que éstas vayan en detrimento de los Estados contratantes, etc.

Respecto a la nacionalidad se acordó un sistema que fue adoptado también, posteriormente, en el Congreso Iberoamericano de Navegación Aérea de Madrid en 1926 y en la Conferencia Panamericana de La Habana en 1928, en el sentido de que toda aeronave tenga la nacionalidad del Estado en que se haya registrado, exigiéndose como requisito primordial a los gobiernos, que éstos no matriculen sino a las que pertenecen a sus ciudadanos. En esta Convención, además se forjó el concepto de ruta aérea, y se hizo presente la necesidad de establecer los itinerarios fijos.

La Comisión Internacional de Navegación Aérea (C.I.N.A.), quedó como el organismo responsable, después de la Convención de París, de velar por el cumplimiento de los acuerdos de dicha Convención y de regular los problemas de carácter técnico y jurídico que se presentarán. Bajo la égida de la Sociedad de las Naciones, su desempeño fue importantísimo, hasta el Convenio de Chicago de 1944. Se disolvió en 1946.

*Congreso Ibero-Americano de Navegación Aérea de Madrid (1926).* Pero la Convención de París de 1919, no recibió la adhesión de la mayor parte de las naciones de Sud-América. Habíase producido cierto descontento, por cuanto el inciso C del Art. 34 del acuerdo, permitía a la Comisión "hacer todas las enmiendas a las disposiciones de los anexos a excepción del anexo H" es decir que las modificaciones sólo podía aceptarlas una mayoría en la que figuraran tres de las cinco grandes potencias. Es por esto, entre otras razones, que en octubre de 1926 se reunió el Congreso Ibero-Americano de Navegación Aérea en Madrid, en el que se convocó a todos los países afines entre sí por su lengua, religión e historia, constituyéndose la Comisión Ibero-Americana de Navegación Aérea (C.I.A.N.A.) cuyos objetivos eran análogos a los de la C.I.N.A. En dicho Congreso, se acordó la igualdad entre todos

los Estados contratantes, los que tendrían opción a un voto, dejándose a los mismos libertad para permitir o no el sobrevuelo sobre sus territorios de las aeronaves de cualquier país, incluyendo a los no contratantes. Las disposiciones fueron más amplias y liberales que las de la Convención de París, en la que las grandes potencias habían obtenido ciertos privilegios. El Convenio de Madrid sólo fue ratificado por cuatro Estados Americanos.

*Conferencia Panamericana de La Habana (1928).* En febrero de 1928, se celebró la Conferencia Panamericana de La Habana, proyectada por una comisión designada en la Conferencia Panamericana de Santiago de Chile. Estados Unidos, que no suscribió el Convenio de París de 1919, fue su principal gestor. Se adhirieron 21 Estados y fue ratificada por doce. Adoptóse el principio de la soberanía y no se subordinó el establecimiento de vías internacionales de aeronavegación, su creación y explotación a la autorización previa del Estado sobrevolado. Otro convenio sobre tránsito, realizado en Buenos Aires, el año 1935, contribuyó a completarlo.

*Conferencia de Lima (1937).*— Pero la Conferencia Panamericana de La Habana, no se preocupó de crear un organismo permanente, análogo al C.I.N.A. o al C.I.A.N.A., por ejemplo, que velara por el cumplimiento de los acuerdos y por el estudio de los problemas que sin lugar a dudas tenían que presentarse. Esta fue la razón para que se celebrara la Conferencia de Lima, en 1937, tendiente a la creación, por iniciativa de los EE.UU., de una entidad que tuviera a su cargo esta misión. La Comisión Americana Permanente de Aeronáutica (C.A.P.A.), recibió pues esta tarea de finalidades bastante ambiciosas, como la futura elaboración de un Código Aeronáutico para los países americanos y la coordinación de las líneas aéreas locales con las de carácter internacional, entre otras. Poco después, la Segunda Guerra Mundial, produjo un apreciable vacío que hizo necesaria una conferencia internacional, la que se efectuó en sus dramáticos momentos finales.

*La Convención de Chicago.*— En vísperas de la conclusión de la Segunda Guerra Mundial, los Estados Unidos se encontraron en la cima de su poderío aéreo. Las necesidades del conflicto le habían obligado a establecer, mediante el empleo de aeronaves de transporte, una serie de comunicaciones que tuvieron como objeto pertrechar a sus ejércitos y que le hicieron vislumbrar amplias

perspectivas sobre las posibilidades de su explotación, con fines pacíficos en el futuro.

Pero la proclamación, del principio de soberanía presentaba fuertes escollos para el logro de esta finalidad, siendo uno de los principales, la facultad del Estado para autorizar el sobrevuelo de aeronaves extranjeras sobre su territorio, aprobación que dependía de los acuerdos que se adoptaran en una convención o bien por concesión directa.

De ahí que por iniciativa norteamericana se convocara una reunión de carácter internacional, en la ciudad de Chicago el año 1944, a la que asistieron los representantes de 52 Estados y que recibió el nombre de Convención de Chicago. En esta Convención, además del Acta Final, se aprobaron como Apéndices, los siguientes convenios: Convenio Provisional de Aviación Civil Internacional; Conferencia Internacional de Aviación Civil; Convención de Aviación Civil Internacional; Convenio relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales y Convenio sobre Transporte Aéreo Internacional.

Pero el Convenio sobre Transporte Aéreo Internacional, otorgaba ciertos privilegios a los Estados firmantes, los que se conocieron como las Libertades del Aire y que según Rubén Darío y Basualdo en su trabajo titulado "Régimen Jurídico del Espacio Aéreo" son las siguientes:

"1) Privilegio de volar sobre el territorio de cualquier otro Estado contratante sin aterrizar; 2) Privilegio de aterrizar para fines no comerciales; 3) Privilegio de desembarcar pasajeros, correo y carga tomados en el territorio del Estado de nacionalidad de la aeronave; 4) Privilegio de tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio del Estado de nacionalidad de la aeronave; 5) Privilegio de tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio de cualquier otro Estado contratante y el privilegio de desembarcar pasajeros, correo y carga procedente de cualquiera de dichos territorios".

Esto produjo numerosos desacuerdos centralizados en lo referente a la aplicación o no de la quinta libertad. Holanda y los Estados Unidos, querían un régimen irrestricto de libertades, la primera, porque detentadora de una poderosa empresa aérea, no tenía tráfico propio que la sostuviera y los Estados Unidos, por la experiencia recogida en la guerra y por su poderío económico.

Otros Estados que tenían líneas aéreas no tan desarrolladas, que pasaban por la crisis de postguerra o que proyectaban tenerlas, se opusieron a la quinta libertad. Preconizaron ciertas limitaciones en aras a la protección de su aviación civil internacional, frente a la poderosa competencia extranjera. Argentina ha sostenido estos principios, sobre bases justas, en varias conferencias internacionales, al proponer la aplicación de la Doctrina Ferreira.

Sólo diecisiete de los cincuentidós Estados concurrentes suscribieron como consecuencia, el discutido Convenio sobre Transporte Aéreo Internacional, que EE.UU., denunció un año y medio después. Inglaterra, que encabezó la oposición mediante la tesis "orden en el aire", enfrentándola a la norteamericana de "libertad en el aire", firmó un acuerdo con Estados Unidos en las Islas Bermudas, el 11 de febrero de 1946, en el que este último aceptó el punto de vista británico.

Frutos de la Convención de Chicago, fueron la creación del Organismo Interino de Aviación Civil Internacional (O.P.A.C.I.), destinado a fomentar la colaboración entre los Estados contratantes, para el mejor desarrollo de la aviación civil internacional, debiendo existir hasta que se estructurara una Convención Permanente o hasta que se celebrara otra Conferencia de Aviación Civil, pero en ningún caso más allá de tres años. La formación del Organismo Internacional de Aviación Civil (O.A.C.I.), con la finalidad de impulsar el progreso de la técnica aeronáutica y de la aviación en general, regulando y atendiendo los problemas y necesidades que se presentaran relacionadas con la misma. Dicho organismo está integrado por una Asamblea, un Consejo y diversos apéndices, como el Comité de Transporte Aéreo y la Comisión de Navegación Aérea. Posteriormente se han constituido el Comité de Ayuda Colectiva, el Comité Jurídico y el Comité de Finanzas. La O.A.C.I., ha sucedido a la O.P.A.C.I.

Entre las numerosas normas aprobadas en la referida Convención, podemos citar las tendientes a proteger los intereses del Estado, como el derecho de prohibir los sobrevuelos sobre ciertas zonas de su territorio; el de obligar a aterrizar o decolar a las aeronaves extranjeras en lugares prefijados; el de exigir requisitos sanitarios; la prohibición a las líneas aéreas internacionales de operar sin previa autorización del Estado para sobrevolar; derecho de cabotaje en beneficio de las aeronaves nacionales; la obligación de operar siguiendo rutas o canales prefijados, etc.

Respecto a las normas de seguridad técnica: la obligación del personal, de ser brevetado o de tener licencias expedidas por el Estado en que la aeronave esté matriculada; requisitos de seguridad en las aeronaves, etc.

Los acuerdos de la Convención de Chicago, suscritos el 7 de diciembre de 1944, constituyeron la norma suprema sobre la que se basaría el Derecho Público Aeronáutico en el futuro y reemplazaron a los de la Convención de París de 1919, que hasta ese instante había sido la Carta Magna de la aeronavegación internacional.

*La Conferencia Especial de Transporte Aéreo de 1977.*— Chicago II, fue llamada esta Conferencia intergubernamental que se celebró después de haber transcurrido más de 30 años de la última conferencia similar. No se llegó a grandes realizaciones en la misma y sus recomendaciones fueron de carácter invocativo o de encargos, de estudios de posibilidades a la OACI para la solución de ciertos problemas. Pero lo importante es que comprendió a las transportadoras aéreas a través de IATA y desde luego, a los Gobiernos y a la OACI como se ha manifestado.

Las recomendaciones más importantes incidieron sobre la aplicación correcta de las tarifas y el control de dicha aplicación, con miras a evitar las violaciones (Recomendación No. 1). Se encargó el estudio a la OACI.

La compatibilización o la mejor coexistencia entre las transportadoras aéreas regulares y no regulares en relación a la demanda, con miras a la explotación racional y económica del mercado fue el tema de la Recomendación No. 3, por la que también se encomienda a la OACI el estudio de este caso así como la preparación de una reglamentación conveniente (Recomendación No. 4) que se refiere a la capacidad de los servicios de transporte aéreo con miras a una sana competencia. Otras recomendaciones se refirieron a la fijación de mecanismos para diversos tipos de tarifas aéreas internacionales aplicables a los pasajeros y a las mercancías. Esta tarea fue responsabilidad de la IATA y de la OACI.

**Convenios especiales.**— Son los acuerdos celebrados por los gobiernos sobre asuntos concretos vinculados con el transporte aéreo internacional, casi siempre sobre derecho privado.

*Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo de París y Congreso Internacional de Navegación Aérea de Bruselas:*

*Año 1925.*— El gobierno francés el año 1923, juzgó necesario convocar a una conferencia dado el desarrollo de la aviación comercial, con el fin de estudiar todo lo relativo a la responsabilidad del transportista. Posteriormente, en 1925, mediante la presentación de un Anteproyecto de Convención Internacional sobre la Responsabilidad del Transportista por Aeronave, volvió a hacer la invitación para la realización de esta Conferencia, a la que asistieron los representantes de 43 Estados.

Pero entre la convocatoria y la reunión de la misma, se celebró el Congreso Internacional de Navegación Aérea de Bruselas, el mismo año, esto es, en 1925 durante el mes de octubre. En este Congreso se solicitó a los gobiernos que se interesaran, en fomentar el estudio y desarrollo del Derecho Privado Aéreo, y se pidió que en la Conferencia de París se tratara de lograr la unificación de los conceptos y reglas básicas del referido Derecho. El resultado de la reunión de Bruselas, fue un proyecto de Convención, de 21 artículos, sobre la responsabilidad del transportista en las aeronaves comerciales internacionales.

Uno de los más importantes frutos de la Conferencia de París, fue la creación del Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos (C.I.T.E.J.A.), con sede en esa ciudad, que debía encargarse de la formación de un Código Aeronáutico Privado y presentar proyectos cuando lo juzgara necesario, para la convocatoria y realización de conferencias internacionales. La labor de la C.I.T.E.J.A., ha sido fecunda y a esta institución se debe en gran parte el desarrollo del Derecho Privado Aéreo. Fue mucho tiempo después, incorporada a la O.A.C.I., como Comité Legal de ésta, en 1946 y 1947, en las asambleas de Montreal.

*Convención de Varsovia de 1929.* La Segunda Conferencia de Derecho Privado Internacional Aéreo se realizó el año 1929, durante el mes de octubre en la ciudad de Varsovia, para tratar de unificar y coordinar las reglas referentes al transporte aéreo internacional así como todo lo relativo a los títulos de transportes internacionales pero no para los nacionales o internos. Fue ratificada por 33 Estados, dentro del régimen de responsabilidad contractual y subjetiva con inversión de carga de la prueba.

*Convención de Roma de 1933* (embargo preventivo). Tuvo como fin el estudio de reglas sobre el embargo preventivo de las aeronaves. En consecuencia se exceptuó de este tipo de embargo

a; a) las aeronaves pertenecientes a las líneas regulares de transporte público; b) las dedicadas al servicio del Estado, quedando exceptuadas las comerciales; y c) las destinadas al transporte remunerado de cosas o personas, en el momento de comenzar el viaje, salvo que se tratase de una deuda motivada por causa del viaje que está por iniciarse o de un crédito originado en el curso del mismo.

*Convención de Roma de 1933* (daños a terceros). Se celebró esta Convención, para contemplar los problemas que se pudieran presentar, como consecuencia de los daños ocasionados voluntaria o involuntariamente por una aeronave a terceros o bienes de terceros situados en la superficie. Se estableció la obligación de indemnizar hasta determinado límite. Un protocolo adicional fue suscrito en Bruselas en 1938, posteriormente, el año 1952, también en Roma, fueron reemplazados los acuerdos de esta Convención.

*Convención de Bruselas de 1938*. Sobre asistencia y salvamento en el mar. Se precisa la obligación del comandante de la aeronave de prestar ayuda a cualquier persona que se halle en peligro en el mar, siempre que no comprometa la seguridad de su máquina, tripulantes y pasajeros. El mismo deber se impone a los capitanes de navíos.

*Convención de Ginebra de 1948*. Trató del reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves y fue la primera celebrada después de la creación de la O.A.C.I., habiendo sido aprobada por esta institución. Los Estados Contratantes reconocieron la propiedad, locación, hipoteca, etc., es decir los derechos que pueden haber sobre una aeronave, a condición de que estos derechos estén de acuerdo con las leyes del Estado Contratante, inscritos en sus Registros Públicos y que la aeronave esté matriculada en dicho Estado.

*Convención de Roma de 1952*.— Los acuerdos de la Convención de Roma de 1933, sobre daños ocasionados voluntaria o involuntariamente por una aeronave extranjera a terceros, o bienes de éstos situados en la superficie, fueron nuevamente contemplados en esta Convención. Versaron sobre la extensión de la responsabilidad, principios de la misma, procedimientos y prescripción de acciones, fianzas, certificados de seguros, etc.

Tanto en esta Convención, como en la que se celebró también

en Roma en 1933, se reconoció la aplicación del principio de responsabilidad objetiva y extracontractual.

*Protocolo modificadorio del Convenio de Varsovia, celebrado el año 1955 en La Haya.* Por este Protocolo se modificó la Convención de Varsovia de 1929; a) Doblando el límite de la responsabilidad del transportista por cada pasajero; b) Simplificando los documentos relativos al transporte; c) Imponiendo una cláusula por la que no se aplicarían los límites usuales para la demanda, en caso de probarse que el daño ocasionado fue consecuencia de un acto doloso del transportista o de sus dependientes o por temeridad de los mismos. La referida cláusula sustituyó a la que consideraba ilimitada la responsabilidad sólo en caso de dolo del transportista, y; d) Dispuso un aviso más claro y práctico para los usuarios, que el que se usaba anteriormente en los documentos de transporte.

*Conferencia Internacional de Derecho Aéreo, Montreal, 1975.*— Durante casi todo el mes de setiembre de 1975, en la ciudad de Montreal (Canadá) se reunieron los Representantes de 67 estados, con el objeto de revisar los textos y contenido de los artículos previamente preparados por un Comité Jurídico y el Consejo de la OACI que debían refundir y simplificar en un Convenio único los puntos fundamentales del Convenio de Varsovia, del Protocolo modificado del Convenio de Varsovia, celebrado en La Haya en 1955; y del Protocolo de Guatemala de 1971. Independientemente a este acuerdo se prepararon los textos de cuatro Protocolos adicionales, que comentaremos en el capítulo correspondiente a la Responsabilidad en la Aeronáutica y que trata sobre el Contrato de Transporte Aéreo. Los deseos de la OACI por lograr un acuerdo para los fines antes señalados no se han hecho realidad hasta el día de hoy.

*Convenio de Roma de 1952, modificado en Montreal en 1978.*— En Montreal (Canadá) el 23 de setiembre de 1978, se firmó un Protocolo que modificó algunos acuerdos del Convenio de Roma de 1952 y que veremos en la parte correspondiente a la Responsabilidad en la Aeronáutica.

*Otras Convenciones.* Además de las convenciones mencionadas, se han celebrado otras cuyos objetivos no han sido de tanto alcance. Podemos citar la Convención Sanitaria de La Haya, de 1933, sobre navegación aérea, modificada después en Washing-

ton, el año 1944 y que entró en vigor el 15 de enero de 1945, por dieciocho meses. Ha sido prorrogada en virtud de un Protocolo firmado en Washington en 1946. La Convención para la exoneración de derechos sobre combustibles y lubricantes, empleados por las aeronaves, firmada en Londres el 1o. de marzo de 1939 y que no ha entrado en vigencia.

*Convenio de Guadalajara (1961).* De resultados bastante relativos, se concretó a los posibles daños que pudiera sufrir el usuario cuando el transportador contractual y el que efectúa el transporte fueran diferentes personas. En dicho convenio se estableció que por los actos del ejecutador o realizador del transporte, respondiera el operador contractual, señalándose como límite de responsabilidad el fijado por el Convenio de Varsovia, modificado por el Protocolo de La Haya. Además, se reconoció el derecho del usuario de demandar en caso necesario a cualquiera de los dos operadores.

*Convenio de Tokyo (1963).* Sobre delitos y otros actos cometidos abordo de aeronaves. En este Convenio se otorgan facultades a los comandantes de las aeronaves para detener mediante el uso de la fuerza, si fuere necesario, a cualquier sospechoso de atentar contra la seguridad de la aeronave, de las personas o bienes en la misma, o que pudieran poner en peligro el buen orden y la disciplina. Ha sido ratificado por doce Estados o sea que se ha logrado el mínimo de ratificaciones necesarias y por lo tanto, se puede contar con un tratado internacional que admita la jurisdicción del Estado en que esté matriculada la aeronave, para, que de presentarse el hecho que ponga en peligro la seguridad de la máquina o de los pasajeros, se pueda obrar en consecuencia.

*Conferencia Diplomática de La Haya (1970).* Del 1o. al 16 de diciembre se realizó esta Conferencia que trató sobre el apoderamiento ilícito de aeronaves, estableciendo normas que precisan el castigo del o de los delincuentes, a través de su extradición o por enjuiciamiento en el Estado donde se hubiera producido la aprehensión.

*Protocolo de Guatemala (8/3/71).* En esta Conferencia diplomática se llegaron a acuerdos por los que se consiguió perfeccionar la regulación del contrato de transporte aéreo internacional, ampliándose apreciablemente los límites de responsabilidad del porteador, que fue el logro más importante, así como, la simplifi-

cación del billete de pasaje y también del talón de equipaje. Se establecieron límites de indemnización para los casos de retraso en el transporte de personas y destrucción, avería y retraso de equipajes y mercancías, etc. El Protocolo de Guatemala merece un comentario aparte, que expondremos en el Capítulo referente a la Responsabilidad.

*Convenios para la Represión de Actos ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil.* El 23 de setiembre de 1971 una Conferencia Diplomática sobre Derecho Aeronáutico realizada en Montreal, celebró un Convenio con la finalidad de reprimir los actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, exceptuando el secuestro de aeronaves. Dicho Convenio se efectuó durante el XVIII período de sesiones (Extraordinario) de la Asamblea de la OACI, a petición de once Estados miembros siendo conocido también como Declaración de Montreal. Incide preferentemente sobre los atentados y ataques armados en detrimento de la aviación civil internacional, así como de sus instalaciones y servicios y entrará en vigor cuando por lo menos 10 Estados signatarios lo hayan ratificado.

**Convenios Bilaterales.** Son los convenios celebrados entre dos Estados sobre asuntos que les concierne a ambas partes. Si bien no podemos decir que constituyan el medio ideal para solventar situaciones de orden genérico, es preciso reconocer que pueden llegar a tener importancia como fuente del Derecho Aeronáutico, cuando todas o parte de las normas y principios que en ellos se estipulan, son admitidos en posteriores Convenios por otros Estados.

Los convenios bilaterales deben celebrarse y aplicarse dentro de la reciprocidad, término que ha sido causa de muchas interpretaciones que han dificultado su aplicación. Para evitar esto se ha subdividido la reciprocidad en real y estricta y en reciprocidad, compleja, múltiple o efectiva.

Consideramos que la reciprocidad solamente real y estricta no es beneficiosa para aquellos países que celebran convenios bilaterales con naciones de mayor potencialidad aeronáutica, por su relativa incapacidad ya que no cuentan con los medios económicos para montar de inmediato una infraestructura y equipo que les permita operar de igual a igual, desde el inicio de la vigencia del convenio.

La reciprocidad real y efectiva en nuestra opinión es más conveniente para los países relativamente débiles, en el campo de la aviación comercial, ya que debido a la misma pueden poner condiciones que compensen sus necesidades sea en el campo aeronáutico o en otros aspectos económicos, tecnológicos o de otro tipo de su realidad nacional.

Esto significa que si bien en principio no hay discrepancias en lo que se refiere a los derechos de tercera y cuarta libertad entre países contratantes, la quinta libertad por ser complementaria puede ser concedida dentro de consideraciones que impliquen causales de necesidad, conveniencia, temporalidad, porcentajes de aplicación, etc.

Citaremos un par de ejemplos para corroborar esta aplicación:

Recomendación No. 10 de la IIa CRAC, o sea de la IIa. Conferencia Regional de la Aviación Civil, que estima:

“Aspiración de la Conferencia que se implante el principio de la reciprocidad real y efectiva en la exportación del transporte aéreo”. La legislación Argentina ha incorporado también este principio de la reciprocidad real y efectiva y la legislación Uruguaya entiende por reciprocidad efectiva, literalmente “la obtención de ventajas o beneficios concretos y prácticos equivalentes a los derechos, ventajas o beneficios, que la República otorga a otros países, sea en el tráfico limítrofe, regional o internacional, de pasajeros, correspondencia o carga”.

**Principales Organizaciones que intervienen en la formación del Derecho Aeronáutico Internacional.** Organizaciones de los Gobiernos. *La Comisión Internacional de Navegación Aérea (CINA)*. Este Organismo que fue disuelto en 1946, ya que los acuerdos del Convenio de Chicago en 1944 lo hicieron inoperante, fue creado por el Convenio para la Reglamentación de la Navegación Aérea, celebrado en París en 1919 y su función principal consistió en velar por el cumplimiento de los acuerdos de la citada Convención de París, así como de atender los problemas jurídicos y técnicos que se presentaran. Su aporte fue apreciable en lo que se refiere al Derecho Internacional Administrativo de la aviación.

*Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos (CITEJA)*. Constituído en París en 1926, tuvo como labor la for-

mación de proyectos referentes al derecho privado aeronáutico, que debían discutirse en conferencias internacionales. Su labor fue fecunda e importantísima, tan es así, que podemos mencionar como actos suyos, proyectos que fueron aprobados internacionalmente, como el Convenio de Varsovia de 1929; los dos Convenios de Roma de 1933, sobre daños a terceros en la superficie y el embargo preventivo de aeronaves; el Convenio de Bruselas de 1938, sobre asistencia y salvamento de aeronaves en el mar. Fue disuelto en 1946 por las mismas razones por las que fue disuelta la CINA.

*La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).* Este organismo se formó como consecuencia del Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago de 1944 y sus fines son precisados en el Art. 44 del citado Convenio a lo largo de nueve incisos, siendo el principal el de "Lograr el progreso seguro y sistemático de la aviación civil internacional en el mundo". Su labor ha sido y es importantísima y hablaremos más extensamente en capítulo aparte.

## ORGANIZACIONES PRIVADAS

*La International Air Traffic Association.* Se fundó en La Haya en 1928, como un organismo compuesto por compañías de transporte aéreo con el fin de actuar internacionalmente en forma coordinada, en la solución de los problemas que se presentaran. En su origen fue integrada por compañías europeas, afiliándose después diversas empresas aéreas de otros continentes. El requisito para ingresar a I.A.T.A., fue el de realizar servicio aéreo internacional y contar con la autorización de sus respectivos Gobiernos.

*La International Air Transport Association (I.A.T.A.).* El año 1945, en La Habana, se constituyó esta nueva organización para sustituir a la antigua I.A.T.A. La primera reunión oficial se celebró en Montreal. Asistieron 42 compañías de transporte aéreo, como miembros activos, o sea las empresas que operan entre dos o más Estados y que proporcionan un servicio autorizado, regular y público, de carga, correspondencia y pasajeros. Trece compañías, además, asistieron como miembros pasivos, es decir, las que ejercen sus funciones dentro de un solo Estado. No con-

currieron ni la Unión Soviética, ni los países no miembros de la O.N.U. Entre sus principales fines podemos citar, el de colaborar con la O.A.C.I., mejorar y coordinar los servicios que ofrecen al público, resolver los problemas jurídicos, técnicos y administrativos, etc., que se presenten, regular la mutua competencia, etc.

*International Union of Aviatic Insures (I.U.A.I.).* Organizada en 1933, tiene como fin estudiar la importancia y las relaciones del seguro aéreo con el Derecho Aeronáutico. Importa una apreciable colaboración de los aseguradores para el desarrollo de la aviación comercial en este aspecto, dada la complejidad del riesgo y el monto de las coberturas.

*Cita; Conferencia Independiente de Transportes Aéreos.* Integrada por catorce transportadoras aéreas latinoamericanas, con miras a convertirse en una organización mundial. Inaugurada en Lima, durante el mes de marzo de 1960, en una importante conferencia, tiene como finalidad la "cooperación, defensa y promoción de las comunicaciones y servicios, al turismo y a los viajes"

*La Cámara Internacional de Comercio.* Que colabora con la O.A.C.I., en todo lo concerniente al transporte comercial por aire. Su sede está en París, donde ha formado un Comité de Transporte Aéreo. Podemos citar además, la INTERNATIONAL LAW ASSOCIATION, fundada en 1924 y la INTERNATIONAL BAR ASSOCIATION, que es una agrupación internacional de abogados, que se interesan en el estudio del Derecho Aeronáutico.

*Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial.* Entidad que agrupa fundamentalmente a los juristas de España y de América Latina, interesados en el estudio del Derecho Aeronáutico, aunque también figuran en sus registros juristas de otros países y continentes así como diversas instituciones y transportadoras aéreas vinculadas a la aviación comercial. El Instituto es Organismo Consultivo de las Naciones Unidas.

### III LA ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL (O.A.C.I.)

El Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago, en su Segunda Parte, Capítulo 7o. y siguientes, se refiere a la Organización de Aviación Civil Internacional.

La O.A.C.I se compone de una Asamblea, un Consejo y demás organismos que se estiman necesarios, entre los que podemos mencionar: la Comisión de Aeronavegación y el Comité de Transporte Aéreo, así como el de Finanzas, el Comité Jurídico, y el de Ayuda Colectiva a los servicios de Navegación Aérea.

El artículo 44 dice que los fines de la Organización son los de desarrollar los principios y la técnica de la navegación aérea internacional y fomentar el establecimiento y desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, con el objeto de:

- a) Lograr el progreso seguro y sistemático de la aviación civil internacional en todo el mundo;
- b) Fomentar la técnica de la construcción y utilización de aeronaves para fines pacíficos;
- c) Estimular el desarrollo de aerovías, aeropuertos e instalaciones y servicios para la navegación aérea empleados en la aviación civil internacional;
- d) Facilitar los transportes aéreos seguros, regulares, eficaces y económicos que necesiten los pueblos del mundo;

- e) Evitar el despilfarro económico producido por la competencia excesiva;
- f) Asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar los servicios de transportes aéreos internacionales.
- g) Evitar que se den preferencia a ciertos Estados contratantes;
- h) Aumentar la seguridad de los vuelos en la navegación aérea internacional;
- i) Fomentar, en general, el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos”.

**La Asamblea.** Como Órgano deliberativo que es, debe reunirse cada 3 años convocada por el Consejo está facultada asimismo para efectuar reuniones extraordinarias por invocación del Consejo o a pedido suscrito por 10 Estados contratantes dirigido al Secretario General. Cada Estado contratante tiene derecho a un voto. Las reuniones sólo tienen validez cuando se constituye el quórum mediante la asistencia de la mayoría de los Estados contratantes. Las decisiones se toman por mayoría de votos emitidos.

Entre las principales atribuciones de la Asamblea, podemos señalar: las de elegir, para cada reunión, un Presidente y el resto de la mesa directiva; la elección de los Estados contratantes que figurarán en el Consejo, de acuerdo a ciertas disposiciones; el examen de los informes del Consejo, debiendo actuar en consecuencia; establecer su reglamento; aprobar presupuestos; examinar los gastos, etc.

**El Consejo.** Es un órgano permanente y responsable ante la Asamblea y se renueva cada tres años, integrado por 30 Estados contratantes, entre los que deben figurar los más importantes en materia de transporte aéreo. El Consejo está dirigido por un Presidente, con facultad para ser reelegido pero que no tiene derecho a voto. Entre las atribuciones del Presidente podemos indicar las de convocar las reuniones del Consejo, del Comité de Transporte Aéreo y de la Comisión de Aeronavegación; la de desempeñarse como Representante del Consejo y ejercer en nombre de éste las funciones que se le asignen.

Las votaciones en el Consejo se deciden por mayoría y todos

los Estados contratantes que no lo integran pueden participar sin derecho a voto.

El Consejo tiene funciones obligatorias y discrecionales. Entre las primeras, podemos indicar las siguientes: presentar informes anuales a la Asamblea; cumplir las instrucciones de la Asamblea; determinar su organización y reglamentos; designar un Comité de Transporte Aéreo; una Comisión de Aeronavegación; administrar los fondos de la Organización; designar al Secretario General; publicar todo material relativo a la navegación aérea; informar a los Estados contratantes de posibles infracciones e inobservancias, etc.

El artículo 55 establece las facultades discrecionales del Consejo. Haremos mención de las siguientes; crear comisiones auxiliares de transporte aéreo cuando lo estime conveniente, sobre base regional o de otra clase; emprender investigaciones y estudiar cuestiones o asuntos relacionados con la aeronavegación; examinar a petición de cualquier Estado contratante, toda situación que pudiera oponer obstáculos o crear conflictos, etc.

**Comisión de Navegación Aérea.** Está compuesta por 15 miembros, designados por el Consejo, entre los delegados de los Estados contratantes, debiendo ser personas de experiencia y entidades en asuntos aeronáuticos.

Entre las funciones de la Comisión, podemos indicar: la de examinar las modificaciones a los anexos del Convenio, recomendando su adopción al Consejo; establecer Sub-comisiones técnicas y por último; asesorar al Consejo sobre la compilación y comunicación a los Estados contratantes de informes referentes a la navegación aérea. También ejerce determinadas funciones por delegación del Consejo.

**Otros Comités.** El Comité de Transporte Aéreo compuesto por 12 personas nombradas por el Consejo y cuya misión es la de estudiar y coordinar los aspectos económicos de la aviación civil internacional.

El Comité Jurídico, cuya labor consiste en continuar la obra de la C.I.T.E.J.A.

El Comité de Ayuda a los Servicios de la Navegación Aérea, formado por 9 personas y cuya labor consiste en contribuir con ayuda técnica y financiera en pro de la seguridad en la navegación.

El Comité de Finanzas, integrado por 9 miembros y por últi-

mo, el Secretario General, que coordina la labor de los diversos organismos de la O.A.C.I. y que tiene las siguientes reparticiones: Dirección General de Navegación Aérea, Dirección General de Transporte Aéreo, Dirección General de Asuntos Jurídicos y Dirección General de Administración y Servicios.

La O.A.C.I., celebra Conferencias Regionales de Navegación Aérea, con el objeto de poder apreciar determinados problemas peculiares de diversos lugares del globo, que ha sido dividido en 10 zonas geográficas. La O.A.C.I. tiene además, cuatro representaciones regionales, que pueden relacionarse directamente con los Estados que planteen reclamaciones o que soliciten la aclaración de toda clase de problemas. Puede deducirse por lo anteriormente expuesto, que las funciones de la O.A.C.I. son normativas, reglamentarias, de iniciativa y jurisdiccionales.

#### IV EL ESPACIO AEREO

El año 1909 el francés L. Bleriot, unió en treintisiete minutos de vuelo su patria con Inglaterra, a través del Canal de la Mancha. Bleriot, que era el primer piloto que hacía con éxito esta raid, actualizó un problema planteado con anterioridad a su histórico vuelo, pero que no se había resuelto por falta de hechos consumados: la libertad del espacio aéreo o el imperio de la soberanía del Estado en el mismo.

Raul Fauchille, el año 1901, en su ensayo titulado "El Dominio Aéreo y el Régimen Jurídico de los Aeróstatos", había sostenido que el aire no podía estar bajo la soberanía de los Estados, ya que era imposible la apropiación y el aprovechamiento de este elemento, patrimonio de la humanidad entera sin restricciones de ninguna clase, condensando su doctrina en el conocido lema "el aire es libre". Esto dió motivo a que se entablara una fuerte polémica entre los partidarios de la libertad absoluta en todo el espacio aéreo y los de la soberanía del Estado sobre dicho espacio, aminorada posteriormente por la aparición de teorías que trataron de conciliar los extremos.

En realidad, el lema de Fauchille, "el aire es libre", no contribuyó a resolver el problema. Se había producido una confusión de términos y conceptos, ya que si bien se puede sostener que los

hombres tenemos derecho al aire que respiramos y que éste no debe ser objeto de apropiación o dominio, no por eso debemos considerar como la misma cosa al “aire atmosférico” o sea el contenido y al “espacio aéreo”, el continente, que si es susceptible de apropiación.

## **DIVERSAS TEORIAS SOBRE LIMITES DEL ESPACIO AEREO.**

Las ideas o conceptos que sugieren las palabras “espacio aéreo” son aparentemente vagas e imprecisas; se ha dicho que no se pueden determinar sus límites y medidas, pero si el “espacio aéreo” es aquel ámbito superior inmediato a la superficie, la delimitación lateral puede hacerse mediante planos imaginarios en sentido vertical. Sin embargo, queda en pie una grave cuestión, al preguntarse hasta donde puede extenderse el espacio aéreo hablando en sentido de proyección hacia arriba. Esto abarca a su vez dos aspectos, cuales son: los derechos que los Estados pudieran tener sobre sus territorios y los derechos de los dueños de tierras que podrían oponerse a los vuelos sobre sus propiedades.

Por el Convenio de París de 1919, se reconoció la soberanía de los Estados sobre sus espacios aéreos, medida que fue confirmada por el Convenio de Chicago de 1944. Posteriormente, cuando se iniciaron las actividades en las zonas extraatmosféricas y en el espacio interplanetario, se reinició el debate sobre la soberanía, propugnando la mayoría de la opinión por la libertad en el citado espacio interplanetario.

El 27 de enero de 1967 y con el amparo de las Naciones Unidas, se emitió el “Tratado sobre los principios que deben regir la actividad de los Estados en materia de exploración y utilización del espacio extraatmosférico, comprendida la Luna y otros cuerpos celestes”, por el que se decide la libertad de los Estados en el espacio extraatmosférico, pero no se precisan el comienzo y los límites de dicho espacio. Es de advertir que el Convenio de Chicago, tampoco explicó suficientemente este concepto ni estableció los límites hasta donde debía llegar la soberanía de los Estados en lo que se refiere al espacio aéreo. Quedó por lo tanto pendiente de solución un problema; cual es, el de dónde comenzaba el espacio exterior o extraatmosférico y por consiguiente dónde terminaba el espacio aéreo.

El Dr. Rodríguez Jurado, en su interesante obra titulada "Teoría y Práctica del Derecho Aeronáutico", menciona estratos en los que en algunos de ellos, se desenvuelve actualmente la actividad aeronáutica. Así comenta, que hasta los cinco o seis mil metros el aire es menos denso, limitando la existencia de la vida humana, pero como las aeronaves están dotadas de dispositivos, como cabinas de presurización, etc., que proporcionan artificialmente el aire, se puede realizar una actividad aeronáutica normal y hablar de espacio aéreo, porque se hace posible la sustentación de la aeronave, pese, como ya se dijo, a estar la atmósfera más enrarecida.

El segundo estrato, abarca alturas de hasta 100 mil metros y no se hace posible la sustentación (el Profesor Ferrer considera 90 Km.) porque no existe prácticamente el aire, lo que impide la operación de aeronaves regulares. Por eso afirma que para muchos el "espacio aéreo" termina en este estrato.

Menciona un tercer estrato con un alcance de 500 mil metros, es decir, donde las máquinas inventadas por el hombre pueden eludir la gravedad terrestre, como la aeronave X-15, que ingresan en la zona donde no hay sustentación para reingresar a las zonas donde existe la sustentación, esto permite suponer que la actividad aeronáutica todavía podría desenvolverse en este estrato por lo que sería factible que se estimase también como espacio aéreo.

En consecuencia, para el Dr. Rodríguez Jurado y para muchos otros juristas, el límite vertical del espacio aéreo debe llegar hasta donde termina el tercer estrato, empezando más allá el espacio cósmico que no está incluido dentro de los ámbitos del derecho aeronáutico.

El Dr. Juan A. Lena Paz, en su obra "Compendio de Derecho Aeronáutico", al tratar sobre la distinción entre espacio aéreo y espacio exterior, señala la existencia de dos criterios: los exclusivamente técnicos, que intentan establecer los límites físicos entre espacio aéreo y espacio exterior y los criterios jurídico-políticos, que tratan de precisar la idea de "frontera aérea", relacionándola con el principio de la soberanía de los Estados. No se trata por lo tanto de establecer límites entre los mencionados espacios, sino de ver hasta dónde se extiende la soberanía de los Estados verticalmente.

Lena Paz, cita la opinión del Profesor Ferrer, basada en un

informe del Cap. Juan Beverina, Director de la Escuela de Ingeniería Aeronáutica de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Católica de Córdoba, de que el espacio exterior por la composición del aire, llega hasta los 90 Km. de altitud debido a que el aire considerado como gas termina ahí y las aeronaves que necesitan del aire para sustentarse no podrían operar a una altura superior. El problema, afirma Lena Paz, es que en realidad no se ha determinado experimentalmente hasta dónde puede sostenerse una aeronave. El Profesor argentino, dice además, que si se enfoca el problema de la densidad del aire, no como elemento sustentador, sino como factor que genera calor por el roce con vehículos aéreos que deambulan sobre la superficie de la tierra, el límite máximo del espacio aéreo se estimaría, tomando la altura menor a la cual un satélite pueda desplazarse alrededor de la tierra sin ser destruído por la fricción. Desde este punto o línea de fricción comenzaría el espacio exterior y el límite exterior sería el límite mismo del sistema solar. Cita también, el punto de vista de la International Law Association, semejante al anteriormente expuesto y que fue enunciado por esta Asociación en su Convención realizada en Buenos Aires en agosto de 1968, al considerar, refiriéndose al tratado del 27 de enero de 1967, que el espacio exterior comprende todo espacio en y encima del perigeo mínimo al que hubiere llegado todo satélite hasta el 27 de marzo del mismo año, 'sin perjuicio de que, posteriormente, se pueda determinar o no que incluye cualquier parte del espacio debajo de dicho perigeo'<sup>1</sup>. Sin embargo, añade, existiría el inconveniente de que la idea que se tenga sobre el espacio aéreo y el espacio extraatmosférico, estaría supe-  
ditada a los adelantos técnicos en la fabricación de satélites, que entre otros casos, con una mayor resistencia al calor generado por la fricción, harían que los límites de ambos espacios variaran continuamente, lo que atentaría contra cualquier estatus jurídico, así como, que al haber elegido la ILA, una fecha determinada, (27/1/67) para precisar los límites del espacio exterior considerando el perigeo mínimo logrado hasta ese día por cualquier satélite terrestre, un satélite que posteriormente hiciera un recorrido de altura inferior al límite señalado, quedaría sujeto a las normas del Derecho Aeronáutico, lo que no puede ser.

1. Paz, Lena A. Juan, Compendio de Derecho Aeronáutico, Buenos Aires, Talleres Gráficos La Estrella, 1970. Cap. III, No. 72, Pág. 62, citando a Videla Escalada, Derecho Aeronáutico, Pág. 297.

**La Línea Von Karman.** Se refiere a una zona cuya altura aproximadamente sería de 80 Km. Haley, expuso esta teoría en Barcelona en 1957, en el Congreso de la Federación Internacional de Astronáutica. Explicó que: "Para establecer bases seguras para la delimitación de la jurisdicción en el espacio y en la atmósfera, es necesario considerar las condiciones en que pueden realizarse los vuelos aéreos, es decir, para circular a una altura constante que puede ser expresada por la ecuación, peso igual a ascensión aerodinámica, más fuerza centrífuga. La ascensión aerodinámica decrece con la altura porque decrece la densidad del aire para sostener el vuelo constante después de la ascensión aérea. Reducida a cero, debe aumentar la fuerza centrífuga"<sup>2</sup>.

Ih-Ming, apoya la tesis diciendo que: "Esta tesis de Haley parece concreta, ya que los factores físico-funcionales, indican una línea apropiada para demarcar la jurisdicción nacional. La citada ecuación permite determinar, según la línea de von Karman, el punto en que el Derecho Espacial obtiene jurisdicción sobre el vuelo del aparato espacial"<sup>3</sup>.

Videla Escalada opina, que esta teoría es muy aceptable ya que en la práctica casi todas las operaciones espaciales se realizan en esta zona. En realidad y en vista de la diversidad de opiniones basadas en diversas teorías, el único medio con que contamos hasta el momento es el de precisar los límites del espacio aéreo, mediante tratados.

**El Problema de la Soberanía. Teorías.** *Teorías de la Libertad Absoluta y de la Libertad Limitada.* En 1901, Fauchille, jurista francés, sostuvo que como el espacio aéreo no podía ser objeto de ocupación o apropiación, ("el aire es libre") los estados no podían reclamar el derecho de ejercer su soberanía en dicho ámbito, debiendo ser libre el espacio aéreo, sin restricciones. Posteriormente el jurista francés y sus simpatizantes reconocieron algunos derechos al Estado, como los de vigilancia, defensa, policía aduanera y sanitaria, etc. Esta tesis fue apoyada, con posteriores modificaciones, por el Instituto de Derecho Internacional y por el Comité Jurídico Internacional de la Aviación, entre otros, pero como indi-

2. Videla Escalada Federico N., Derecho Aeronáutico, Buenos Aires, Imprenta Landa y Cía. 1969.- Cap. VI, Pág. 300, citando a Haley.
3. Ibidem, Pág. 300, transcribiendo a Ih-Ming, Wang, La delimitación de la soberanía vertical, Sección de Derecho Aeronáutico y del Espacio, del Instituto de Francisco de Vitoria, Madrid, 1965 - Pág. 95.

camos al comienzo de este Capítulo el error inicial de Fauchille consistió en confundir los conceptos de aire y espacio aéreo.

*Teorías que consideran la Soberanía y sus Límites.* De la soberanía absoluta del estado subyacente.— Afirma que la soberanía del Estado debe de ser absoluta sobre el espacio aéreo que se encuentra encima de su territorio y aguas territoriales. Se le ha criticado el hecho de ser demasiado radical porque no va de acuerdo con los tiempos y con el progreso del transporte aéreo que exige un punto de vista más liberal.

La legislación positiva ha sostenido y apoyado esta teoría en principio, como ocurrió con el Convenio de París de 1919 y la Convención de Chicago de 1944, pero el desarrollo de la aviación que redundaba en beneficio de la humanidad entera y de los mismos Estados que lógicamente sostienen la teoría de la soberanía, impuso un sistema de tolerancia y de reconocimiento jurídico a ciertas actividades del tráfico aéreo, para su normal desenvolvimiento.

Efectivamente, el mismo Convenio de París del que hemos hecho un comentario en el Capítulo II de este trabajo, otorga muchas concesiones en tal sentido y la Convención de Chicago también, por lo que en realidad podríamos hablar de una soberanía limitada, concepto que aparentemente contrapone y cuestiona para un punto de vista conservador la idea que siempre se ha tenido de la soberanía.

La Convención de Chicago de 1944, en su Art. 1o. trata de la soberanía, señalando que: “cada Estado tiene soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio”. La Convención, considera en el Art. 2o., que el territorio de un Estado comprenderá las extensiones territoriales y las aguas jurisdiccionales adyacentes a ellas, siempre que estén bajo la soberanía, jurisdicción, protectorado o mandato de dicho estado.

En su Art. 3ro., la Convención, se refiere a aeronaves civiles y del Estado, como las que efectúan servicios militares, de aduanas o de policía. El inciso (c) del referido Art. precisa que las aeronaves pertenecientes a un Estado contratante, no podrán volar o aterrizar sobre el territorio de otro Estado contratante, sin previa autorización, por acuerdo especial o de otro modo y según las condiciones estipuladas.

Los Artículos 5to. y 6to. del Convenio, tratan sobre los derechos de vuelo en servicios no regulares y servicios aéreos regulares, respectivamente, temas a los que nos referiremos en el Capítulo sobre Circulación Aérea.

*La Soberanía Ilimitada en la Altura.* Es decir, que la soberanía del Estado se extiende hasta el infinito, limitada por planos perpendiculares sobre sus límites marítimos y terrestres. Collard, Pittard, Longo, Zitelmann y otros más, son partidarios de esta teoría, sobre la que podemos hacer estas observaciones: Que no se puede extender ilimitadamente la soberanía porque ésta tiene que hacerse efectiva y no existen posibilidades materiales de lograrlo; porque la tierra gira alrededor del sol y de su propio eje, lo que traería como consecuencia la variación continua en el espacio de las proyecciones de la soberanía territorial; porque el tratado del 27/1/67 proclama el principio de libertad en el espacio exterior.

*Extensión de la Soberanía hasta el alcance máximo de la Ley de Gravedad.* Tesis sostenida por Kroell, en 1953, quien afirmó que la soberanía de un Estado cesa donde terminan los efectos de la atracción de la tierra sobre los cuerpos. Se ha refutado esta teoría diciendo que los alcances de la gravedad cambian de acuerdo al tamaño de los objetos y su velocidad y que por consiguiente no hay límites fijos y que un límite teórico o hipotético que fuera aceptado de consuno, tendría el inconveniente de la imprecisión en el sentido de que no se sabría cuándo ese cuerpo, cosa u objeto, sometido a la fuerza de gravedad y desplazándose a determinada velocidad traspasaría los límites de un Estado a otro Estado.

Otra razón, sería aquella que afirma que la fuerza de gravedad de nuestro planeta disminuye en relación al cuadrado de la distancia y llega a cero en el infinito, presentándose el inconveniente señalado en la teoría de la extensión de la soberanía hasta dicho infinito.

*Extensión de la Soberanía hasta donde termina la atmósfera.* Meyer, estima que el concepto de "espacio aéreo" en relación con la soberanía y el Convenio de Chicago, debe interpretarse literalmente. El problema es que como hemos visto anteriormente, no se ha precisado hasta la fecha por no haber unidad de criterio, que es el "espacio aéreo" y por consiguiente se incurriría en una afirmación muy vaga al decir que la soberanía termina donde concluye el aire o la atmósfera.

*División por zonas.* John C. Cooper, propuso en Washington ante la Sociedad de Derecho Internacional, el 24 de abril de 1956, la división del espacio en tres zonas: la zona o espacio territorial, donde puede ser realidad el poderío aéreo de los Estados sobre sus territorios; la zona de espacio contiguo, estimada en unas trescientas millas de altura, en la que existiría una soberanía relativa por cuanto no se prohibirían las operaciones de vuelo de aeronaves no militares y por último la zona o espacio exterior que sería de libre tránsito.

El mismo Cooper, se rectificó un tiempo después y prescindió en su teoría de las zonas, del espacio contiguo, proponiendo que se considerara al espacio extraatmosférico, como la zona cuyo límite inferior sería la altura mínima sobre la tierra, sobre la que podría evolucionar un satélite artificial que realizara por lo menos una revolución alrededor de la misma, siendo el límite superior, el límite externo del sistema solar.

*La abolición del Principio de Soberanía.* Esta teoría se debe a Georgiades, quien en 1962 propuso la aplicación del principio de libertad en todo el espacio, sin distinciones. Georgiades, dice que el desarrollo de diversas armas, en especial de cohetes, etc., hace casi imposible la defensa de los Estados, y que solamente un acuerdo sobre desarme resolvería el problema del temor a la agresión, obteniéndose una relativa seguridad. De este modo y con la celebración de Convenios para que las aeronaves extranjeras respetaran las reglamentaciones sanitarias, de aduana y de policía, no habría necesidad de afirmar la soberanía.

*Otras Teorías.* La que se refiere al control en altura de parte del Estado subyacente, del espacio existente sobre su territorio, descartada hoy en día porque se basa exclusivamente en la fuerza. La teoría que propugna la extensión de la soberanía hasta donde fuera posible evolucionar a una aeronave, que también es inaceptable porque los límites de la soberanía variarían continuamente según los avances de la técnica. Actualmente, lo único viable a nuestro parecer, sería la celebración de un acuerdo internacional para definir los alcances de la soberanía.

*El Derecho de los propietarios de tierras en relación con la Navegación Aérea.* En líneas anteriores hemos visto el problema de la soberanía en función de los derechos de los Estados sobre el espacio aéreo de sus territorios. Ahora comentaremos desde el

punto de vista del Derecho Privado, los derechos de los propietarios de tierras sobre el espacio aéreo que hay sobre sus propiedades, citando algunas teorías y opiniones jurídicas.

## TEORIAS JURIDICAS SOBRE EL ESPACIO AEREO

*Teoría de las Zonas de Posesión Efectiva* (Teoría norteamericana) Considera el espacio aéreo dividido en dos zonas, la inferior y la superior. En la primera, el propietario del suelo tiene derecho total sobre ella, no así en la zona superior. Para poder entablar acción por “tress pass”, esto es, por habérsele perturbado en su legítima ocupación del suelo, deberá probar que ha sido rebasada la línea de demarcación imaginaria que se supone supera ambas zonas, a tal o cual altura, invadiendo por lo tanto su Zona de Posesión Efectiva. La verdad es que no se ha dado mucha importancia a esta teoría y no creemos que la merezca.

*Teoría de la Servidumbre* (Teoría norteamericana). En ella se estima que el espacio aéreo del dueño del suelo, está supeditado a una servidumbre de paso por las aeronaves que por diversas razones se vean obligadas a utilizarlo. El propietario del suelo tiene derecho a la acción por “tress pass”, para los casos en que se excedan los límites de la servidumbre. Máximo C. Raitzin, en su trabajo “El Derecho de la Aeronavegación”, dice que esta teoría no debe tomarse en cuenta, por la “imposibilidad de delimitar legal y materialmente dicha servidumbre”.

*Teoría de la Ausencia de Derechos del Dueño del Suelo sobre el espacio aéreo, inmediato a su propiedad* (Teoría norteamericana). No reconoce absolutamente ningún derecho al propietario, salvo el de poder demandar indemnización por daños y perjuicios, para los casos en que las aeronaves hagan contacto con el suelo o con los edificios que se hallan en el mismo.

*Teoría del Derecho Absoluto Sobre el Espacio*. Como lo indica su nombre, no hace concesiones de ninguna especie a la navegación aérea; se basa en los discutidos principios atribuidos al Derecho Romano. Lo cierto es que no responde a las necesidades del momento y que no tiene defensores en la actualidad. En los Estados Unidos, por el “common law”, se admitió que al propietario de un “fee simple” (propiedad libre de condiciones), le correspondía la pertenencia con todos sus derechos, “de la co-

lumna de aire que está sobre el suelo y en dirección opuesta al cono que teniendo por base la superficie de la tierra tendrfa por vértice el centro de la tierra". (Máximo C. Raitzin, "El Derecho de la Aeronavegación").

*Teoría de los Derechos Limitados Sobre el Espacio.* De E. Naquet, en ésta se estima que el propietario de un terreno no tiene sobre el espacio subyacente más que una facultad de propiedad, o sea, que se le reconoce la posibilidad del empleo de dicho espacio y por consiguiente de obstaculizar la navegación aérea.

*Teoría de Reserva de los Derechos del Propietario Sobre el Espacio.* En esta pugna entre el derecho del propietario, según el concepto clásico, y el desarrollo de la aeronavegación, la referida teoría trató de conciliar ambas tendencias, posponiendo la cuestión de la propiedad a último término, para no detenerse en una discusión que aparentemente no conducía a positivos resultados, perjudicando el progreso del aerotransporte.

*Teoría de Ch. Julliot.* Reconoce la propiedad del espacio aéreo inmediato al suelo, al dueño de éste, el que no está facultado para prohibir la aeronavegación, siempre que no se perturbe su derecho. Sugiere la pintoresca idea de señalar mediante postes de determinada altura, empotrados en el suelo, el espacio no permitido a la navegación aérea. Julliot, divide pues el espacio en dos partes: en la inferior el propietario tendrfa la posesión y la propiedad, y en la superior le corresponderfa solamente, la propiedad, excluyéndose la posesión para evitar el abuso del derecho. (Como puede apreciarse, algunas teorías se asemejan).

*El Air Navigation Act.* Ley inglesa de 1920, que permitió el vuelo racional sobre un territorio. La imprecisión es su inconveniente.

*Ley Francesa del 31 de mayo de 1924.* Más clara que la anterior, crea un derecho de paso, permitiendo el vuelo siempre que no cause perturbaciones.

*Teorías Alemana y Suiza.* Estas teorías responden a la exigencia de los tiempos modernos e importan una solución jurídica reconocida. En efecto, el Art. 905 del Código Civil Alemán, disponfa que "el derecho del propietario de un terreno se extiende al espacio aéreo superior a la superficie de la tierra y al subsuelo. Sin embargo, el propietario no puede prohibir interferencias que tengan lugar a tal altura o profundidad que no tenga interés en su exclusión".

El Código Civil Suizo, Art. 667, determina que “La propiedad del suelo entraña la propiedad de encima y la de abajo, en la altura y profundidad útiles para su ejercicio”. Vemos pues, como a través del tiempo y después de muchos planteamientos y discusiones, el propietario del suelo goza de derechos no tan ilimitados, pero que están en función de las necesidades reales, tanto de él mismo, como de la sociedad en general.

*Código Civil Peruano.* Libro Quinto: Derechos Reales, Capítulo Tercero - Propiedad Predial.— Art. 954. “La Propiedad del predio se extiende al subsuelo y al sobresuelo, comprendidos dentro de los planos verticales del perímetro superficial, y hasta donde sea útil al propietario el ejercicio de su derecho. La propiedad del subsuelo no comprende los recursos naturales, los yacimientos y restos arqueológicos, ni otros bienes regidos por leyes especiales”.

*Otras opiniones al respecto.* Jossierand, cree que es un grave error jurídico el concepto tradicional de la propiedad sin limitaciones de ninguna especie, sobre el espacio aéreo. Montella, opina porque la propiedad termine a la altura de las construcciones usuales, y afirma que la utilización instantánea de paso por el espacio aéreo no implica ocupación del mismo. Lemoine, dice que el derecho del propietario “tiene la limitación que le impone la naturaleza de las cosas” y Saleilles, sostiene que “la propiedad del espacio aéreo sólo se extiende hasta donde pueda ser objeto de posesión”.

*Estado actual de las cosas.* El Art. 552 del Código Napoleónico, determinaba que la propiedad del suelo comprendía la de lo que esta arriba y abajo, permitiendo por lo tanto al dueño, edificar, cultivar, etc., lo que quisiera, respetando naturalmente las servidumbres existentes y lo dispuesto por las leyes. El referido código, sirvió de base a otros países, formándose un ordenamiento jurídico poco apropiado para la época actual por su excesivo individualismo.

Pero desde hace pocas décadas todo ha cambiado casi radicalmente; el espacio aéreo no se puede considerar como “res nullius”, porque como dice Alvaro Bauzá Araujo en “Principios de Derecho Aéreo”, “no puede lógicamente referirse o extenderse, más que a los bienes que se unen o incorporan al suelo, de acuerdo con sus caracteres y naturaleza, y que formando un todo con dicho suelo

están unidos a él, y porque el espacio ocupado por construcciones, etc., deja de ser aéreo”.

Consagrado este concepto por su incorporación a los cuerpos de leyes de todos los países del mundo, surgieron otros problemas, felizmente ya solucionados.

En efecto, la necesidad de que el aeropuerto esté relativamente cerca de la ciudad, ya que de lo contrario se atentaría contra una de las ventajas de este tipo de transporte, que es el poco tiempo que requiere en relación a otros sistemas, hizo conveniente la adopción de medidas de seguridad, tanto para los habitantes próximos a los campos de aterrizaje, como para los pasajeros y tripulantes. Estas medidas se refieren en muchos casos a la limitación de los derechos del dueño del suelo (propiedades rústicas, etc.), como restricciones, prohibiciones y hasta expropiaciones.

De ahí la intervención del Estado para regular las “servidumbres”. Dos sistemas se conocen que cumplen esta finalidad. uno de ellos determina la extensión de las zonas inmediatamente próximas al campo de aterrizaje, en las que está prohibido que las plantaciones, construcciones, etc., que se hallen en las mismas, sobrepasen de cierta altura indicada expresamente en el texto legal. El otro sistema, finalmente, difiere del anterior, en que deja a la autoridad administrativa, la fijación de la altura máxima permisible para las edificaciones, conteniendo la ley sólo el concepto general.

**El problema de la responsabilidad por el ruido producido por las aeronaves.**— Es indudable que el sobrevuelo sobre diversas clases de propiedades inmuebles, especialmente agrícolas, de los aviones a chorro afecta a la gente y demás seres vivos tanto en su salud como económicamente.

Naturalmente se han producido reclamos de parte de los propietarios alegando diversos daños, en muchos países del mundo, generalmente de personas cuyas propiedades están en las vecindades de aeropuertos civiles o militares. Los tribunales norteamericanos, por ejemplo, han reconocido a los superficiarios derechos para cobrar indemnizaciones cuando el daño queda demostrado, pero estos tribunales suelen mostrarse un tanto reacios a favorecer el reclamo del propietario del fundo, porque sus fallos podrían en cierto modo, trabar la circulación aérea.

Se han estudiado diversas soluciones, tales como la de limitar la intensidad del ruido o de que el ruido se incluya dentro del regi-

men de responsabilidad por daños causados a terceros en la superficie, como suelen hacer los tribunales en Francia, así como que, además, el seguro aeronáutico comprenda en su cobertura de riesgos, el de ruido, pero nada se ha determinado al respecto en el sentido de un acuerdo o convenio internacional. Sólo las legislaciones aeronáuticas de algunos países, contemplan esta situación, tal es el caso del Código Aeronáutico de la República Argentina, que en el Art. 155, considera el ruido anormal como causal que puede relacionarse con la responsabilidad por daños a terceros en la superficie. Esperemos que el futuro aporte una solución a este problema. Volveremos a tratar de este tema en el Capítulo referente a la Responsabilidad.

## V CIRCULACION AEREA

El tema que trataremos a continuación es esencial en la Aeronáutica, porque su importancia estriba no en la posibilidad técnica del transporte aéreo, hecho evidente, sino por la trascendencia de las normas jurídicas que regulan las operaciones aéreas y de cuya viabilidad dependen éstas.

La circulación aérea, posible el día de hoy gracias al maravilloso invento del avión, debe estar en relación con las necesidades de un mundo de masas con gigantescos problemas, entre los que se cuentan los de las comunicaciones y el transporte, que imponen una revisión de los viejos conceptos de soberanía que dividieron al planeta en compartimentos estancos, y si bien es cierto que la supresión absoluta de estos viejos conceptos no se ha logrado, las reuniones y convenciones internacionales, celebradas con el concurso de los Estados, instituciones o estudiosos del Derecho Aeronáutico, están dando su apreciable aporte a la consecución de este fin.

Creemos firmemente que la Aeronáutica está a la cabeza de las ciencias o disciplinas, no importa como se llamen, que están contribuyendo a crear una nueva geopolítica, que por necesidades económicas, entre otras, como por ejemplo, la ampliación de mercados, ayudan a derribar las aduanas y fronteras que separaban y

separan a pueblos y naciones que deberían haber estado unidos por determinadas características que los relacionan.

La Convención de Chicago de 1944 reglamenta la navegación aérea en su aspecto internacional, dictando normas aplicables a las diversas gamas de la actividad aeronáutica. Dicho Convenio hasta la fecha, ha sido ratificado por ciento dieciséis Estados.

El Capítulo II, Parte Primera sobre Navegación Aérea, del Apéndice Segundo del citado Convenio, se refiere a los vuelos sobre territorios de los Estados Contratantes. Procederemos a comentar sus diversos artículos.

**Servicio de cabotaje.**— Por el Art. 7 del Convenio, se reliva el derecho de cada Estado Contratante a negar a las aeronaves de los demás Estados Contratantes, el permiso para embarcar y transportar pasajeros, carga y correo, por remuneración o alquiler, a otro punto de su territorio, comprometiéndose cada Estado Contratante a no llegar a acuerdos con otro u otros Estados o línea aérea de algún Estado, concediendo exclusivamente el privilegio del cabotaje, así como a no obtenerlo también exclusivamente de otro Estado.

**Aeronaves sin piloto.**— El Convenio en el Art. 8, establece que las aeronaves sin piloto no podrán volar sobre el territorio de un Estado Contratante sin su autorización. Asimismo, se refiere al compromiso de cada Estado Contratante en el sentido de asegurar el control en las regiones frecuentadas por la navegación aérea del vuelo de las aeronaves sin piloto, de modo que se evite el peligro que pudiera haber.

**Zonas prohibidas.**— (Art. 9).— a) Por razones de orden militar o de seguridad internacional cada Estado Contratante puede restringir o prohibir sobre determinadas zonas de su territorio los vuelos de los aviones de otros Estados. Estas disposiciones deberán aplicarse irrestrictamente a todas las aeronaves que se utilizan en servicios aéreos internacionales regulares de los Estados Contratantes e incluso a las del Estado interesado. Las zonas prohibidas deberán ser de una extensión razonable de modo que no estorben sin necesidad las operaciones aéreas. La descripción de las zonas prohibidas ubicadas en el territorio de un Estado Contratante y las modificaciones posteriores deberán ser comunicadas a los demás Estados Contratantes y a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

b) En circunstancias excepcionales, en emergencia o en pro de la seguridad pública, cada Estado Contratante se reserva el derecho de limitar o prohibir temporal e inmediatamente los vuelos sobre todo su territorio o parte de él, siempre que al efectuarse la medida no haya distingo de nacionalidades con las aeronaves de los demás estados.

c) Según las reglamentaciones que determine cada Estado Contratante podrá exigir el aterrizaje, tan pronto como le sea posible, de toda aeronave que sobrevuele las zonas precisadas en a) y b), en el aeropuerto que designe en su territorio.

**Aterrizaje en aeropuertos aduaneros.**— (Art. 10).— Salvo de que según lo acordado, en el Convenio o en caso de permiso especial, se autorice a las aeronaves a sobrevolar sin aterrizar en el territorio del Estado Contratante, las aeronaves que penetren en el territorio de un Estado Contratante, tendrán la obligación, si las normas de tal Estado lo precisan, de aterrizar en un aeropuerto designado por dicho Estado para que se efectúe inspección de aduanas y demás formalidades. Asimismo, al salir del territorio de un Estado Contratante, dichas aeronaves deberán hacerlo de un aeropuerto designado de igual manera. El Estado deberá publicar y además transmitir a la OACI, a fin de que sean informados todos los demás Estados Contratantes, las características de los aeropuertos aduaneros.

**Aplicación de las reglamentaciones concernientes a la navegación aérea.**— (Art. 11).— Los reglamentos y leyes de un Estado Contratante referentes a la entrada y salida de su territorio de los aviones que efectúan la navegación aérea internacional o a la operación y aeronavegación de las mismas, mientras estén en su territorio, se aplicarán a todas las citadas aeronaves de los Estados Contratantes sin discriminar su nacionalidad, las que deberán cumplir las leyes y reglamentos tanto a la entrada como a la salida y mientras estén en el territorio de ese Estado.

**Reglamento de Vuelo. Ley aplicable.** (Art. 12).— El velar por el cumplimiento de las reglas y reglamentos referentes a los vuelos y maniobras de todas las aeronaves sin excepción de nacionalidad, incluyendo la propia, que operen en el territorio de cada Estado Contratante, corre a cargo de cada Estado miembro del Convenio. Este Artículo precisa que el Estado Contratante se obliga en todo lo posible a que sus propios reglamentos estén con-

formes con los que se fijan en aplicación del Convenio. Referente a alta mar, los reglamentos que se determinen de acuerdo con el Convenio, serán los que rijan. Se establece además que cada Estado Contratante se compromete a proceder contra todo el que infrinja las reglas aplicables.

**Disposiciones sobre entrada y despacho (Art. 13).**— Todas las normas legales, referentes al ingreso o salida del territorio de un Estado Contratante, de pasajeros, tripulación, o carga transportadas por vía aérea, como las relativas a entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas y sanidad, serán cumplidas por o a nombre de dichos pasajeros, tripulaciones y carga, bien a la entrada o a la salida o mientras estén en el territorio de dicho Estado.

**Medidas para prevenir la propagación de enfermedades (Art. 14).**— Los Estados Contratantes se comprometen a tomar las medidas necesarias para evitar la propagación por la navegación aérea, de enfermedades tales como el colera, viruela, tifus epidémico, peste, fiebre amarilla y cualquier tipo de enfermedad contagiosa que sea designada como tal. Los Estados Contratantes para este fin, mantendrán permanente contacto con los organismos que tengan a su cargo los reglamentos internacionales referentes a medidas sanitarias aplicables a las aeronaves. Las consultas deberán hacerse sin perjuicio de aplicar cualquier convenio internacional que haya sobre la materia y que hubiere sido suscrito por los Estados Contratantes.

**Derechos de Aeropuerto y otros semejantes (Art. 15).** A reserva de lo indicado en el Art. 68, los aeropuertos de un Estado Contratante que sean utilizados por sus aeronaves con fines de uso público, podrán ser empleados también por las aeronaves de todos los Estados Contratantes. Este empleo supone la utilización uniforme de las instalaciones y servicios comprendiendo las de radio y meteorología que se usen para uso público, para la seguridad y rapidez de las operaciones aéreas.

Establecida la igualdad en cuanto a la utilización de los aeropuertos, el Artículo a continuación precisa normas que inciden sobre la igualdad en el tratamiento fiscal, al decir que los derechos que un Estado Contratante determine o permita que se impongan por el uso de tales aeropuertos, servicios e instalaciones por las aeronaves de cualquier Estado contratante, no podrán ser superiores.

a) En lo que se refiere a las aeronaves que no se utilicen en servicios aéreos internacionales regulares, que los derechos que abonarían sus aeronaves nacionales del mismo tipo dedicadas a servicios semejantes.

b) En lo que se refiere a las aeronaves que se dediquen a servicios aéreos internacionales regulares, que los derechos que abonarían sus aeronaves nacionales que operaran en servicios aéreos internacionales semejantes.

El Artículo dispone que los derechos que se establezcan debieran ser publicados y comunicados a la OACI y que para el caso de que un Estado Contratante haga una reclamación, los derechos objetados serán examinados por el Consejo que preparará un informe y hará las recomendaciones del caso para que sean consideradas por el Estado o Estados interesados.

Concluye el Artículo diciendo que los Estados Contratantes no podrán imponer derechos, gravámenes o impuestos por el mero derecho de tránsito, entrada o salida de su territorio de las aeronaves de un Estado Contratante o de los bienes y personas que se encontraran en las mismas.

**Visitas de inspección a las aeronaves (Art. 16).**— El Estado Contratante podrá sin producir demoras innecesarias, inspeccionar las aeronaves de los demás Estados contratantes a la llegada o a la salida, así como revisar los certificados y demás documentos prescritos por el Convenio.

**Capítulo III. Nacionalidad de las aeronaves (Art. 17).**— Tienen las aeronaves la nacionalidad del Estado en el que se hayan matriculado.

**Matricula Doble (Art. 18).**— Se prohíbe que una aeronave esté matriculada en dos o más Estados, pero sí se autoriza el cambio de matrícula.

**Legislación Nacional sobre matrículas (Art. 19).**— La matrícula o transferencia de una aeronave en un Estado Contratante, se hará según sus leyes y reglamentos.

**Distintivos de matrícula y nacionalidad (Art. 20).**— Las aeronaves que se utilicen para la navegación aérea internacional deberán llevar las marcas de nacionalidad y matrícula.

**Notificación de las matrículas (Art. 21).**— Cada Estado Contratante se obliga a proporcionar a solicitud de cualquier Estado Contratante o de la OACI, información referente a la matrícula

y propiedad de cualquier aeronave matriculada en sus registros y deberá dar a la OACI, según las normas que esta Institución fije, informes que faciliten conocimientos sobre la propiedad y control de las aeronaves matriculadas en el Estado que se empleen habitualmente en la navegación aérea internacional. Previo pedido, la OACI pondrá a disposición de los Estados Contratantes los datos obtenidos.

**Capítulo IV. Medidas para facilitar la Navegación Aérea. Simplificación de formalidades para facilitar la Navegación Aérea (Art. 22).**— Mediante la promulgación de reglamentos especiales o de otro modo, cada Estado Contratante, deberá poner en práctica todas las medidas posibles que faciliten y hagan más rápida la aeronavegación entre los territorios de los Estados Contratantes, evitando retardos innecesarios a los aviones, tripulaciones, pasajeros y carga, especialmente en los casos de aplicación de las leyes sobre inmigración, sanidad, aduana y despacho.

**Formalidades de Aduana y de Inmigración (Art. 23).** Se establece el compromiso de los Estados Contratantes, en la medida en que lo estimen factible, a dictar disposiciones de aduana e inmigración para las operaciones aéreas internacionales, según los métodos que pudieran precisarse o aconsejarse en la aplicación del Convenio. Concluye el Artículo diciendo que las disposiciones del Convenio no se interpretarán en el sentido de impedir el establecimiento de aeropuertos francos.

**Derechos de Aduana (Art. 24).**— (a) Con sujeción a los reglamentos de Aduanas del Estado, le será permitido el ingreso temporal y libre de derechos a las aeronaves en vuelo, hacia, desde o a través del territorio de otros Estados Contratantes. Asimismo, estarán exentos de derechos de aduana, de inspección u otros derechos o impuestos similares ya sean nacionales o locales, el combustible, aceites lubricantes, piezas de repuestos, equipo corriente y provisiones de a bordo, que se porten en la aeronave de un Estado Contratante cuando llegue al territorio de otro Estado Contratante. Las cantidades u objetos descargados, salvo que se disponga lo contrario y de acuerdo a las reglamentaciones aduaneras que pueda exigir la vigilancia de aduanas en estos casos, no estarán comprendidas en la citada exoneración.

b) No pagarán derechos de aduana, las piezas de repuesto y el equipo que se interne en el territorio de un Estado Contratante,

siempre que sea para emplearlo en una aeronave de otro Estado Contratante que se utilice en la navegación aérea internacional. Esta admisión se hará de acuerdo a lo reglamentado por el Estado interesado, que podrá determinar que los efectos permanezcan bajo la vigilancia y control de la autoridad aduanera.

**Auxilio que debe prestarse a las aeronaves en peligro (Art. 25).**— Se precisa el compromiso de cada Estado Contratante, para proporcionar toda la ayuda que sea posible a las aeronaves que se encuentren en peligro en su territorio, así como a autorizar, con sujeción al control de sus propias autoridades, a que los dueños de las aeronaves o las autoridades del Estado en que estén matriculadas, den todos los medios necesarios de auxilio. Todo Estado Contratante que emprenda la búsqueda de aeronaves perdidas, colaborará en las medidas coordinadas que se recomienden en aplicación del Convenio.

**Investigación de accidentes (Art. 26).**— Cuando la aeronave de un Estado Contratante estando en el territorio de otro Estado Contratante, sufra un accidente que produzca la muerte o lesión grave o se manifiesten serios defectos de orden técnico en la misma, instalaciones o servicios para la navegación aérea, el Estado donde ocurriere el accidente iniciará una investigación ciñéndose en la medida en que se lo permitan sus leyes a las recomendaciones que para estos casos da la OACI. El Estado donde esté matriculada la aeronave podrá designar observadores que presencien la investigación debiendo el Estado que la haya realizado informar de la misma al otro Estado, comunicándole además, las conclusiones.

**Inembargabilidad por infracción de los Derechos Sobre Patentes (Art. 27).**— a) Siempre que una aeronave de un Estado Contratante sea utilizada en el servicio aéreo internacional, la autorización para ingresar en el territorio de otro Estado Contratante o el tránsito permitido por dicho territorio, con o sin aterrizaje, no será ocasión para el embargo o detención de la aeronave, ni a reclamo alguno contra su propietario u operador, ni tampoco a intervención por parte o en nombre de cada Estado o de cualquier persona que se hallara en él, basándose en que el mecanismo, construcción, piezas, accesorios, o la operación de la aeronave quebrantan los derechos de alguna patente, diseño o modelo concedidos legalmente o registrados en el Estado en cuyo territorio haya ingresado la aeronave. No podrá exigirse por lo tanto

depósito de garantía por la exención de detención o embargo de la aeronave.

b) Lo dispuesto en el punto a), será aplicable también a las piezas y equipo de repuesto almacenados, así como al derecho de usarlos e instalarlos en las reparaciones de las aeronaves de un Estado Contratante en el territorio de otro Estado Contratante, a condición de que las citadas piezas o equipo no se vendan ni distribuyan en el país ni se exporten con fines comerciales desde el Estado Contratante en el que la aeronave haya ingresado.

c) Los beneficios que se exponen en los puntos a) y b), se harán efectivos a los Estados Contratantes que: 1) Integren la Convención Internacional para la Protección de la Propiedad Industrial y sus enmiendas, ó, 2) Que hayan promulgado leyes referentes a patentes que protejan y reconozcan las invenciones de los ciudadanos de los demás Estados que hayan firmado el Convenio.

**Facilidades para la Navegación Aérea y Sistemas Uniformes (Art. 28).**— Los Estados Contratantes se comprometen de acuerdo a sus posibilidades y necesidades, a:

a) A proporcionar en su territorio a la navegación aérea, con el objeto de facilitación, aeropuertos, servicios de radio y meteorológicos, instalaciones y servicios, según las normas y métodos recomendados o establecidos en aplicación del presente Convenio.

b) Adoptar y aplicar los sistemas sobre procedimientos de comunicaciones, códigos, señales, balizamiento y demás métodos así como las reglas de operación que se recomienden o establezcan en aplicación del Convenio.

c) Los Estados Contratantes se comprometen también a colaborar en las medidas internacionales para la publicación de mapas y cartas aeronáuticas, de acuerdo a las normas que se recomienden o establezcan en aplicación del Convenio.

**Capítulo V. Condiciones que deben cumplirse con respecto a las aeronaves. Documentación que deben llevar las aeronaves (Art. 29).**— Las Aeronaves de los Estados Contratantes que se utilicen en los servicios aéreos internacionales, deberán llevar los documentos que a continuación se exponen de acuerdo con las condiciones establecidas en el Convenio:

- a) Certificado de matrícula.
- b) Certificado de aeronavegabilidad.
- c) Las licencias apropiadas para cada miembro de la tripulación.

- d) Diario de a bordo.
- e) Si esta provista de aparatos de radio, la licencia de la estación de radio de la aeronave.
- f) Si lleva pasajeros, una lista de sus nombres y lugares de embarco y destino.
- g) Si transporta carga, un manifiesto y declaraciones detalladas de la carga”.

**Equipo de Radio de las aeronaves (Art. 30).**— a) Sólo debidamente autorizadas por las autoridades del Estado en el que estén matriculadas, las aeronaves de cada Estado Contratante, podrán llevar a bordo radio transmisores, cuando se encuentren en o sobre el territorio de otro Estado Contratante. El empleo de radio transmisores en el territorio del Estado Contratante sobre el que opera la aeronave, se hará según los reglamentos de dicho Estado.

b) Los radiotransmisores solo podran ser usados por los miembros de la tripulación de vuelo que gocen de licencia especial emitida por las autoridades del Estado en que esté matriculada la aeronave.

**Certificados de aeronavegabilidad (Art. 31).**— Las aeronaves deberán tener un certificado de aeronavegabilidad, expedido o convalidado por el Estado en que esté matriculada la aeronave.

**Licencias del personal (Art. 32).**— a) Tanto el piloto como la tripulación de toda aeronave que realice el servicio aereo internacional, deberán estar autorizados para el ejercicio de sus funciones mediante licencias de las que deberán estar provistos, emitidas o convalidadas por el Estado en el que la aeronave esté matriculada.

b) En lo que se refiere a los vuelos sobre su propio territorio, cada Estado Contratante, se reserva el derecho a no reconocer los certificados y licencias de aptitud otorgados a cualquiera de sus súbditos por otro Estado Contratante.

**Reconocimiento de Certificados y Licencias (Art. 33).**— Serán reconocidos como válidos por los demás Estados Contratantes, los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias emitidas o convalidadas por un Estado Contratante, a condición de que los requisitos que se hayan exigido para su expedición sean iguales o superiores a las normas mínimas que se establezcan oportunamente en aplicación del Convenio.

**Diario de a bordo (Art. 34).** Toda aeronave que opere en la navegación aérea internacional deberá llevar un diario de a bordo, en el que se anotaran los datos referentes a dicha aeronave, a su tripulación y a cada viaje en la forma que se prescriba en aplicación del Convenio.

**Limitaciones sobre la carga (Art. 35).** a) Sólo con la autorización del Estado en cuyo territorio o sobre el mismo, opere una aeronave de servicio internacional, podrá transportar ésta municiones o material de guerra. Cada Estado Contratante mediante reglamentaciones precisará que elementos constituyen a su concepto municiones o material de guerra, debiendo considerar con fines de uniformidad las recomendaciones que haga la OACI.

b) Por motivos de seguridad y orden público, cada Estado Contratante se reserva el derecho de prohibir o reglamentar el transporte en o sobre su territorio, de artículos que no sean los indicados en el punto a) y siempre que no haya distinción sobre esto entre sus aeronaves nacionales destinadas al servicio internacional y las de otros Estados que se utilicen para el mismo objeto y a condición, además, de que no se pongan restricciones que obstaculicen el transporte y uso en las aeronaves, de los aparatos necesarios para el funcionamiento de los mismos o para la seguridad de los pasajeros y tripulantes.

**Aparatos fotográficos (Art. 36).**— El uso o prohibición de aparatos fotográficos, puede ser reglamentado por cada Estado Contratante, en las aeronaves que operen sobre su territorio.

**Capítulo VI. Normas y métodos recomendados internacionales. Adopción de Normas y procedimientos internacionales (Art. 37).**— Con el objeto de lograr la mayor uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización, referentes a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares y en todos los casos en que dicha uniformidad facilite y mejore la navegación aérea, cada Estado Contratante, se compromete a colaborar. Con este objeto la OACI adoptará, cambiará, o modificará, cuando lo estime conveniente, las normas, métodos y procedimientos que se refieren a:

- a) Sistemas de comunicaciones y ayudas para la navegación aérea, incluida la señalización terrestre.
- b) Características de los aeropuertos y áreas de aterrizaje.
- c) Reglas del aire y métodos de control del tránsito aéreo.
- d) Otorgamiento de licencias del personal operativo y mecánico.

- e) Aeronavegabilidad de las aeronaves.
- f) Matrícula e identificación de las aeronaves.
- g) Compilación e intercambio de información metereológica.
- h) Diarios de a bordo
- i) Mapas y cartas aeronáuticas.
- j) Formalidades de Aduana e Inmigración.
- k) Aeronaves en peligro e investigación de accidentes y otras cuestiones relacionadas con la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea que en su oportunidad puedan considerarse apropiadas”.

**Desviaciones respecto de las normas y procedimientos internacionales (Art. 38).—**

“Cualquier Estado que considere impracticable cumplir, en todos los aspectos, con cualesquiera de tales normas o procedimientos internacionales, o concordar totalmente sus reglamentaciones o métodos con alguna norma o procedimientos internacionales, después de enmendados estos últimos, o que considere necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran en cualquier aspecto particular de lo establecido por una norma internacional, notificará inmediatamente a la Organización de Aviación Civil Internacional las diferencias entre sus propios métodos y lo establecido por la norma internacional. En el caso de enmiendas a las normas internacionales, todo Estado que no haga las enmiendas adecuadas en sus reglamentaciones o métodos, lo comunicará al Consejo dentro de sesenta días a partir de la adopción de la enmienda a la norma internacional o indicará las medidas que se proponga adoptar. En tales casos, el Consejo notificará inmediatamente a todos los demás Estados las diferencias que existan entre uno o varios puntos de una norma internacional y el método nacional correspondiente del Estado en cuestión”.

**Anotaciones en los Certificados y Licencias (Art. 39).—** a) La aeronave o pieza de la misma sobre la que rija una norma internacional de aeronavegabilidad o comportamiento de vuelo que no satisfaga dicha norma en algún aspecto en el momento de su certificación, deberá llevar anotada en su certificado de aeronavegabilidad o agregada a éste, una relación total de los detalles respecto a los cuales deje de satisfacer dicha norma.

b) Toda persona que posea una licencia que no reuna por completo las indicaciones establecidas por la norma internacional

referente a la clase de licencia o certificado que posea, debe tener anotada en su licencia o agregada a ésta, una relación completa de los aspectos en que deje de cumplir con dichas condiciones.

**Validez de los Certificados y Licencias con anotaciones (Art. 40).**— La aeronave o el personal cuyas licencias o certificados estén así anotados no podrán tomar parte en la aeronavegación internacional. El empleo o matrícula de dichas aeronaves o de una pieza cualquiera de aeronave homologada en un Estado distinto a aquél en donde se otorgó el certificado general de homologación, quedará a voluntad del Estado de donde se importe la aeronave o pieza en cuestión.

**Reconocimiento de las normas de aeronavegabilidad existentes (Art. 41).**— Lo dispuesto en este Capítulo no será aplicable a las aeronaves, ni al equipo de aeronaves de los tipos, cuyo prototipo sea sometido a la consideración de las autoridades nacionales competentes para su certificación antes de expirar los tres años siguientes a la fecha en que se adopte una norma internacional de aeronavegabilidad para dicho equipo.

**Reconocimiento de las normas existentes sobre Competencia del Personal (Art. 42).**— No se aplicarán las disposiciones de este Capítulo al personal cuyas licencias “se expidan originalmente antes de cumplirse un año a partir de la fecha de adopción inicial de una norma internacional de calificación de tal personal; pero en cualquier caso, se aplicarán a todo el personal cuyas licencias sigan siendo válidas cinco años después de la fecha de adopción de dicha norma”.

Concluimos este comentario con una anotación que pertenece en realidad a la Tercera Parte del Convenio, que trata sobre el Transporte Aéreo Internacional, pero que creemos pertinente por estar relacionada con los artículos comentados.

**Designación de Rutas y Aeropuertos (Art. 68).**— La ruta que deberá seguir en su territorio cualquier servicio aéreo internacional, podrá ser designada ateniéndose al Convenio por cada Estado Contratante. Igualmente cada Estado Contratante podrá indicar los aeropuertos que se utilizarán en su territorio.

**Clases de Servicios en el Transporte Aéreo Internacional**  
Los Artículos 5to. y 5to. del Convenio se refieren a dos clases de servicios aéreos internacionales: los servicios no regulares y los servicios regulares, respectivamente.

*Los servicios aéreos no regulares.*— Por el Artículo 5o. del Convenio de Chicago, se establece que cada Estado Contratante acepta que las aeronaves de los demás Estados Contratantes que no efectúen servicios aéreos regulares sobre su territorio, tendrán derecho a penetrar en su territorio o sobrevolarlo sin escalas o haciendo escalas, siempre que sea con fines no comerciales sin tener que pedir al Estado sobrevolado permiso previo. El citado Artículo, sin embargo, da al Estado sobrevolado la facultad de exigir el aterrizaje si lo creyera conveniente o de exigir que las aeronaves sigan rutas prescritas u obtengan permisos especiales para vuelos que deseen realizar en regiones inaccesibles, o que no tengan instalaciones y servicios apropiados para la navegación aérea. Asimismo, “Si dichas aeronaves se utilizan en servicios distintos de los aéreos internacionales regulares, en el transporte de pasajeros, correo o carga por remuneración o alquiler, tendrán también el privilegio, con sujeción a las disposiciones del Art. 7o., de embarcar o desembarcar pasajeros, carga o correo, sin perjuicio del derecho del Estado, donde tenga lugar el embarque o desembarque a imponer las reglamentaciones, condiciones, o restricciones que considere convenientes”.

*Servicios Aéreos Regulares.*— En el Art. 6o., se exige como requisito necesario para operar regularmente, el permiso especial u otra autorización del Estado Contratante y de acuerdo a las condiciones de dicho permiso o autorización.

En el Segundo Capítulo, cuando comentamos la Convención de Chicago, indicamos el desacuerdo que surgió en dicha Convención y las causas que lo originaron, desacuerdo motivado específicamente por el Acuerdo sobre Transporte Aéreo Internacional, que al precisar las libertades del aire en la Sección Primera del Artículo Primero, se refiere entre otras, a la quinta libertad del aire, esto es al “privilegio de tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio de cualquier otro Estado Contratante y el privilegio de desembarcar pasajeros, correo y carga procedentes del territorio de cualquier otro Estado Contratante”.

Para mayor comprensión citaremos al Jurista Argentino, Juan A. Lena Paz, que al respecto dice lo siguiente: “Mediante el procedimiento de adherir o no a dichos acuerdos, cada Estado puede determinar el régimen del transporte aéreo internacional sobre su territorio, ya que, mientras el Convenio establece la prohi-

bición de explotar líneas aéreas internacionales regulares sin previa autorización, los acuerdos contemplan las denominadas (libertades del aire), en forma que si un Estado se adhiriera por ejemplo al acuerdo sobre transporte aéreo internacional, los servicios de transporte aéreo pertenecientes a los demás Estados adheridos al acuerdo podrían ser prestados libremente, sin necesidad de la previa autorización exigida por el Art. 6o. del Convenio”<sup>1</sup>.

**Acuerdo relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales.**— Por su Artículo 1o., cada Estado Contratante, otorga a los demás Estados Contratantes, en lo que respecta a los servicios aéreos internacionales regulares, las dos primeras libertades del aire, esto es: el derecho de cruzar su territorio sin aterrizar y el derecho de aterrizar sin fines comerciales. El citado artículo precisa que los derechos antes mencionados no podrán exigirse para la utilización de aeropuertos militares de los que se haya excluído todo servicio internacional regular, agregando que en zonas de hostilidades o de ocupación militar y en tiempo de guerra en las rutas de abastecimiento de las citadas zonas, el ejercicio de los derechos quedará supeditado al permiso de las autoridades militares.

**Tratado de Bermudas del 11 de febrero de 1946 y Doctrina Ferreyra.**— El fracaso del Acuerdo sobre Transporte Aéreo Internacional, fue razón para que se celebrara una reunión anglo americana en las Bermudas, de la que como consecuencia, cada una de dichas naciones determinaron las rutas aéreas que emplearían con su tráfico, sin considerar los derechos de los Estados que sobrevolaban. Empezaba el sistema de convenios bilaterales. Sin embargo, el Tratado de Bermudas pecaba de impreciso en su parte operativa y quizás ello convenía, porque la quinta libertad podía así verse de dos aspectos: el de las solicitudes de tráfico entre el país de origen y los de último destino y las necesidades de tráfico de la zona por la que cruzaban las transportadoras aéreas, considerando el servicio regional y local.

El Tratado de Bermudas fue muy criticado especialmente por el Doctor argentino, Enrique A. Ferreyra, quien se preguntó: “¿Cuál es el país de último destino en rutas de circunferencia,

---

1. Lena Paz. Juan A., Compendio de Derecho Aeronáutico, Buenos Aires, 1970. Capítulo 5o., Pág. 105.

planeadas para dar la vuelta al mundo?”, añadiendo, “Si este Convenio busca asegurar para ambos países signatarios el derecho de levantar o dejar pasajeros en cualquier parte de la tierra, ¿qué consideración han de merecer los servicios locales y regionales, que corresponden necesariamente a esos otros terceros países no signatarios del Convenio? Preguntas que quedan sin respuestas dentro del Acuerdo”.

Sobre estas bases el Dr. Ferreyra elaboró su doctrina con la finalidad de una explotación justa del tráfico internacional de parte de todos los Estados y con las mismas oportunidades. Su doctrina podemos sintetizarla así: a) La oportunidad para todo Estado de hacer tráfico; b) El que cada Estado no disponga en principio más que de su propio tráfico, lo que implica el respeto de la soberanía de los demás Estados y de sus derechos de disponer de su tráfico; c) Que como los Estados no pueden disponer más que de su propio tráfico, deben entenderse para repartírsele equitativamente en base de la reciprocidad; d) El entendimiento de que el tráfico de país a país, es una “unidad”, suponiendo esto un beneficio mutuo imposible de medir, por lo que no se puede hablar de un mayor beneficio de una de las partes, por muy diferentes que sean sus poblaciones y economías; e) Sobre la base del respeto a la soberanía y a la igualdad entre las naciones, la solución más equitativa es la de la división del tráfico que hay entre dos Estados por partes iguales; f) Como consecuencia de todo lo expuesto, la quinta libertad no puede ser concedida porque sería burlar los derechos que tienen los terceros al tráfico que comienza o termina en sus territorios.

**Nuevo Acuerdo de Bermudas.**— El 22 de junio de 1976, la Gran Bretaña denunció el Acuerdo de Bermudas de 1946. La razón de la denuncia fue que dicho país se consideraba perjudicado en sus intereses por el intenso tráfico aéreo de transporte no regular, los vuelos charter y el debilitamiento del mercado. Bermuda II, fue denominado el nuevo Acuerdo celebrado en el mismo lugar que el anterior el 23 de julio de 1977.

En virtud del mismo se convino en determinados asuntos económicos y técnicos así como sobre tarifas, rutas, capacidades y frecuencias y por supuesto, sobre los servicios charter y se ratificaron los Convenios de Tokio, La Haya y Montreal, sobre actos ilícitos contra la aviación civil.

**Otras Libertades del Aire.**— El Jurista uruguayo, Dr. Alvaro Bauzá Araujo, se refiere a la existencia de hasta nueve libertades del aire. Para dicho Abogado, la sexta libertad equivaldría al “derecho de transportar pasajeros, correo y carga desde una nación extranjera a otra, pasando sobre el territorio del Estado al cual pertenece la empresa transportadora o haciendo escala en él”<sup>2</sup>.

Sobre esta libertad se pronunció la Confederación Interamericana de Transporte Aéreo (CITA) en su XIII Conferencia Internacional, efectuada en Bogotá, en Noviembre de 1968, al expresar en la Recomendación No. 1, que “los Estados latinoamericanos, no deben intentar el control del tráfico regional latinoamericano de sexta libertad a las empresas latinoamericanas, con el fin de facilitar el mayor desarrollo de las mismas”. Tráfico regional se entiende como tráfico entre los países de una misma zona y no como el tráfico limítrofe. La séptima libertad sería la facultad que tendría una transportadora aérea de un Estado para operar entre otros países sin efectuar escalas en el territorio del Estado en el que está matriculada.

La octava libertad, equivaldría a la facultad otorgada por un Estado a las aeronaves de otro Estado, para efectuar cabotaje y por último, la novena libertad, equivaldría a la facultad otorgada por un Estado, a las transportadoras aéreas de otro Estado, para operar en un tráfico de quinta libertad más allá de su territorio.

**El Proyecto de Acuerdo Multilateral de 1947.**— Durante la Primera Asamblea Anual de la OACI, realizada en Montreal, el año de 1947, los delegados asistentes consideraron un proyecto de acuerdo multilateral sobre las libertades comerciales del aire. Dicho proyecto estaba apoyado por una minoría, pero la mayoría tenía una opinión discrepante sobre varios puntos importantes del referido proyecto. Esto fue causa de que no se llevara a cabo el acuerdo propuesto, que de haber tenido éxito, se habría convertido en un documento legal y único para todos los Estados Contratantes. Como consecuencia se continuó con la política de acuerdos bilaterales entre los Estados.

---

2. Bauzá Araujo, Alvaro. Ciclo de Conferencias de Derecho Aeronáutico, Montevideo, 1970 - Las Libertades del Aire, Pág. 17.

## VI LA INFRAESTRUCTURA

**Aeródromos.— Concepto y clasificación.—** La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) considera el aeródromo, como el “área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, partida, movimiento y servicio de aeronaves”. La OACI, estima además, que aeropuerto es “cualquier aeródromo provisto de instalaciones asequibles al público para el alojamiento, servicio o reparación de aeronaves o para el recibo o desembarco de pasajeros o carga”. Define el aeropuerto internacional o aeródromo de frontera, como “todo aeropuerto designado por el Estado como punto de entrada o salida donde se llevan a cabo las formalidades de aduana, inmigración, sanidad pública, cuarentena agrícola y procedimientos similares”. Podemos mencionar también a los hidroaeropuertos, que son los construídos en espacios de aguas con todas las instalaciones propias de un aeródromo, aptos para la llegada o partida de aeronaves. Los aeródromos de emergencia; superficies ubicadas paralelamente a las rutas aéreas, útiles para el aterrizaje de aeronaves que se encuentren en emergencia. Aeródromos flotantes: que tienen el inconveniente jurídico, aparte de su practicidad, relativo a la soberanía, administración, etc., cuando se encuentran en aguas no jurisdiccionales. También tenemos los aeródromos militares y civiles, etc.

En términos generales podemos indicar que a los aeródromos se les divide en públicos, o sea los destinados al uso público y privados, cuando no tienen esta finalidad, es decir que son para la utilización exclusiva de sus propietarios o explotadores. En muchos países importa no tanto la condición del propietario que puede o no ser el Estado, sino la finalidad o función para la que son destinados, de ahí la clasificación antedicha; así un aeródromo del Estado puede ser público o privado y un aeródromo particular también podrá ser público o privado. En otros lugares la interpretación de aeródromos públicos y privados se hace en el sentido de considerar a los primeros como del Estado y como de particulares a los segundos, pero la tendencia moderna es la de descartar tal enfoque. En todo caso, la autorización para que opere el aeródromo, deberá ser concedida por la autoridad aeronáutica, la que la otorgará de acuerdo a las normas establecidas para este fin.

**CONVENIO DE CHICAGO: Aeropuertos, instalaciones y servicios para la navegación aérea.**— El Convenio de Chicago en el Capítulo XV determina normas sobre la infraestructura en diversos artículos que a continuación comentaremos.

**Designación de rutas y aeropuertos (Art. 68).**— (Ver Capítulo sobre Circulación Aérea de este trabajo).

**Mejoras de las instalaciones y servicios para la navegación aérea (Art. 69).**— Este artículo establece, que si el Consejo estima que no son adecuados para el funcionamiento, seguro, regular, eficaz y económico, de los servicios aéreos internacionales, existentes o en proyecto, los aeropuertos o demás instalaciones y servicios, incluyendo los de radio y meteorología para la navegación aérea de un Estado Contratante, consultará con el Estado en cuestión y con otros Estados afectados, con el objeto de hallar los medios para remediar la situación, estando facultado para hacer recomendaciones al respecto. No será culpable ningún Estado Contratante de infracción del Convenio si no lleva a efecto tales recomendaciones.

**Financiaciones de las instalaciones y servicios para la Navegación Aérea (Art. 70).**— Cualquier Estado Contratante en las circunstancias resultantes de las disposiciones del Artículo 69, podrá llegar a un arreglo con el Consejo para hacer efectivas, tales recomendaciones. El Estado, podrá asumir los gastos que implique

el arreglo. En caso contrario el Consejo podrá convenir, a solicitud del Estado, en asumir el pago total o parcial de los gastos.

**Provisión y mantenimiento de instalaciones y servicios por el Consejo (Art. 71).**— A solicitud del Estado Contratante, el Consejo podrá convenir en proveer de personal, así como de mantener y administrar total o parcialmente los aeropuertos y otras instalaciones y servicios destinados a la navegación aérea, comprendiendo los servicios meteorológicos y de radio, para lograr un funcionamiento eficaz, seguro, regular y económico de los servicios aéreos internacionales de los otros Estados Contratantes, fijando derechos equitativos por el empleo de las instalaciones y servicios proporcionados.

**Adquisición o Uso de Terrenos (Art. 72).**— Cuando a solicitud de un Estado Contratante, se requieran terrenos para instalaciones y servicios financiados total o parcialmente por el Consejo, dicho Estado Contratante deberá proporcionarlos, conservando su título, si así lo prefiere, o sino deberá facilitar al Consejo su empleo bajo justas condiciones y según las leyes de dicho Estado.

**Gastos y prorroateo de fondos (Art. 73).**— Dentro de los fondos que ponga a su disposición la Asamblea de acuerdo con el Capítulo XII, el Consejo podrá realizar los gastos extraordinarios para los fines del presente Capítulo, con los fondos generales de la Organización. Para tales fines el Consejo determinará en la proporción acordada y por un plazo aceptable, los aportes al capital que se requiera entre los Estados Contratantes que acepten esto y cuyas transportadoras aéreas empleen los servicios e instalaciones. El Consejo podrá prorratear entre los Estados que lo admitan, cualquier capital circulante requerido.

**Ayuda técnica y destino de los ingresos (Art. 74).**— Si el Consejo a solicitud de un Estado Contratante, adelanta fondos o proporciona aeropuertos u otras instalaciones y servicios total o parcialmente, el acuerdo puede prever, si dicho Estado lo acepta, ayuda técnica en la supervisión y funcionamiento de tales aeropuertos y otras instalaciones y servicios y el pago, utilizando los ingresos provenientes de la explotación de los aeropuertos y de las instalaciones y servicios, de los gastos de funcionamiento de los citados aeropuertos e instalaciones y servicios, así como de los intereses y amortización.

**Adquisición de las instalaciones y servicios suministrados por el Consejo (Art. 75).—** Un Estado Contratante podrá liberarse cuando lo desee de toda obligación adquirida en virtud del Art. 70 y hacerse de los aeropuertos y otras instalaciones y servicios proporcionados por el Consejo en su territorio, según lo establecido en los Arts. 71 y 72, pagando al Consejo una suma que sea razonable en tales circunstancias. Si el Estado estima que la suma determinada por el Consejo no es razonable, podrá apelar de la decisión del Consejo a la Asamblea, la que ratificará o no tal decisión.

**Restitución de fondos (Art. 76).—** Los fondos que obtenga el Consejo por concepto de reembolso, según el Art. 75 y por ingresos de intereses y amortizaciones de acuerdo al Art. 74, serán, cuando se trate de adelantos financiados originariamente por los Estados de acuerdo con el Art. 73, devueltos a los Estados entre los cuales se prorrataron inicialmente en proporción a sus contribuciones, según lo determinado por el Consejo.

El Convenio no se refiere a la infraestructura solamente en el Capítulo XV que acabamos de comentar. En otras partes del citado Convenio, también hay disposiciones relativas al tema que nos ocupa. Así tenemos las que tratan sobre la obligación de utilizar aeropuertos aduaneros (Art. 10); sobre derechos aeroportuarios y otros similares, determinando el mismo tratamiento que en el empleo de los aeródromos debe proporcionarse a las aeronaves extranjeras y nacionales (Art. 15) y la conveniencia de utilizar servicios y sistemas uniformes (Art. 28), normas de las que hemos tratado más ampliamente en el Capítulo sobre Circulación Aérea de este trabajo.

**Los servicios de ayuda a la navegación aérea.—** Que comprenden las instalaciones y diversos servicios para auxiliar a las aeronaves en vuelo tanto a la entrada como a la salida de los aeródromos, señalando las pistas y obstáculos; empleando las radiocomunicaciones, las radiogoniometría, meteorología, etc. Los Arts 28 y 37 del Convenio de Chicago comentados en el Capítulo V sobre Circulación Aérea de este trabajo, precisan normas sobre el tema.

**Limitaciones al dominio.—** Algunos juristas emplean los términos “servidumbre aeronáutica”, al referirse a este punto, sin embargo, nosotros compartimos la opinión de Ambrossini, que considera que no se debe hablar de servidumbre desde el momento

en que se encuentra ausente el principal elemento que la caracteriza, cual es el de la carga impuesta a un fundo en favor de otro, porque en el Derecho Romano nadie podía adquirir una servidumbre, concretada en el derecho de pasaje, conducción, acueducto o camino, etc., de predio urbano o rústico, si no tenía un predio. El jurista italiano, prefiere por lo tanto referirse a la "limitación legal del derecho de propiedad e interés de la navegación aérea".

Hecha esta aclaración, nos referiremos a las clases existentes de limitaciones al dominio, inspirándonos en la definición que hace el jurista chileno, Hamilton, en su "Manual de Derecho Aéreo", en el que se refiere a esta figura jurídica, empleando la palabra servidumbre:

a) Generales; caracterizadas por el sobrevuelo y el aterrizaje en casos de emergencia.

b) Directas; en favor de los aeródromos, o sea las que se establecen sobre los predios colindantes a éstos, en pro de la facilitación de operaciones tales como el aterrizaje, decolaje, etc. Prohiben edificar más allá de cierta altura y distancia, determinadas instalaciones eléctricas. Esta limitación se aplica en los casos de aeródromos militares o públicos, no así en los particulares, ya que no se puede limitar el derecho de dominio ajeno en beneficio de un interés particular, que favorece al dueño de aeródromo privado, cuyo uso lo beneficia exclusivamente.

c) A favor de la navegación aérea; esta servidumbre es general, o sea que no está relacionada directamente con un aeródromo. Norma la eliminación de obstáculos aislados y la construcción de edificaciones o instalaciones que perturben los vuelos.

*Expropiaciones.*— En las limitaciones al dominio también podemos referirnos a las expropiaciones, existiendo para aplicarlas dos sistemas diferentes, que consisten, bien en una legislación apropiada y directa sobre estos casos, o en la aplicación por analogía de las leyes referentes a caminos y carreteras.

## VII AERONAVES

**Concepto de Aeronave.**— Existen diversos conceptos sobre aeronave, que según su referencia pueden ser: a) Amplios; los que consideran únicamente la sustentación en el aire de la máquina. Como ejemplo de este caso citaremos la Ley Francesa del 31 de marzo de 1924, que dice en su Art. 1o.: “Se consideran aeronaves para la aplicación de la presente Ley, todos los aparatos capaces de elevarse o de circular por el aire”, o sea que abarca no sólo a los aviones, sino a los globos, dirigibles, etc. El Convenio de Chicago de 1944, en el Art. 3o. del Anexo A), define a la aeronave como, “todo aparato o dispositivo que puede sostenerse en la atmósfera, merced a la reacción del aire”. b) Intermedios; que restringen el concepto sólo a la navegabilidad de la aeronave, es decir, que su finalidad concreta debe ser la navegación aérea. Se supera por lo tanto la idea de que la máquina se mantenga en el aire y se exige de ella la movilidad. Incluye a los aviones, planeadores, globos, dirigibles y excluye a los globos cautivos. La Ley Chilena de 1925 es un ejemplo, al definir a la aeronave como, “todo aparato capaz de elevarse y de circular por el aire”. c) Restringidos; las máquinas aéreas que transportan por el aire a personas o cosas, excluye a los globos sondas. El Código de Navegación de Italia de 1942, en su Art. 743, expresa que la aeronave es “toda máquina que sirve

para el transporte por el aire de personas o cosas de un lugar a otro”.

**CLASIFICACION.**— Las clasificaremos desde los puntos de vista técnico y jurídico. a) Clasificación técnica.— consideramos la establecida por la OACI, en el Anexo 7 de la Convención de Chicago. (Ver cuadro pág. 89).

De acuerdo a las definiciones contenidas en el art. 1 del Anexo 7, se considera:

**Aeronave:** “Toda máquina que, por reacción del aire, puede sustentarse en la atmósfera”.

**Aeronave más ligera que el aire:** “Toda aeronave que, principalmente, se sostiene en el aire en virtud de su fuerza ascensional”.

**Aeronave más pesada que el aire:** “Toda aeronave que, principalmente se sostiene en el aire en virtud de fuerzas aerodinámicas”.

**Aeroplano (avión):** “Aeronave propulsada mecánicamente y más pesada que el aire, que, principalmente, deriva su sustentación en vuelo de reacciones aerodinámicas sobre superficies de la misma que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo”.

**Dirigible:** “Aeronave más ligera que el aire propulsada mecánicamente”.

**Giroplano:** “Aeronave más pesada que el aire, que se mantiene en vuelo en virtud de la reacción del aire sobre uno o más motores que giran libremente alrededor de ejes verticales o casi verticales”.

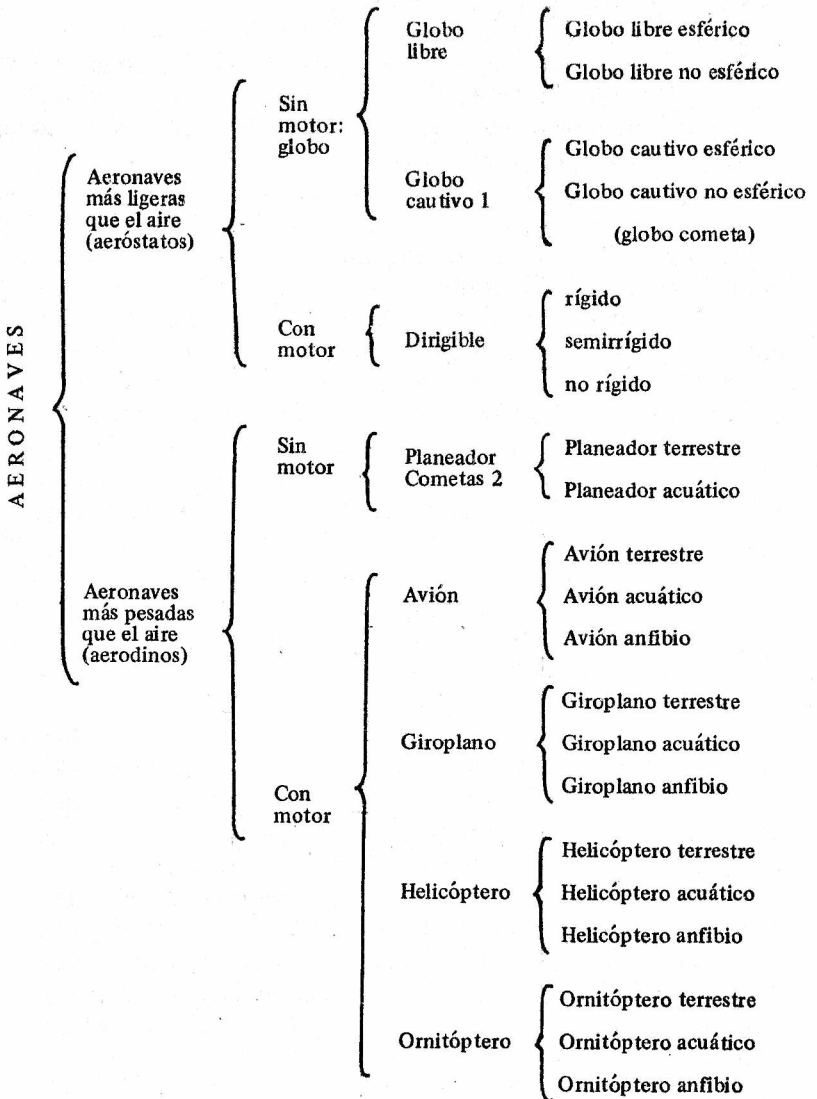
**Globo:** “Aeronave más ligera que el aire no propulsada mecánicamente”.

**Helicóptero:** “Aeronave más pesada que el aire, que se mantiene en vuelo en virtud de la reacción que ejerce el aire sobre uno o más motores propulsados mecánicamente, que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales”.

**Ornitóptero:** “Aeronave más pesada que el aire, que principalmente se mantiene en vuelo en virtud de las reacciones que ejerce el aire sobre planos a los cuales se imparte un movimiento de aleteo”.

**Planeador:** “Aeronave más pesada que el aire no propulsada mecánicamente que, principalmente, deriva su sustentación en

vuelo de reacciones aerodinámicas sobre superficies de la misma, que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo”.



1 y 2. No consideramos aeronaves a estos aparatos.

Cometa: "Aerodino desprovisto de motopropulsores y que está amarrado al suelo, cuya sustentación proviene de reacciones aerodinámicas sobre superficies que permanecen fijas en el curso de un mismo régimen de vuelo".

b) Clasificación jurídica:

a) Extranjeras: las aeronaves que estén inscritas en registros que no son del Estado en el cual operan.

b) Nacionales: las que están inscritas en los registros del Estado al que pertenecen.

c) Públicas: es decir, las del Estado; como las aeronaves que efectúan servicios para dicho Estado, sean de policía, aduanas y correo y las militares. El Convenio de Chicago las clasifica en aeronaves del Estado y privadas.

**Naturaleza Jurídica.**— Existen diversas opiniones al respecto, porque para unos, la aeronave es un bien mueble; para otros un bien inmueble y para terceros viene a ser un bien mueble registrable por tener características propias que no pueden insertarse dentro de los bienes comunes. Las aeronaves están compuestas de partes constitutivas, como los motores, sin los cuales no pueden sostenerse en el aire y de partes accesorias, necesarias para su comodidad e incluso para su seguridad; dichas partes integradas en un todo forman una cosa nueva con individualidad jurídica y valor real, diferente a cada una de ellas si se consideran aisladamente. Creemos por lo tanto que la aeronave es un bien mueble registrable, pero con determinadas características de los inmuebles, como la publicidad, hipoteca, etc.

**Nacionalidad.**— En diversas convenciones internacionales, se ha considerado la necesidad de que las aeronaves tengan una nacionalidad, por ser un factor de prestigio jurídico para el Estado y por su valor económico; por la necesidad de que los gobiernos se responsabilicen en el exterior y hagan respetar sus derechos y por la conveniencia de aplicar la ley respectiva del Estado en los hechos o actos jurídicos que corran a bordo de las mismas.

Diversas opiniones se han enunciado en lo que respecta a la norma que hay que seguir para otorgar la nacionalidad. Así tenemos la de la nacionalidad del propietario; del estacionamiento o aeropuerto habitual; del domicilio del propietario; del lugar de construcción y la del país donde se ha matriculado la aeronave.

Creemos que esta última, que fue adoptada por la Convención de Chicago, (art. 17), es la más conveniente, ya que el domicilio del propietario puede cambiarse, así como el lugar de estacionamiento, además, otorgar la matrícula basándose solamente en el lugar de construcción, haría imposible que las aeronaves llevaran la bandera de países donde la industria no ha alcanzado el desarrollo suficiente para fabricar esta clase de aparatos.

**Matrícula.**— Consiste en la inscripción obligatoria de la aeronave, en un registro público del Estado, adquiriendo de esta manera la nacionalidad correspondiente. Debe figurar, además, en el registro referido, el título de propiedad y el nombre de su propietario. El Convenio de Chicago en el Art. 18, establece que no se permite la doble nacionalidad pero si puede transferirse la matrícula y admitirse en este caso el cambio de nacionalidad.

**Marcas que identifican la nacionalidad y la matrícula.**— De acuerdo al Art. 20 del Convenio de Chicago, las aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional, deberán llevar las correspondientes marcas de nacionalidad y matrícula. Las marcas deben figurar ostensiblemente en el fuselaje. Las Convenciones de París y de Chicago establecieron que la nacionalidad debe distinguirse por una o dos letras del alfabeto, correspondiendo las marcas de matrícula a tres o cuatro letras más, que individualizan la máquina.

El Anexo 7 del citado Convenio de Chicago, determina que el certificado de matrícula deberá llevarse en la aeronave, debiendo figurar en él:

- “1) Las marcas de nacionalidad y matrícula;
- 2) El nombre del fabricante y designación dada por éste a la aeronave;
- 3) El número de serie de la aeronave;
- 4) El nombre del propietario;
- 5) El domicilio del propietario;
- 6) La certificación hecha por la autoridad competente del país de la matrícula de que la aeronave está inscrita en sus registros de conformidad con las normas de la Convención de Chicago”.

**LIBROS DE A BORDO Y DOCUMENTOS DE VUELO.**—  
**Disposiciones que atañen a la circulación de las aeronaves.**—  
(Ver en el Capítulo V de este trabajo, que trata sobre Circulación

Aérea, los artículos pertinentes al Convenio de Chicago. Los referentes a los libros de a bordo y documentos de vuelo son: Artículos 29, 31, 34 y 39. Sobre la circulación de aeronaves ver Artículos 9, 10, 12, 13, 24, 27, 30 y 36).

**Adquisición de la propiedad de aeronaves.**— Las formas de adquirir la propiedad de las aeronaves pueden ser originarias y derivadas, “según que se funden o no en una relación jurídica con un precedente titular del dominio de la aeronave”<sup>1</sup>.

Entre las normas “originarias” podemos citar al Apresamiento, propio del Derecho Público y que se ejerce en tiempos de beligerancia. Comiso, por la que el Estado se convierte en propietario de la aeronave, cuando ésta ha sido empleada en la ejecución de delitos. Construcción, por la que el constructor es también el propietario de la aeronave al aportar materiales y personal por su propia cuenta y riesgo. Si la construcción se hace por encargo de un tercero, puede ocurrir que éste haya proporcionado los materiales al fabricante: la propiedad por lo tanto es del comitente. Si el constructor obra por encargo, pero aportando todos los elementos necesarios, la propiedad no se transmite sino hasta su entrega o inscripción en el correspondiente Registro; esto depende de las leyes del lugar en que se realiza el acto.

Las formas “derivadas” pueden ser la compra-venta, donación, permuta, e incluso la sucesión.

En general podemos decir, que hay diversas tendencias según los países, en lo que respecta a la transmisión de la propiedad. En unos se hace por simple consentimiento, en otros por tradición o también por la inscripción del aparato en el registro de aeronaves.

En lo que se refiere a la publicidad del dominio y otros derechos reales sobre aeronaves, creemos que ésta es muy conveniente; las legislaciones de aeronáutica en general disponen tal medida para la mayoría de los actos a que hemos hecho referencia.

**Condominio.**— El jurista venezolano, Víctor José Delascio, en su obra “Manual del Derecho de la Aviación”, sugiere cambiar esta palabra por la de “comunidad” en la propiedad de la aeronave, afirmando que este concepto no debe considerarse como una “unidad personificada”, teniendo en cuenta el carácter comunita-

---

1. Juan A. Lena Paz, “Compendio de Derecho Aeronáutico”. Buenos Aires, 1959, Pág. 102.

rio para los que detentan el título de propiedad sobre la cosa común.

**Extinción de la propiedad.**— Esta se extingue por su pérdida o destrucción y también por el desarme de la aeronave.

**Clases de financiación de las aeronaves.**— El alto costo de las aeronaves obliga a muchas transportadoras aéreas a recurrir a diversas formas de financiación, de las que nos permitiremos hacer un comentario, por lo menos de las principales.

Quisiéramos precisar, sin embargo, que para dichas financiaciones, se hace necesario recurrir a ciertas consideraciones de orden económico y jurídico porque los gobiernos o las instituciones financieras que intervienen en las financiaciones con grandes sumas, exigen determinadas informaciones que les permitan hacerse una idea de la situación real del solicitante.

Entre las más importantes consideraciones de orden económico, podemos citar:

- “1) Una lista del equipo que debe financiarse.
- 2) Antecedentes y desarrollo de la Empresa de transporte aéreo.
- 3) Sistema actual de rutas en operación.
- 4) Datos sobre antecedentes financieros.
- 5) Mercados y definición de los ingresos.
- 6) Análisis de costo.
- 7) Proyección de estados financieros:
  - a) Estado de pérdidas y ganancias.
  - b) Estado de la circulación de fondos.
  - c) Balance general.
  - d) Servicio “interés y amortización” de la deuda.
  - e) Situación de las divisas.
- 8) Aditamentos al estudio:
  - a) Organización de la gerencia de la empresa de transporte aéreo y junta directiva.
  - b) Datos sobre las ventas”<sup>2</sup>.

Como principales consideraciones de orden jurídico mencionaremos las siguientes:

- “1) Descripción del equipo que debe financiarse.
- 2) Cantidades de dinero requeridas.

2. Burton A. Landy F. Cuestiones actuales de Derecho Aeronáutico.— VIII “La Financiación de la Compra-venta de Aeronaves”, Buenos Aires - 1968 - Pág. 119.

- 3) Interés.
- 4) Métodos de pago.
- 5) Seguros.
- 6) Pago de impuestos.
- 7) Honorarios y cargos.
- 8) Normas de mantenimiento.
- 9) Cumplimiento de las leyes pertinentes.
- 10) Pactos de no vender, ceder, traspasar o hipotecar, como tampoco de gravar la aeronave.
- 11) Retraso en los pagos, registros y garantías”<sup>3</sup>.

Las clases más usuales de financiación son la Hipoteca, la Venta Condicional, el Equipment Trust y el Floating Charge.

a) *Hipoteca*.— Federico N. Videla Escalada, define la hipoteca aeronáutica, que es un crédito privilegiado, como “un derecho real constituido en seguridad de un crédito en dinero sobre una aeronave que continúa en poder del deudor”<sup>4</sup>.

Alsina, según Videla en su referido trabajo, la considera como un “derecho real constituido en seguridad de un crédito en dinero sobre una o más aeronaves, sus accesorios, o sobre flotas aéreas o aún como unidad de empresa aeronáutica que continúa en poder del deudor”. El Profesor Hamilton en su “Manual de Derecho Aéreo”, señala las características especiales de la hipoteca sobre aeronaves, que son las siguientes:

- “A) Debe constar por escrito, por instrumento público o privado, autorizado ante un ministro de fe pública;
- B) Debe ser inscrita en el Registro de Matrícula de Aeronaves;
- C) Como se trata de hipoteca sobre un bien mueble, regirán las reglas relativas a la mujer casada u otras personas incapaces, cuando intervienen en enajenaciones o transacción sobre bienes inmuebles;
- D) Es indispensable su reconocimiento internacional para seguridad de los derechos del acreedor;

3. Ibid., Pág. 120.

4. “La Unificación Legislativa en América Latina en materia de Derechos de Garantía sobre Aeronaves” — Pág. 15 — Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico, año 1960, Buenos Aires.

- E) Está condicionada a la contratación de un seguro que cubra el daño, pérdida o destrucción de la aeronave, constituido a favor del acreedor;
- F) Es de corto plazo, considerando la corta vida útil de una aeronave;
- G) Generalmente cauciona un alto crédito, dado el valor subido de los objetos hipotecados; la tasación de la aeronave debe ser practicada por una autoridad técnica;
- H) Tiene cláusulas especiales de caducidad, como el cambio de destino o de ruta habitual de la aeronave o la modificación de sus características esenciales, ya que estas condiciones pueden hacer variar la seguridad de la garantía;
- I) No puede hipotecarse una aeronave no matriculada;
- J) Está prohibida la venta de una aeronave hipotecada, salvo consentimiento del acreedor o venta en ejecución;
- K) La hipoteca se extingue, especialmente por la pérdida o destrucción total de la aeronave o por el remate judicial con citación del acreedor hipotecario y en conformidad a los trámites que fija la ley;
- L) La hipoteca cubre los intereses del crédito sólo hasta cierto límite o plazo determinado, en que son devengados”<sup>5</sup>.

*b) Contrato de venta condicional.*— En este caso hasta que el comprador no haya cancelado todas sus obligaciones, el vendedor retiene el título de propiedad. En lo que se refiere a las modificaciones de importancia o no que puedan hacerse en las aeronaves, en algunos contratos de esta clase se estipula la necesidad del consentimiento del vendedor o simplemente se prohíben dichas modificaciones. Asimismo, el vendedor como detenta el título de propiedad debe estar al tanto de los riesgos sobre responsabilidad civil a que está expuesto. Debemos señalar también que la hipoteca ofrece más garantías en lo que se refiere a las piezas de repuesto, que el contrato de venta condicional.

*c) Equipment Trust.*— “En una transacción típica de la empresa de transporte aéreo celebra un contrato con el fabricante del equipo, asignándose el contrato y las utilidades provenientes de éste a un fiduciario, según las condiciones usuales del contrato

5. Eduardo Hamilton, “Manual de Derecho Aéreo”, Pág. 396. Editorial Jurídica de Chile. Año 1950.

de venta. Este fiduciario retiene el título legal en nombre de los tenedores de los certificados del Equipment Trust, tomando entonces la empresa de transporte aéreo posesión de la aeronave”.

“En una transacción de esta índole, los inversionistas pueden ser pocos o muchos. El certificado del Equipment Trust, representa la obligación del fiduciario, el pago de cuya obligación está garantizada por la empresa de transporte aéreo. Esta transacción es flexible en cuanto a que el propio fabricante puede encargarse del financiamiento mediante la cancelación del certificado, o puede pignorar los certificados como garantía prendaria de un préstamo directo. En la mayoría de los casos, el fiduciario de la Empresa se encargará del financiamiento mediante la venta de los certificados de Equipment Trust. Este método facilita el financiamiento de grandes sumas de dinero, ya que la participación se divide en varias partes representadas éstas por los certificados”<sup>6</sup>.

d) *Floating Charge*.— Landy, al comentar este contrato lo considera como “un método de financiamiento adicional y flexible, mediante el cual una corporación pignora la totalidad de su activo como garantía del pago de los bonos empleados para financiar la compra de las aeronaves. Al mismo tiempo, la corporación se reserva el derecho de negociar en ese activo durante el curso normal del negocio. Generalmente, la obligación se libra a favor del fiduciario, a quien corresponde, en caso de falta de pago, nombrar un administrador judicial que vele por los intereses de los tenedores de bonos”<sup>7</sup>.

**Privilegios sobre las aeronaves.**— Los privilegios son preferencias sobre el crédito hipotecario. Se basan en la ley que los otorga a ciertos acreedores considerando cuestiones relacionadas con la actividad aeronáutica, sin que para esto influya la voluntad de los explotadores o perjudicados.

Son derechos reales que otorgan la facultad al acreedor de actuar en forma inmediata y de venta sobre la aeronave, carga, accesorios, elementos de garantía, etc., no importando quién sea su poseedor. Mientras que la hipoteca se origina por un contrato, los privilegios se basan generalmente en acuerdos emanados de convenciones internacionales, como por ejemplo, la Convención de Ginebra de 1948. Podemos mencionar, los referentes a salvamento

---

6. Burton A. Landy Op. cit. p. 122 y 123.

7. Ibid, Pág. 123.

y conservación de la aeronave; las indemnizaciones pendientes por daños a personas o cosas en la superficie y los gastos de justicia originados en los trámites necesarios para la ejecución correspondiente; los derechos, tasas o impuestos adeudados por las aeronaves; los salarios devengados por el personal a bordo de la aeronave; los créditos por reparaciones y aprovisionamiento; el flete del viaje; accesorios de la aeronave, etc.

**Embargo Preventivo de Aeronaves (Roma, 1933).**— Para evitar el serio perjuicio que podía traer consigo, para el desarrollo de la aviación internacional, la aplicación de las normas de carácter general sobre el embargo preventivo que tendían a aplicar diversas instituciones o asociaciones (Cámara de Comercio Internacional, el CITEJA, IATA, etc.), siguiendo distintos criterios, se propusieron soluciones con el objeto de resolver este problema.

En la reunión de Estocolmo de 1932, el CITEJA presentó un proyecto que fue examinado y aprobado en Roma, el 29 de mayo de 1933, como “Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de las aeronaves”. Si bien 21 estados firmaron este convenio, muchos no lo ratificaron. En el Acta final de la Convención de Chicago de 1944, se recomendó por lo tanto, su ratificación o adhesión.

El Art. 3 del referido convenio estimó como exentos del embargo preventivo, a “las aeronaves destinadas exclusivamente a un servicio del Estado incluyendo el correo y exceptuando el comercio”. (Inciso A).

“Las aeronaves puestas efectivamente en servicio de una línea regular de transportes públicos y las aeronaves de reserva indispensables”. (Inciso B).

“Cualquiera otra aeronave destinada al transporte de personas o de bienes contra remuneración cuando está preparada para partir a efectuar un transporte de esta clase, exceptuando el caso en que se trate de una deuda contraída para el viaje que va a emprender o de un crédito nacido en el curso del viaje”. (Inciso C).

“Las disposiciones del presente artículo no se aplicarán al embargo preventivo ejercido por el PROPIETARIO desposeído de su aeronave por un acto ilícito”. (El Art. 4o. permite la fianza para los usos en que el embargo no esté prohibido o el explotador no haya invocado la inembargabilidad de la aeronave).

Según el Art. 7o. del Convenio, éste “no se aplicará ni a las medidas de conservación en caso de quiebra ni a las medidas de igual clase tomadas en caso de infracción de las disposiciones aduaneras, penales o de policía”.

La Convención de Chicago, en el Art. 27, establece disposiciones sobre la inembargabilidad por la infracción de los derechos sobre patente.

**Reconocimiento Internacional de Derechos Sobre Aeronaves (Convención de Ginebra, año 1948).**— De acuerdo a la indicación del Acta final de la Convención de Chicago de 1944, en el que se recomendaba la celebración de una conferencia internacional sobre derecho privado aeronáutico internacional, con el objeto de estudiar y llegar a conclusiones sobre todo lo referente a los títulos de propiedad de aeronaves, incluyendo hipotecas y garantías, propiedad de aeronaves y registro aeronáutico, el Comité Jurídico de la OPACI preparó un anteproyecto en la reunión que se llevó a cabo en Bruselas en 1947, que se discutió en Ginebra poco después, y que constituyó la base del Convenio aprobado posteriormente por la Asamblea General de la OACI, el 19 de junio de 1948. En virtud del mismo los Estados Contratantes se comprometieron a reconocer:

“Art. 1).— a) el derecho de propiedad de aeronaves; b) el derecho acordado al tenedor de una aeronave a adquirir su propiedad por compra; c) el derecho a la tenencia de una aeronave originado por un contrato de arrendamiento de seis meses como mínimo; d) la hipoteca “mortgage” y derechos similares sobre una aeronave, creados convencionalmente en garantía del pago de una deuda; a condición que tal derecho haya sido: (i) constituido conforme a la Ley del Estado Contratante en el cual la aeronave estuviese matriculada al tiempo de su constitución, y; (ii) debidamente inscrito en el registro público del Estado Contratante en el cual esté matriculada la aeronave.

La formalidad de las inscripciones sucesivas en diferentes Estados Contratantes se determinará de conformidad con la Ley del Estado Contratante en el cual la aeronave esté matriculada al tiempo de cada inscripción”.

En lo referente a las inscripciones, se estipuló que las relativas a una aeronave deben constar en el mismo registro (Art. 2, inciso 1), y que:

“(2) Salvo disposición en contrario del presente Convenio los efectos de la inscripción de alguno de los derechos enumerados en el inciso (1) del Art. 1 con respecto a terceros, se determinarán conforme a la Ley del Estado contratante donde tal derecho esté inscrito”.

“(3) Cada Estado Contratante podrá impedir la inscripción de un derecho sobre una aeronave que no pueda ser válidamente constituida conforme a su Ley nacional”.

En lo que respecta a los privilegios sobre aeronaves, se reconocieron los referentes a su salvamento y conservación e implícitamente se aceptaron las indemnizaciones por daños a cosas o personas en la superficie y gastos de justicia, que según la Ley del Estado sean legalmente exigibles. También hay disposiciones en lo referente al juicio ejecutivo, su procedimiento y por último sobre las piezas de repuesto.

## VIII PERSONAL AERONAUTICO

El personal que se emplea para el servicio aeronáutico debe ser altamente especializado, por razón de la gran responsabilidad a la que tiene que hacer frente y por la complejidad de sus funciones.

El Congreso de París de 1889, decidió dar carácter oficial a las personas que tripularan los aparatos aéreos, calificándolas para ello mediante una licencia especial. Posteriormente, en 1910, la Conferencia Internacional de Navegación Aérea, optó por el mismo acuerdo refiriéndolo concretamente al personal que tripulara aeróstatos.

El año 1931 la C.I.T.E.J.A., aprobó un proyecto de convención referente al personal de vuelo, en el que respecto del Comandante de la Aeronave, se decía que era "la persona investida de poderes de seguridad, disciplina y autoridad, a bordo de la aeronave, siendo representante del armador".

Por último, la OACI en 1947, envió un proyecto a los estados miembros de esta Institución, propiciando el nombramiento de Comandante en las aeronaves de tráfico internacional, especificando las atribuciones del mismo.

La Convención de Chicago, en su Art. 31, hace referencia a las tripulaciones, sobre la necesidad de las licencias y al derecho de los Estados, a no reconocer los certificados de aptitud expedidos

por otros Estados en los vuelos sobre su propio territorio. La misma Convención en su Art. 33, expresa, que los certificados de aeronavegabilidad y de aptitud y las licencias expedidas o revalidadas por el Estado Contratante, en que la aeronave esté matriculada, serán reconocidos válidos por los demás Estados Contratantes, siempre que las condiciones bajo las cuales hayan sido expedidos o revalidados sean equivalentes o superiores a las condiciones mínimas que puedan ser establecidas en virtud de la Convención.

Generalmente a las personas vinculadas al Servicio Aeronáutico se les suele dividir en tres clases:

- a) Personal de vuelo o tripulación, es decir, Piloto, Copiloto, Ingeniero de Vuelo, Aeromozas.
- b) Personal destinado a los servicios terrestres como, Jefe del Aeródromo, Servicios de Mantenimiento, Personal Administrativo, tanto del aeródromo, así como de las Compañías, empresas de transporte aeronáutico, etc.
- c) Personal Técnico especializado en la construcción de las aeronaves, o sea, Ingenieros Aeronáuticos, Calculistas, etc.

**PERSONAL DE VUELO.**— *El Piloto.*— Es la persona autorizada mediante licencia, para “manipular los comandos de una aeronave durante el tiempo de vuelo”.

*El Comandante.*— Es siempre un piloto y el capitán de la aeronave. Es la máxima autoridad, debiendo someterse a sus decisiones, tanto los tripulantes como los pasajeros. Entre sus deberes figuran los de asegurarse del buen estado de la aeronave, que la carga esté bien estibada, de las condiciones del tiempo y otras medidas de carácter técnico. Representa al explotador, pudiendo realizar toda clase de gastos para cuidar las mercancías que se transporten, equipajes, etc. Entre sus funciones podemos señalar además, las propias de un funcionario del Registro Civil y Notariales, estando investido de poderes de Derechos Público y Privado, así como de un mandato legal sobre terceros, Cargadores, etc. según Ambrosini; sus funciones son por lo tanto, disciplinarias, comerciales, técnicas y de oficial público.

*El Convenio de Tokio y las facultades que otorga al Comandante.*— El Convenio firmado en Tokio el 14 de Setiembre de 1963, constituyó una innovación en Derecho Internacional, en

lo que se refiere particularmente a las facultades que otorgó al Comandante. Dicho Convenio, sobre infracción y ciertos actos cometidos a bordo de las aeronaves, será comentado en el Capítulo referente a las faltas y delitos aeronáuticos.

*Otros Tripulantes.*— Radio operador; que tiene a su cargo todo el equipo de transmisiones y recepción; Ingeniero de Vuelo, que debe velar por el funcionamiento y conservación del aparato; Navegante, que tiene a su cargo la dirección del vuelo, mediante el uso de mapas especiales y variados instrumentos; Comisario de a bordo, que debe cuidar, llevar y conservar la documentación relacionada con la carga y pasajeros, atendiendo además a estos últimos durante el vuelo, y por último, las Aeromozas de a bordo.

El Certificado de Aptitud, es como se desprende por lo expuesto anteriormente, obligatorio para las tripulaciones y su obtención está sujeta a reglamentaciones de carácter internacional y local en las que se precisan edad, determinados atributos físicos y conocimientos técnicos, fijándose exámenes físicos periódicos. Los Certificados de Aptitud, se expiden por tipo de aeronave, categoría y clase. Hay licencias de piloto privado, comercial, de piloto de helicóptero, navegante, mecánico, etc.

## IX

### UTILIZACION DE AERONAVES Y SISTEMAS DE PROTECCION DE LA AVIACION COMERCIAL

**Concepto.**— Muchas veces ocurre que el propietario de la aeronave prefiere cederla a un tercero para que éste la utilice por cuenta propia. Se hace necesario en este caso el convenio entre las partes, que puede plasmarse de diversas maneras; ya sea como un contrato de locación o bien de fletamento, por ejemplo.

El Dr. Folchi dice que contratos de utilización “...son aquellas relaciones jurídicas que tienen por objeto crear derechos y obligaciones para el empleo de aeronaves en actividades específicamente aeronáuticas” (1), agregando que “...mientras en los contratos de utilización el empleo de la aeronave en la actividad aeronáutica existirá siempre como elemento básico de los mismos. En el transporte no ocurre igual, pues si bien en esto se conviene una traslación por medio de aeronave y— este elemento caracteriza la definición de esta figura contractual,— el objeto mismo del contrato es esa traslación y no el empleo de la aeronave. En el transporte una de las partes se compromete a trasladar personas o cosas hasta un lugar determinado, en tanto que en los contratos de utilización se transfiere el uso y goce de una aeronave, o bien se obliga a una de las partes a mantener en estado de aeronavega-

1. Folchi, Mario O. “Contratos de Utilización de Aeronaves”, Universidad de Morón, Congreso Internacional de Derecho Aeronáutico y del Espacio, pág. 280.

bilidad la aeronave durante un cierto tiempo o por un número determinado de viajes” (2).

**Contrato de Locación.**— Mediante un precio en dinero el propietario o locador se obliga a ceder el uso y goce de la aeronave a un tercero o locatario asumiendo éste la responsabilidad de todos los riesgos que surjan como consecuencia del empleo de la aeronave, invistiendo la calidad de explotador. Este contrato puede tener dos modalidades: a) cuando se entrega una “aeronave desarmada” corriendo por cuenta del concesionario su equipamiento, aprovisionamiento y la contratación de tripulantes; b) cuando la aeronave totalmente armada, o sea equipada, aprovisionada y tripulada va a manos del tercero para estar bajo su control técnico administrativo o comercial.

**Contrato de Fletamento.**— Por el cual el fletante por una remuneración o precio se compromete a efectuar con una aeronave determinada los viajes que acuerde con la otra parte o fletador, manteniendo el control sobre la tripulación así como la dirección técnica de la aeronave. Este contrato se diferencia del de locación en el sentido de que implica el desarrollo de una actividad en la que el fletante mantiene el carácter de explotador, mientras que el contrato de locación origina la obligación de dar, siendo el locatario el explotador.

Si la obligación del fletante se acuerda por uno o un número preciso de viajes, tenemos el “fletamento por viaje” y si el fletamento es por cierto tiempo sin considerar el número de viajes, tenemos el caso del “fletamento a tiempo”.

**Charter Aviatorio.**— Contrato en el que interviene como intermediario entre el transportista y un grupo de pasajeros o de quien desea embarcar determinado volumen de carga, el charterer, que gestiona el servicio de una aeronave armada para un viaje. El documento o formulario que tipifica este tipo de contrato se llama charter. Lo significativo de esta clase de contratos está en que los documentos de transporte como el billete de pasaje, por ejemplo, son emitidos por el cedente y no por el charterer, como ocurriría en caso de ser un contrato de fletamento, por lo que éste se convierte en un simple intermediario. La responsabilidad tanto del cedente como del charterer ha quedado claramente esta-

---

2. Ibidem, Pág. 280.

blecida por el Convenio de Guadalajara de 1961, complementario del de Varsovia de 1929, al precisar la solidaridad entre el que contrató el transporte y quien asumió la obligación ante éste de efectuar el viaje, o sea entre el transportador contractual y el transportador de hecho. Cuando la aeronave se entrega por determinado tiempo durante el cual el charterer puede realizar varios viajes, el contrato se denomina "Time Charter"; si la entrega es por viaje o viajes determinados, se denominará "Charter por viaje". Es de advertir que las características del contrato charter se parecen más al contrato de transporte que al de fletamento.

**Intercambio de aeronaves.**— Videla Escalada lo define como "la utilización recíproca por dos o más explotadores, de aeronaves tripuladas o no, pertenecientes al otro o los otros explotadores intervinientes en el contrato" (3). Esta figura jurídica se presenta en los Estados Unidos con tendencia a generalizarse en otros continentes.

**El explotador.**— Es aquél que buscando su exclusivo provecho y contando con el uso legítimo de una aeronave bajo su dirección técnica la emplea en la actividad aeronáutica, aunque sea sin fines de lucro. Como dice Cosentino, "en sustancia, la idea de explotador connota el aprovechamiento de la aeronave en sí misma, prescindiendo de las prestaciones a las que se aplica el aparato. Así, en la locación o el fletamento, las partes prescinden del servicio, motivo de la relación jurídica" (4).

**Formas de protección de la Aviación Comercial.**— El desarrollo comercial se hace de día en día más dificultoso por razones, económicas (alto costo de los equipos, mantenimiento, etc.) y competitivas (excesiva oferta). Se requiere por lo tanto en muchos casos, la protección estatal, ya que está de por medio el interés nacional. Esta protección que el Estado puede proporcionar, varía de acuerdo a la modalidad o sistemas que las partes estimen conveniente o que la necesidad imponga.

En líneas generales podemos indicar dos sistemas: Forfatorios y de Garantía de Ganancia Mínima, existiendo dentro del primero diversas clases.

3. Videla, Escalada. "Régimen Jurídico de los Contratos de Utilización de Aeronaves", Universidad de Morón, Congreso Internacional de Derecho Aeronáutico y del Espacio, Pág. 273.

4. Consentino, Eduardo T., "Los Contratos de Utilización en el ámbito americano", Cuestiones Actuales de Derecho Aeronáutico, Pág. 67, Buenos Aires, 1968.

*Forfatarios.*— “En estos sistemas el Estado acuerda al explotador subsidios o primas sin tener en cuenta los resultados de la explotación” (5). Por consiguiente, su cooperación puede prestarla como: a) una subvención por ciertos servicios; b) prima por tonelada kilómetro ofrecida al público; c) prima por tonelada kilómetro transportada; d) prima kilométrica; e) compensación por transporte postal.

*Garantía de Ganancia Mínima.*— Como su nombre lo indica, el Estado garantiza determinada utilidad, cualquiera que sea el resultado del ejercicio del explotador.

**El Estado como explotador y creador del Transporte Aéreo.**— El Estado puede intervenir de diversas maneras en la creación y explotación de los servicios de transporte aéreo, bien sea en sociedades mixtas en conjunción con intereses privados o directamente “mediante una repartición de la administración o mediante una empresa cuyo capital pertenece al Estado” (6). Más aconsejable es el segundo sistema por la mayor libertad que tendría para realizar las operaciones concernientes a esta clase de transporte.

- 
5. Juan A., Lena Paz, “Compendio de Derecho Aeronáutico”, Pág. 43, Buenos Aires, 1959.
  6. *Ibid.*, Pág. 45.

## X EL CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO

Las personas, equipajes o mercancías para su transporte necesitan de requisitos y normas diferentes por sus características tan particulares, que hacen difícil el estudio del contrato que se celebra, consecuencia natural del acuerdo con el transportista.

Luis Tapia Salinas, define el contrato de transporte aéreo como, "Aquél mediante el cual, una persona denominada transportista conviene con otra que llamaremos usuario, en el traslado de un lugar a otro en una aeronave y por vía aérea, de una determinada persona o cosa con arreglo a las condiciones estipuladas entre ambas partes" (1).

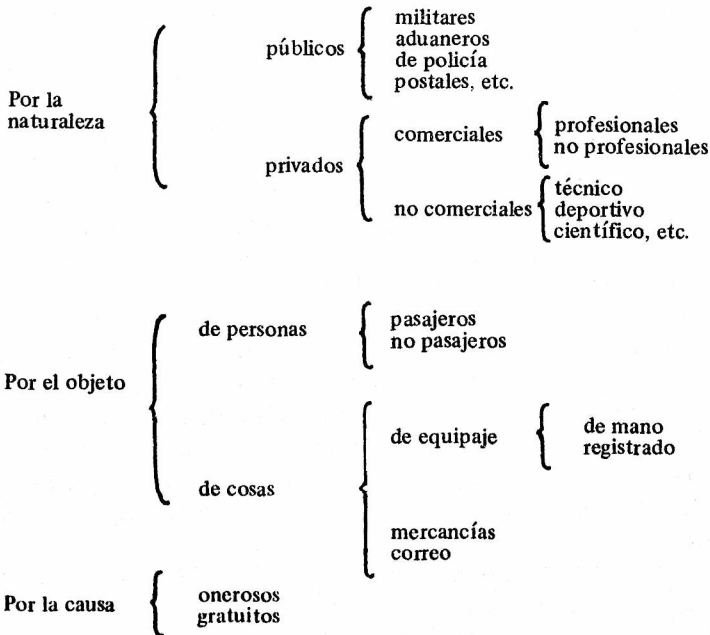
El Convenio de Varsovia, no se refiere expresamente al contrato de transporte aéreo, pero determina qué es, al decir: "todo transporte en el cual, según las estipulaciones de las partes, el punto de partida y el de destino..." claro está que se refiere al transporte aéreo internacional pero el concepto básico también es aplicable. Indica además que concierne a personas, equipajes o mercancías.

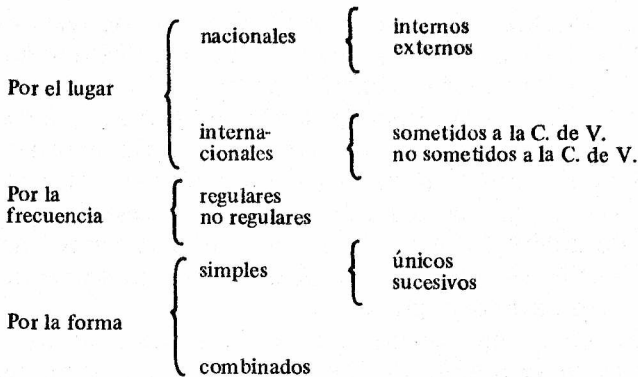
De acuerdo a Tapia Salinas, los elementos y condiciones que integran su concepto son: a) Transportista, que es un compo-

1. "La Regulación Jurídica del Transporte Aéreo". Ministerio del Aire, 1948, Madrid. Pág. 96.

nente activo y personal del Convenio celebrado, al margen del carácter comercial eventual o usual, individual o colectivo que pudiera tener en su desempeño; b) Usuario, todo aquel que en términos generales utiliza el transporte aéreo para el traslado de personas o cosas. Vendría a ser el elemento pasivo en este acuerdo con el Transportista; c) Traslación, implica el traslado de un lugar a otro así sea el mismo punto de partida, siempre que conduzca de paso a un punto intermedio, como ocurre con los viajes de ida y vuelta; d) En una aeronave y por vía aérea, que se explica por sí mismo. El transporte aéreo de personas y cosas da motivo a diferentes contratos.

**Clases de Transporte Aéreo.**— El Dr. Tapia Salinas, ofrece como dice en una de sus más importantes obras —Curso de Derecho Aeronáutico. Página 253—, una visión de conjunto a través del siguiente cuadro que transcribimos.





**Convenio de Varsovia de 1929 y el protocolo de La Haya de 1955.**— Al terminar la Primera Guerra Mundial y con motivo del notable incremento y progreso de la aviación comercial, se hizo evidente la necesidad de precisar normas uniformes de tipo internacional que regularan el desenvolvimiento del transporte aéreo. Así fue como en 1925 y gracias al Gobierno francés, se celebró la Primera Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo, en París. En esta Conferencia se estudió un anteproyecto referente a la responsabilidad del transportista y se formó el CITEJA, organismo que preparó un nuevo proyecto de Convenio, que fue aprobado en la Segunda Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo, que se efectuó en Varsovia, en 1929, como “Convención para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional”, que contiene cinco capítulos con cuarentiuno artículos sobre los siguientes puntos: I) Objeto y definición; II) Títulos de transporte; III) Responsabilidad del porteador; IV) Disposiciones relativas a los transportes combinados; V) Disposiciones generales y finales. Este Convenio fue ratificado por numerosos estados y otros muchos se adhirieron a él.

Posteriormente, el 18 de Setiembre de 1955, se firmó el Protocolo de La Haya que modifica el Convenio de Varsovia, afectando a quince artículos del mismo, con el añadido de otros dos nuevos, el 25A y el 40A, pero que sigue las directrices del de

Varsovia. El citado Protocolo, dobla el límite de responsabilidad del transportista por cada pasajero; simplifica los documentos de transporte; impone una cláusula por la que no se aplicarían los límites usuales para la demanda, si se prueba que el daño ocasionado fue consecuencia de un acto doloso del transportista, de sus dependientes o por la temeridad de los mismos. Dicha cláusula reemplazó a la que consideraba ilimitada la responsabilidad sólo en caso de dolo del transportista y determinó un aviso más claro y práctico para los usuarios, que el que se usaba anteriormente en los documentos de transporte.

Dado que unos Estados se han adherido al Convenio de Varsovia y al Protocolo de La Haya y otros Estados mantienen una adhesión solamente a uno u otro acuerdo de los citados, la exposición y comentarios que haremos a continuación, de los artículos pertinentes, se referirá a los similares de los acuerdos respectivos.

**Transporte Internacional.**— El Capítulo II del Convenio de Varsovia, que se refiere a los Títulos de Transporte, será el objeto de nuestro estudio, así como el Protocolo de La Haya, no sin subrayar que en el Convenio, en el Cap. I, Art. 1o., párrafo 1, se establece que se aplicará a todo transporte internacional de personas, equipajes o mercancías, efectuado contra remuneración en la aeronave, así como también a los transportes gratuitos en aeronave de una Empresa de transporte aéreo.

En el mismo Artículo, el párrafo 2, considera como Transporte Internacional, todo aquél por el que con arreglo a las estipulaciones de las Partes, los puntos de Partida y de destino, haya o no interrupción de transporte o transbordo, estén ubicados ya en el territorio de dos Altas Partes Contratantes, ya en el territorio de una sola Alta Parte Contratante, con tal que esté prevista una serie intermedia, bien sea en territorios sometidos a la soberanía, jurisdicción, mandato o autoridad de cualquier otra Potencia, aunque ésta no sea Contratante. El transporte sin la susodicha escala entre territorios sometidos a la soberanía, jurisdicción, mandato o autoridad de la misma Alta Parte Contratante, no se considerará como internacional en el sentido del presente Convenio.

El Protocolo de La Haya, sustituye el párrafo 2, diciendo textualmente, que “2.— A los fines del presente Convenio la expresión transporte internacional significa todo transporte en el que de

acuerdo a lo estipulado por las Partes, el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción en el transporte o transbordo, están situados, bien en el territorio de dos Altas Partes Contratantes, bien en el territorio de una sola Alta Parte Contratante si se ha previsto una escala en el territorio de cualquier otro Estado, aunque éste no sea una Alta Parte Contratante. El transporte entre dos puntos dentro del territorio de una sola Alta Parte Contratante, sin una escala convenida en el territorio de otro Estado no se considerará transporte internacional a los fines del presente Convenio”.

**Transportes Sucesivos.**— El párrafo 3 del Art. 1o. del Convenio de Varsovia, se refiere a este punto al decir que: “El transporte que haya de ejecutarse por varios porteadores por vía aérea, sucesivamente se considerará para la aplicación de ese Convenio como transporte único, cuando haya sido considerado por las Partes como una sola operación, bien que haya sido ultimado por medio de un solo contrato o por una serie de contratos, y no perderá su carácter internacional por el hecho de que un solo contrato o una serie de ellos deban ejecutarse íntegramente dentro de un territorio reducido a la soberanía, jurisdicción, mandato o autoridad de una misma Alta Parte Contratante”.

Asimismo, el Art. 30 del Convenio en el párrafo 1, dice que: “En los casos de transporte regulados por la definición del tercer párrafo del Art. 1o. que haya de ser ejecutado por diversos porteadores sucesivos, cada porteador que acepte viajeros, equipajes o mercancías, se someterá a las reglas establecidas por dicho Convenio y se considerará como una de las Partes Contratantes del Contrato de Transporte, con tal de que dicho contrato haga referencia a la parte del transporte efectuado bajo su control”.

El párrafo 3 del Art. 1o. del Convenio, ha sido sustituido por otro equivalente del Protocolo de La Haya, diciéndose en él que: “El transporte que haya de efectuarse por varios transportistas aéreos sucesivamente, constituirá, a los fines del presente Convenio, un solo transporte cuando haya sido considerado por las Partes como una sola operación, tanto si ha sido objeto de un solo contrato como de una serie de contratos, y no perderá su carácter internacional por el hecho de que un solo contrato o una serie de contratos deban ejecutarse íntegramente en el territorio del mismo Estado”.

**Transportes Combinados.**— El Art. 31 del Convenio de Varsovia se refiere a los transportes efectuados en parte por aire y en parte por cualquier otro medio de transporte, indicando que las normas del Convenio se harán efectivas solo al transporte aéreo y de acuerdo a lo estipulado en el Art. 1o. El párrafo 2 del artículo, precisa que no hay impedimento para insertar por las Partes, en el documento de transporte aéreo, condiciones que aludan a otros medios de transporte, siempre que las estipulaciones del Convenio en lo que corresponden al transporte aéreo sean respetadas.

**Transportes efectuados por el Estado.**— De acuerdo a las condiciones precisadas en el Art. 1o., el Convenio se aplicará a los transportes efectuados por el Estado o a las demás personas jurídicas de Derecho Público (Art. 2o., párrafo 1o. del Convenio de Varsovia). Según Protocolo adicional al Convenio, las Altas Partes Contratantes se reservan el derecho de declarar cuando llegare el momento de la ratificación o adhesión, que el primer párrafo del Art. 2o. del Convenio no será aplicable a los transportes internacionales aéreos efectuados directamente por el Estado, sus colonias, protectorados, territorios bajo mandato, o cualquier otro territorio que esté bajo su soberanía, jurisdicción o autoridad.

**Casos en que no se aplica el Convenio.**— El párrafo 2 del Art. 2o. del Convenio, exceptúa de la aplicación de éste a “los transportes efectuados con arreglo a lo establecido en los Convenios Postales Internacionales”. El Protocolo de La Haya ha sustituido el citado párrafo al expresar que: “2.— El presente Convenio no se aplicará al transporte de correo y paquetes postales”. Asimismo, el Art. 34 del Convenio determina que éste no se aplicará “a los transportes aéreos internacionales ejecutados a título de primeros ensayos por Empresas de navegación aérea con vistas al establecimiento de líneas regulares de navegación aérea, ni a los transportes efectuados en circunstancias extraordinarias fuera de toda operación normal de la explotación aérea”. Este Art. también ha sido modificado por el Art. 16 del Protocolo, que a la letra dice: “Las disposiciones de los Arts. 3o. y 9o. inclusive, relativos a títulos de transporte, no se aplicarán en caso de transportes efectuados en circunstancias extraordinarias, fuera de toda operación normal de la explotación aérea”.

Aparte de los casos citados anteriormente, hacemos notar que todas las cláusulas del Convenio son imperativas, considerándose

sin valor, todos los acuerdos particulares celebrados con anterioridad a la ocurrencia del daño o que deroguen lo dispuesto en el Convenio de Varsovia, con la excepción de cláusulas de arbitraje en lo que se refiere al transporte de mercaderías y dentro de los límites del mencionado Convenio y también de la jurisdicción de los Tribunales indicados en el Art. 28, párrafo 1, conforme al Art. 32.

Asimismo, en el Art. 33, se dispone que nada en el presente Convenio impedirá al porteador negarse a la conclusión de un contrato de transporte o de formular reglamentos que no estén en contradicción con lo dispuesto en el Convenio de Varsovia.

**TRANSPORTE DE PASAJEROS.— *Billete de Pasaje.***— El Contrato de Transporte de Pasajeros, se entiende como aquél por el cual “una empresa de transporte aéreo o un simple transportista en determinadas condiciones se compromete a trasladar de un lugar a otro por vía aérea y en una aeronave especialmente equipada para este efecto a una persona y su equipaje, generalmente mediante remuneración”(2).

El Art. 3o. del Convenio, corresponde al Cap. II, Títulos de Transporte, Sección I. Billete de pasaje y precisa que “1) En el transporte de viajeros, el porteador está obligado a expedir un billete de pasaje, que deberá contener las indicaciones siguientes:”

- “a) Lugar y fecha de emisión”.
  - “b) Puntos de partida y de destino”.
  - “c) Las paradas previstas, bajo reserva de la facultad para el porteador de estipular que podrá modificarlas en caso de necesidad y sin que dicha modificación pueda hacer perder al transporte su carácter internacional”.
  - “d) El nombre y la dirección del porteador o de los porteadores”.
  - “e) Indicación de que el transporte está sometido al régimen de responsabilidad establecido por el presente Convenio”.
- “2) La falta, irregularidad o pérdida del billete no afectará ni a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que no dejará por ello de estar sometido a las reglas del presente Convenio. Sin embargo, si el porteador admite al Viajero sin que se le haya expedido un billete de pasaje, no tendrá de-

2. Luis Tapia Salinas, *Ibid.*, Pág. 277.

recho a prevalerse de las disposiciones de este Convenio, que excluyan o limiten su responsabilidad”.

Ambos párrafos del citado artículo han sido suprimidos por el Protocolo y sustituidos en los siguientes términos: Art. 3o...

“1) En el transporte de pasajeros deberá expedirse un billete de pasaje, que contenga:”

“a) La indicación de los puntos de partida y destino”.

“b) Si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de una sola Alta Parte Contratante, y se ha previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, deberá indicarse una de esas escalas”.

“c) Un aviso indicando que si los pasajeros realizan un viaje cuyo punto final de destino o una escala, se encuentra en un país que no sea el de partida, el transporte podrá ser regulado por el Convenio de Varsovia, el cual, en la mayoría de los casos, limita la responsabilidad del transportista por muerte o lesiones, así como por pérdidas o averías del equipaje”.

“2) El billete de pasaje hace fe, salvo prueba en contrario, de la celebración y de las condiciones del contrato de transporte, que quedará sujeto a las reglas del presente Convenio. Sin embargo, si con el consentimiento del transportista, el pasajero se embarca sin que se haya expedido el billete de pasaje, o si este billete no comprende el aviso exigido por el párrafo 1, c), el transportista no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones del Art. 22o.”.

**TRANSPORTE DE EQUIPAJES.**— *Talón de Equipajes.*— Tapia Salinas, explica el Contrato de Transporte de Equipajes, como el que mediante el cual “una empresa de transporte aéreo o un simple transportista se obliga, como consecuencia de un contrato de pasaje anterior o simultáneamente celebrado, a trasladar de un lugar a otro y por vía aérea el equipaje del pasajero citado, comprensivo de los objetos registrados y los que lleva a mano, así como el exceso de peso que sobre la cantidad otorgada a dicho pasajero figure como franquicia en las condiciones que en este último caso ambas partes convengan”. (3).

Los equipajes que son transportados bajo la custodia o responsabilidad del porteador son los llamados registrados y para que

3. Curso de Derecho Aeronáutico, Pág. 334, Bosch. Casa Editorial S.A. Barcelona.

tengan este carácter es necesaria la celebración previa de un contrato de transporte de personas, de lo contrario, serán considerados mercancías y quedarán sujetos a otro régimen legal. Los equipajes no registrados son aquellos que lleva consigo el viajero, es decir, bajo su custodia, siendo ignorados por consiguiente por el transportador.

El Art. IV del Convenio, dice que: “1) Para el transporte de equipajes que no sean los objetos menudos personales que el viajero conserva bajo su custodia, el porteador está obligado a expedir un talón de equipaje”.

“2) El talón de equipajes estará constituido por dos ejemplares: uno para el viajero y otro para el porteador”.

“3) Deberá contener las indicaciones siguientes:”

“a) Lugar y fecha de la emisión”.

“b) Punto de partida y de destino”.

“c) Nombre y dirección del porteador o de los porteadores”.

“d) Número del billete de pasaje”.

“e) Indicación de que la entrega de los equipajes se hará al porteador del talón”.

“f) Número y peso de las mercancías”.

“g) Importe del valor declarado, conforme al Art. 22, párrafo 2”.

“h) Indicación de que el transporte queda sometido al régimen de responsabilidad establecido por el presente Convenio”.

“4) La falta, irregularidad o pérdida del talón no afecta a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que no dejará por ello de estar sometido a las reglas del presente Convenio. Sin embargo, si el porteador aceptare los equipajes sin expedir un talón, o si el talón no contiene las indicaciones señaladas en las letras d), f) y h), el porteador no tendrá derecho a prevalerse de las disposiciones de este Convenio que excluyan o limiten su responsabilidad”.

El Protocolo de La Haya ha sustituido el Art. 4o. del Convenio, expresando que: “Art. 4o.— en el Art. 4o. del Convenio: a) se suprimen los párrafos 1, 2 y 3 y se sustituyen por la siguiente disposición:”

“1) En el transporte de equipaje facturado, deberá expedirse un talón de equipaje que, si no está combinado con un billete

de pasaje que cumpla con los requisitos del Art. 3o., párrafo 1, c) o incorporado al mismo, deberá contener:"

- "a) La indicación de los puntos de partida y destino".
- "b) Si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de una sola Alta Parte Contratante, y se ha previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, deberá indicarse una de esas escalas".
- "c) Un aviso indicando que, si el transporte cuyo punto final de destino o una escala, se encuentra en un país que no sea el de partida, podrá ser regulado por el Convenio de Varsovia, el cual en la mayoría de los casos limita la responsabilidad del transportista por pérdidas o averías de equipaje".
- "d) Se suprime el párrafo 4 y se sustituye por la siguiente disposición: 2) El talón dd equipaje hace fe, salvo prueba en contrario de haberse facturado el equipaje y de las condiciones del contrato de transporte. La ausencia, irregularidad o pérdida del talón, no afecta a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que quedará sujeto a las reglas del presente Convenio. Sin embargo, si el transportista recibe bajo custodia el equipaje sin que se haya expedido un talón de equipaje, o si éste en el caso de que no esté combinado con un billete de equipaje que cumpla con los requisitos del Art. 3o., párrafo 1, c) o incorporado al mismo, no comprende el aviso exigido por el párrafo 1, c) no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones del Art. 22, párrafo 2".

**TRANSPORTE DE MERCANCIAS.—** *Carta de Porte Aéreo.*— El Contrato de Transporte de Mercancías, es aquél por el que "una empresa de transporte aéreo o un simple transportista, en determinadas condiciones, se compromete a trasladar de un lugar a otro, por vía aérea y en una aeronave, unos determinados objetos, considerados como mercancías, por encargo de una persona (física o jurídica), denominada expedidor o remitente, y para su entrega a otra (física o jurídica) concretamente individualizada y llamada destinatario" (4).

La vigencia del contrato se demuestra con la Carta de Porte, documento en el que figura la relación y entrega y que todo por-

---

4. "La regulación jurídica de transporte aéreo", Pág. 389.

teador de mercancías de acuerdo al Art. 5o. del Convenio tiene derecho de solicitar el expedidor.

El Protocolo de Montreal No. 4, que no está vigente, varía los términos “carta de porte aéreo” por los de “Documento, relativo a las mercancías” que amplían el concepto ya que lo hace extensivo, además, a otros y diversos modos de comprobación del transporte a emplearse con la anuencia del expedidor, observación del Dr. Tapia Salinas que recogemos. El Protocolo No. 4 emplea la palabra transportista en lugar de “porteador”.

La falta, irregularidad o pérdida del documento o título, no afecta en absoluto la vigencia o validez del contrato, que estará sometido a lo indicado en el Convenio, en reserva de lo dispuesto en el Art. 9o. El Protocolo de La Haya ha sustituido totalmente el Art. 9o. del Convenio, que comentaremos más adelante.

Según el Art. 6o. del Convenio: “1) La Carta de Porte aéreo se extenderá por el expedidor en tres ejemplares originales y se entregará con la mercancía”.

“2) El primer ejemplar llevará la indicación “para el porteador”; será firmado por el expedidor. El segundo ejemplar llevará la indicación “para el destinatario”; será firmado por el expedidor y el porteador y acompañará a la mercancía. El tercer ejemplar será firmado por el porteador y remitido por éste al expedidor, previa la aceptación de la mercancía”.

“3) La firma del porteador deberá ser estampada desde el momento de la aceptación de la mercancía”.

“4) La firma del porteador podrá ser reemplazada por un sello; la del expedidor podrá ser impresa o reemplazada; por un sello”.

“5) Si, a petición del expedidor, el porteador extendiere la carta de porte aéreo, se considerará, salvo prueba en contrario, como obrando por cuenta del expedidor”.

El Protocolo en su Art. 5o. ha suprimido el párrafo 3, por otro de igual número, en los términos siguientes:

“3).-El transportista pondrá su firma antes del embarque de la mercancía a bordo de la aeronave”. Por último, el Art. 7o. del Convenio, indica que el porteador tendrá derecho a solicitar del expedidor la extensión de cartas de porte aéreo distintas cuando hubiere diversos bultos.

*Indicaciones que deberá contener la Carta de Porte Aéreo.*— El Art. 8o. del Convenio dice al respecto que: “La carta de porte

aéreo deberá contener las indicaciones siguientes:”

- “a) El lugar donde ha sido extendido el documento y la fecha de su extensión”.
- “b) Los puntos de partida y de destino”.
- “c) Las detenciones previstas, con reserva de la facultad para el porteador de estipular que podrá modificarlas en caso de necesidad, y sin que dicha modificación pueda hacer perder al transporte su carácter de internacional”.
- “d) El nombre y dirección del expedidor”.
- “e) El nombre y dirección del primer porteador”.
- “f) El nombre y dirección del destinatario, si ha lugar”.
- “g) La naturaleza de la mercancía”.
- “h) El número, forma de embalaje, marcas particulares o número de bultos”.
- “i) El peso, cantidad, volumen o dimensiones de la mercancía”.
- “j) El estado aparente de la mercancía y del embalaje”.
- “k) El precio del transporte y, si se ha estipulado, la fecha y el lugar de pago y la persona que deba pagar”.
- “l) Si el envío se hiciere contra reembolso, el precio de las mercancías y, eventualmente, el importe de los gastos”.
- “m) El importe del valor declarado, conforme al Art. 22, párrafo 2”.
- “n) El número de ejemplares de la carta de porte aéreo”.
- “o) Los documentos facilitados al porteador que acompañen a la carta de porte aéreo”.
- “p) El plazo de transporte o indicación sumaria de la vía que haya que seguir, si han sido estipulados”.
- “q) La indicación de que el transporte queda sometido al régimen de la responsabilidad señalado por el presente Convenio”.

El Art. que acabamos de transcribir, ha sido sustituido totalmente por el Art. 6o. del Protocolo de La Haya, como sigue: “Se suprime el Art. 8o. del Convenio y se sustituye por la siguiente disposición: La Carta de Porte Aéreo deberá contener”:

- “a) La indicación de los puntos de partida y destino”.
- “b) Si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de una sola Alta Parte Contratante, y se ha previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, deberá indicarse una de esas escalas”.

“c) Un aviso indicando a los expedidores que si el transporte cuyo punto final de destino o una escala, se encuentra en un país que no sea el de partida, podrá ser regulado por el Convenio de Varsovia, el cual, en la mayoría de los casos, limita la responsabilidad del transportista por pérdidas o averías de las mercancías”.

**Falta o irregularidad de la Carta de Porte Aéreo.**— Al respecto, el Art. 9o. del Convenio expresa que: “Si el porteador aceptare mercancías sin que le haya sido entregado una carta de porte aéreo, o si ésta no contuviere todas las indicaciones señaladas en el Art. 8o. a) e i) inclusive y q) el porteador no tendrá derecho a prevalerse de las disposiciones de este Convenio que excluyan o limiten su responsabilidad”. El Art. 7o. del Protocolo de La Haya reemplaza al Art. 9o. del Convenio, indicando que: “Si, con el consentimiento del transportista, se embarcan mercancías sin que se haya expedido una carta de porte aéreo, o si ésta no contiene el aviso prescrito en el párrafo c) del Art. 8o., el transportista no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones del párrafo 2, del Art. 22o.”.

**Responsabilidad del Expedidor por la exactitud de la Carta de Porte Aéreo.**— El párrafo 1o. del Art. 10o. del Convenio, hace responsable al expedidor de la exactitud de las indicaciones y declaraciones respecto a la mercancía, que figuran en la carta de porte aéreo y el párrafo 2 del citado Art. establece que: “Quedará a su cargo la responsabilidad de todo daño sufrido por el porteador o cualquier otra persona en virtud de sus indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas o incompletas”. Este párrafo ha sido suprimido y sustituido por otro con la misma numeración que recoge el Art. 8o. del Protocolo en los términos que siguen: “Deberá indemnizar al transportista, o a cualquier persona con respecto de la cual este sea responsable, por cualquier daño que sea consecuencia de sus indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas e incompletas”.

**Funciones de la Carta de Porte Aéreo.**— La carta de porte aéreo, salvo prueba en contrario, conforme al Art. 11o. del Convenio, es el documento por el que se demuestra además, la ultimación del contrato, el recibo de la mercancía y las condiciones del transporte. Las indicaciones que figuran en el mismo, sobre el peso, dimensiones y embalaje de la mercancía, así como el número

de bultos, hacen fe en contra del porteador a no ser que se pruebe lo contrario. Sin embargo, esto no es así, o sea que no se considera como prueba en los casos relativos a la cantidad, volumen y estado de la mercancía, sino en tanto que la comprobación haya sido efectuada por él en presencia del expedidor y hecha constar en la carta de porte aéreo o que se trate de indicaciones relativas al estado aparente de la mercancía.

El Convenio de Varsovia, no hace referencia de ninguna clase a la posible transferencia de la carta de porte aéreo, sin embargo, en la legislación de muchos países se considera que puede ser de varios tipos, esto es, nominativa, cuando se señale en ella el nombre del destinatario; a la orden, cuando se cede por endoso, o al porteador.

**Sobre el expedidor, porteador y destinatario.**— Por el Art. 12o. del Convenio, se otorga el derecho al expedidor, con la condición de cumplir con las obligaciones consecuencia del contrato, a disponer de la mercancía, ya sea retirándola en el aeródromo de salida o de destino, bien deteniéndola en curso de ruta y en caso de aterrizaje, o entregándola en el lugar de destino o en curso de ruta a persona distinta del destinatario que figura en la carta de porte aéreo, o pidiendo su vuelta al aeródromo de partida y siempre que el ejercicio de este derecho no perjudique al porteador o a otro expedidor, debiendo reembolsar además, los gastos resultantes y ser avisado por el porteador en caso de que éste no pudiera cumplir.

El citado artículo en sus párrafos 3o. y 4o. dice además que: “Si el transportador se conforma con las órdenes de disposición del expedidor sin exigir la presentación del ejemplar correspondiente de la carta de porte aéreo, será responsable, salvo su recurso contra el expedidor, del perjuicio que pueda originarse por ese hecho a la persona que posea normalmente la carta de porte aéreo”.

“El derecho del expedidor cesará en el momento que comienza el del destinatario conforme al Art. 13o. No obstante, si el destinatario rehusa la carta de porte o de mercancía, o si no puede ser encontrado, el expedidor recobrará su derecho de disposición”.

El porteador deberá avisar al destinatario de la llegada de la mercancía, salvo acuerdo en contrario, según el párrafo 2, del Art. 13o.

Dicho Art. en sus párrafos 1o. y 3o., se refiere a los derechos del destinatario, cuando con excepción del Art. 12o. lo faculta para solicitar al porteador le remita la carta de porte aéreo, apenas haya llegado la mercancía a destino, entregándole ésta además, contra el pago del importe de los créditos y el cumplimiento de las condiciones de transporte indicadas en la referida carta de porte aéreo. Asimismo, si el porteador reconociera que la mercancía se ha extraviado, o si después de siete días o a partir del día que hubiera debido llegar no hubiese arribado, deberá atenerse a los derechos resultantes del contrato de transporte que invoque el destinatario.

El Art. 14o. del Convenio determina que el expedidor y el destinatario podrán hacer valer todos los derechos que le conceden los Art. 12o. y 13o. en su nombre cada uno, sea en su propio interés o del de un tercero, a condición de realizar la obligación que el contrato imponga. El Art. 15o. dice que: “1) Los Arts. 12o., 13o. y 14o. no perjudicarán de manera alguna a las relaciones del expedidor y del destinatario entre sí, ni a las relaciones de terceros cuyos derechos provengan ya del porteador, ya del destinatario”.

“2) Toda cláusula que derogue las estipulaciones de los Arts. 12o., 13o. y 14o. deberá consignarse en la carta de porte aéreo”. El Art. 9o. del Protocolo, ha agregado otro párrafo al presente: “3) Nada en el presente Convenio impedirá la expedición de una carta de porte aéreo negociable”.

La obligación del expedidor está determinada en el Art. 16o. del Convenio cuando se dice que debe suministrar los datos y acompañar a la carta de porte aéreo los documentos que sean necesarios, antes de la entrega de la mercancía al destinatario, para el cumplimiento de las formalidades de aduana, de derechos de consumos o policía. El expedidor será responsable con respecto al transportador de cuantos daños y perjuicios puedan resultar de la falta, insuficiencia o irregularidad de sus datos y documentos, salvo el caso de falta por parte del transportador o de sus representantes.

El mismo Art. en su inciso II dice que: “El Porteador no estará obligado a comprobar si estos datos o documentos son exactos o suficientes”.

**Protocolo de Guatemala.**— Es en el Capítulo siguiente, que

trata sobre la Responsabilidad en la Aeronáutica, que comentaremos el Protocolo de Guatemala, ya que indudablemente la finalidad primordial de dicho acuerdo es la de la responsabilidad, sin embargo, estimamos conveniente ver sus proyecciones en relación a los Art.s 3o. y 4o. del Convenio de Varsovia y del Protocolo de La Haya, por referirse a la expedición del billete de pasaje, al que simplifica en grado extremo y al talón de equipaje también, ya que suprime numerosos requisitos que exigía el Convenio de Varsovia.

Así tenemos que el Protocolo de Guatemala elimina, el Art. 3o. del Convenio, sustituyéndolo por lo siguiente:

“1) En el transporte de pasajeros se expedirá un documento de transporte individual o colectivo que contenga”.

“a) La indicación de los puntos de partida y destino”.

“b) Si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de una sola Alta Parte Contratante y se ha previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, deberá indicarse una de esas escalas”.

“2) La expedición del documento mencionado en el párrafo anterior podrá sustituirse por cualquier medio que deje constancia de los datos señalados en a) y b) del párrafo anterior”.

“3) El incumplimiento de lo dispuesto en los párrafos precedentes no afectará a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que quedará sujeto a las reglas del presente Convenio, incluso las relativas a la limitación de responsabilidad”.

Notamos que en el transcrito artículo se utiliza la palabra “pasajero” en lugar de “viajero” y los términos “documento de transporte”, en vez de “billete de pasaje”, pudiendo ser individual o colectivo y lo que es más importante se reducen los requisitos del documento de transporte, repetimos, que exigen el Convenio de Varsovia y el Protocolo de La Haya.

El Protocolo de Guatemala, suprime también el Art. 4o. del Convenio, sustituyéndolo por el siguiente texto:

“1) En el transporte de equipaje facturado, deberá expedirse un talón de equipaje que, si no está combinado con un documento de transporte que cumpla con los requisitos del Art. 3o., párrafo 1o. o incorporado al mismo, deberá contener:”

“a) La indicación de los puntos de partida y destino”.

“b) Si los puntos de partida y destino están situados en el terri-

torio de una sola Alta Parte Contratante y se ha previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, deberá indicarse una de esas escalas”.

- “2) La expedición del talón de equipaje mencionado en el párrafo anterior podrá sustituirse por cualquier medio que deje constancia de los datos señalados en a) y b) del párrafo anterior”.
- “3) El incumplimiento de lo dispuesto en los párrafos precedentes no afectará a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que quedará sujeto a las reglas del presente Convenio, incluso las relativas a la limitación de responsabilidad”.

Observamos que se hace más simple el talón de equipaje, permitiéndose su sustitución por cualquier documento y su incorporación en un documento único, del documento de transporte: el transporte mixto de personas y equipajes, como afirma el Dr. Aníbal Rueda, en su trabajo titulado “Juicio Crítico sobre la Conferencia de Guatemala de 1971”, expuesto en las Jornadas de Derecho Aeronáutico y del Espacio, celebradas en Valencia, Venezuela.

**Comentarios sobre el Overbooking.**— La expansión del tráfico aéreo ha sido causa de un hecho que en términos aviatorios se denomina “overbooking”. Para el destacado jurista español Enrique Mapelli “el overbooking supone el haber aceptado el compromiso de transportar en una aeronave un número de personas superior a su capacidad respectiva”, compromiso que se hace evidente al confirmar con un “OK” el transporte del pasajero en un vuelo determinado y en la fecha concreta.

Para la IATA, es “una condición (entiéndase un hecho o un fenómeno) que existe cuando en un vuelo ha sido retenida o registrada una cantidad de sillas mayor de las que existen en el vuelo para su venta”.

El Civil Aeronautics Board de los Estados Unidos, en términos severos declara que “el overbooking deliberado significa la práctica de confirmar a sabiendas espacios reservados para un mayor número de pasajeros del que puede ser transportado en la específica clase de servicios en el vuelo y la fecha, para el cual se ha dado confirmación”.

*Causas:* ¿Por qué motivos o causas se genera el “overbook-

ing"? Autores como Lostau, Aparicio, Deluca o Mapelli, mencionan entre los más importantes los siguientes:

a) La crisis económica mundial, que trae como consecuencia el deseo de emplear al máximo la capacidad de utilización de la aeronave. Crisis económica, con sus secuelas de inflación, desempleo, serias perturbaciones de las balanzas de pagos, alza del precio de los combustibles, de las planillas de sueldos y salarios del personal, incremento de los costos de mantenimiento de los equipos de vuelo, repuestos, etc., crisis que es causa también del incumplimiento de los acuerdos bilaterales, en la aplicación correcta de las tarifas y del aumento de los costos de los servicios de aeropuerto, etc.

b) El o los casos de "no show" o sea, el incumplimiento del pasajero, en el sentido de no hacerse presente en el momento del vuelo pese a la reserva que hizo de su plaza. Incumplimiento debido al temor que tiene el viajero de quedarse en tierra por una demanda que juzga excesiva o por el deseo que tiene de lograr las mayores seguridades en cuanto a la realización de su transporte.

c) Irregularidad de la demanda, implícita un tanto en la causa de los "no show" a la que acabamos de referirnos.

d) La falta de coordinación de las empresas de transporte aéreo con las agencias de viajes a las cuales se les ofrecen cupos o plazos para vender, en número superior al real, como medida precautoria para compensar u ocupar los lugares que no se hubieran comercializado.

¿Qué justificaciones se alegan en cuanto a las causas que importan como hemos dicho una práctica generalizada?

Los defensores del "overbooking" invocan:

a) La necesidad de cubrir los egresos por labores administrativas, los sobrepagos al personal y, para no entrar más en detalles, para paliar las consecuencias de una crisis que se proyecta a los transportadores aéreos con funestas consecuencias;

b) El hecho de que puedan transportarse personas que desean y necesitan hacerlo y que pueden efectuar el viaje gracias a que se prescinde de una rigurosidad aparentemente inoperante;

c) La nueva oportunidad que se le otorga al pasajero que no se ha presentado, de emplear su billete, su pasaje, en vuelo posterior sin pagos adicionales por administración, penalización o de otra índole;

d) El incremento de los índices de ocupación que benefician a las compañías en su mayor desarrollo económico y a los mismos usuarios que tienen, además la ventaja de la flexibilidad de las reservas; y

e) El reducido número de pasajeros que se ven afectados por esta práctica, que además son compensados con una indemnización o en transporte que solamente sería más tardío.

¿Cuál puede ser por lo tanto la calificación jurídica del “overbooking”?; ¿cabe dentro de la clasificación de acto ilícito?; ¿de infracción administrativa?; ¿de infracción civil? Discutir esto nos tomaría mucho tiempo si nos atenemos a las tradicionales normas del Derecho. Pero si el Derecho Aeronáutico, ha tratado problemáticas nuevas y originales, para otras situaciones, ¿por qué no considerar esta posibilidad?

Enrique Mapelli al respecto dice: “es necesario que, en este punto, nuevamente traigamos a colación razonamientos, ya expuestos anteriormente que se relacionan con la originalidad del transporte aéreo, los signos diferenciales que ofrece en cuanto a los otros medios de traslación que le han precedido en el tiempo y la necesidad de que las normas legales que han de regularlo se adecúen necesariamente a estas particularidades. Pretender, no sólo en el caso del “overbooking” sino en otros muchos, aplicar inflexiblemente al transporte aéreo los criterios legales tradicionales, supone tanto como frenar su desenvolvimiento, su desarrollo y aún su existencia”.

Lostau afirma que ante el “overbooking” sólo hay tres alternativas:

a) Dejar que siga existiendo el problema sin decidirse por algún tipo de conducta;

b) Caracterizarlo como acto ilícito y por consiguiente prohibirlo; y

c) Reconocerle la calidad de licitud como práctica comercial, normándolo, regulándolo.

Al respecto creemos que debe reconocerse la necesidad de institucionalizar el “overbooking” dentro de ciertos parámetros, de acuerdo a criterios de ilustres juristas como del mencionado Dr. Mapelli, Lostau, etc. Es de advertir que hay un consenso bastante considerable y numerosas opiniones favorables en este sentido a las que lamentablemente no podemos tampoco referirnos por razones de espacio y de tiempo.

Estos parámetros, reglamentaciones o normas, serían como dice Mapelli, “una fórmula preestablecida de transacción, que puede o no ser aceptada”, de modo que no pugnen con “los principios jurídicos de carácter general, ni con la teoría de los contratos y las consecuencias de su incumplimiento”.

1. Contar con el conocimiento y aprobación de las autoridades de la aeronáutica civil, quienes deberán pronunciarse entre diversas medidas que crean necesarias, sobre la conveniencia de publicitar las regulaciones sobre el “overbooking”, lo que implica el conocimiento previo del pasajero, de este problema.

2. Considerar si debe limitarse el “overbooking” a épocas de temporada alta; a ciertos servicios o rutas; o si se permite un porcentaje establecido de “overbooking” en relación a la cantidad de asientos, destinándose el saldo para billetes OK, total y absolutamente confirmados.

3. Aplicar criterios de selección de pasajeros, dado el “overbooking”, para designar a los que deban embarcarse, como por ejemplo: a los que después de haber hecho su reserva ésta les fue confirmada antes que a otros o a los que adquirieron su billete también antes que otros; los que llegaron más temprano para el chequeo; pasajeros ancianos, niños, enfermos, etc.

4. La obligación del transportista de hacer lo posible para ubicar al pasajero desplazado, en otra transportadora o en otro vuelo. En todo caso buscar la forma de paliar el perjuicio que se causa.

5. El pago de una indemnización adecuada al pasajero que no hubiera podido viajar, por el “overbooking” paga que deberá ser simple y rápida en su trámite. Entendemos por compensación adecuada, aquella que tenga en cuenta, el recorrido del vuelo no realizado, recorrido que podría ser a nivel nacional o internacional, y el retraso que se sufre, hasta lograr una nueva plaza.

6. Las transportadoras que no cumplan con las normas precipitadas, serían sancionadas.

7. Naturalmente que si el pasajero no ha renunciado previa y explícitamente a acogerse a las normas tradicionales del contrato de transporte aéreo para optar por las que hemos mencionado, no podrá discutírsele su derecho a recurrir a los tribunales.

## XI L A RESPONSABILIDAD EN LA AERONAUTICA

Cuando comenzó la conquista del aire no sólo con globos, sino con máquinas pesadas que en lugar de flotar necesitaban aferrarse al medio por el que se desplazaban o impulsarse en el mismo, se hizo evidente que el riesgo y sus consecuencias inevitables, el siniestro con el daño en algunos casos, serían las circunstancias que acompañarían a los usufructuarios directos de este invento, así como a terceros que, apegados a su natural medio terrestre veían que por necesidad se les imponía un peligro.

El tema de la Responsabilidad en la Aeronáutica empieza entonces a comentarse y discutirse, constituyéndose en un serio problema que apasiona no sólo al jurista, sino al aeronauta, al ciudadano común y a las naciones en general.

En el Congreso de Verona de 1910 se inicia el estudio de la responsabilidad del transportador aéreo. Sigue el Congreso de Franckfort de 1913 y posteriormente, la Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo, realizada en el año de 1925 en París, que tuvo como finalidad considerar un anteproyecto de convención sobre este tema:

Lena Paz define la Responsabilidad Aeronáutica como "la obligación que pesa sobre el explotador de reparar los perjuicios ocasionados por la utilización de la aeronave según su destino espe-

cífico, es decir la navegación aérea" (1). Lo que caracteriza por lo tanto a la Responsabilidad Aeronáutica es el ejercicio de la navegación aérea, sin esta condición, así fuese el daño ocasionado por una aeronave, la responsabilidad sería de derecho común.

La tendencia natural fue la de responsabilizar al transportador por el monto total de los daños que pudiera causar una aeronave pero como tal política iba a constituir una pesada carga para la nascente aeronavegación se optó por limitar a determinadas sumas dicha responsabilidad.

**Clases de Responsabilidad.**— La aeronave en vuelo puede causar daño a los tripulantes, a los pasajeros y sus equipajes, a los que envían sus mercancías o a terceros que en la superficie sufren perjuicios en sus bienes o personas.

La responsabilidad puede ser contractual o extracontractual y en general podemos decir que los usuales responsables son los propietarios de la aeronave, su Comandante y el autor del daño.

La Responsabilidad Contractual, se origina o nace del contrato de transporte. Dicho contrato obliga al porteador a conducir al pasajero o a la mercancía a destino, sin sufrir daños y en el tiempo y condiciones indicadas. Supone el uso voluntario de la aeronave y el conocimiento de los riesgos que se corren, propios del medio de transporte.

La Responsabilidad Contractual se caracteriza porque el damnificado no necesita probar la culpabilidad del transportista a no ser que éste demuestre su inocencia, así lo consideran todos los acuerdos celebrados al respecto como el Convenio de Varsovia, leyes nacionales, etc.

La Responsabilidad Extracontractual se manifiesta en el caso de daños a terceros en la superficie. También se denomina cuasidelictual, supone la obligación de parte del damnificado de probar la culpa del transportador, pero como esto implica una gestión muy difícil se hace necesario atenerse a los principios de la responsabilidad objetiva.

Los daños a terceros en la superficie se producen usualmente por caída de la aeronave, objetos desprendidos de la misma, por choque al despegar o al aterrizar, etc. Este tipo de responsabilidad aparece al limitar la aeronavegación los derechos de terceros

---

1. "Compendio de Derecho Aeronáutico". Pág. 157, Buenos Aires, 1959.

imponiéndoles un riesgo y haciéndoles por consiguiente, acredores a compensaciones en casos de siniestros.

La Responsabilidad Extracontractual, por lo tanto, se distingue porque: a) Basta el perjuicio al margen de la culpa para que exista la obligación de indemnizar; b) Deberá probarse por lo tanto la extensión y existencia del daño. Podríamos agregar, además, que teóricamente esta responsabilidad es ilimitada o sea que es por la totalidad del daño y valor indemnizable, sin comprender exoneración o discriminación de responsabilidad, ni siquiera en los casos de fuerza mayor. Pero la realidad nos obliga a ser pragmáticos, imponiéndonos, como lo mencionamos en líneas pasadas, la aplicación del principio de limitación de responsabilidad.

**Liberación de la Responsabilidad Contractual.**— Causas Legales. Fuerza Mayor: Hay cierta discrepancia sobre si se considera o no como causal de liberación de responsabilidad a la fuerza mayor. Unos opinan que deben separarse totalmente la fuerza mayor de los riesgos del aire, considerando los tratadistas como tales, las averías, accidentes y causas que puedan poner en peligro una aeronave sin posibilidad de dilucidar y vaticinar su causa. Como fuerza mayor, se estiman los fenómenos atmosféricos, de los que sea imposible prever su aparición o intensidad, o también algún defecto oculto de la aeronave. Como prueba de la discrepancia podemos mencionar el fallo de la Corte de Apelaciones de Grenoble dado el 25 de marzo de 1925 que considera que “no es posible asimilar el riesgo del aire, elemento utilizado por la aviación, a la causa extraña que no se puede prever o impedir”.

Pero no faltan quienes quieren eliminar totalmente a la fuerza mayor como factor negativo o de liberación, por creer que la naturaleza propia de la aeronáutica y el medio en que se desempeña permiten suponer y admitir toda clase de riesgos sin distinción de ninguna clase y con todas las consecuencias que ello implica, en lo que se refiere a la responsabilidad, repetimos.

Sin embargo, la posición de Lena Paz, y Leonardo A. Colombo nos parece la más justa al asegurar este último, que: “es indispensable no incurrir en las muy posibles confusiones a que la materia se presta, poniendo de un lado todo aquello capaz de gravitar sobre la aeronave como una consecuencia inmediata del medio en que funciona y del otro, todo aquello que incidiendo o actuando también en ese medio es en realidad ajeno a él y no puede-

ser previsto ni evitado por el aviador” (2). No se puede pues excluir completamente el riesgo del aire de la fuerza mayor. Esta debe caracterizarse por su imprevisibilidad, irresistible, exterioridad e inimputabilidad, según afirma la gran mayoría de los tratadistas.

Otras causas de liberación de la responsabilidad pueden ser: a) La Prueba de Diligencia: Si el transportador demuestra que el daño no se produjo por su culpa, ya que tomó las precauciones necesarias para evitarlo; b) Vicio Propio: Se refiere a la carga o mercadería que tiende a malograrse por su propia constitución, en este caso exime naturalmente al transportador, pero no se acepta el vicio propio del avión como causal de liberación; c) Faltas Aeronáuticas: Existe liberación de responsabilidad, cuando el retardo, avería o pérdida, se debió a falta de la tripulación y d) Culpa de la Víctima y Hecho de un Tercero, se explican por si solas y no responsabilizan al transportador siempre que el hecho haya sido inevitable.

#### **La Responsabilidad del Transportador Aéreo por daños a Personas, Correo y Carga Transportados.—**

Los acuerdos internacionales como el Convenio de Varsovia de 1929, el Protocolo de La Haya, que introduce modificaciones al Convenio de Varsovia, como ya lo hemos indicado y el Convenio de Guadalajara, tratan de diversos aspectos de la responsabilidad en lo que se refiere a personas, correo y carga. Estas modificaciones han pretendido ser correlativas a la mayor extensión de la responsabilidad, por el incremento de la capacidad de vuelo así como de transporte de las modernas aeronaves, las alzas en los costos, la pérdida del valor de la moneda, etc., sin considerar nuevas visualizaciones de una casuística cada vez más enriquecida por el acaecer aeronáutico. Es así como ampliando nuestro campo de acción nos permitimos también aludir al Protocolo de Guatemala, celebrado el 8 de marzo de 1971, que si bien no está en vigencia por no haberse completado las ratificaciones necesarias, no deja de ser interesante su estudio desde el punto de vista jurídico. En la misma situación se encuentra la Conferencia de Montreal de 1975, y los cuatro Protocolos adoptados en la misma.

**Transporte de Personas.—** El Convenio de Varsovia, en el Art. 17<sup>o</sup>, señala como responsable al transportador en los casos de

2. *Ibid.*, Pág. 169.

muerte, herida o cualquier tipo de lesión corporal sufrida por los viajeros, cuando el accidente causante del daño se haya producido a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque.

El Concejo de la OACI define al accidente como “todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurre dentro de un período comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo con intención de realizar un vuelo y el momento en que todas las personas han desembarcado, durante el cual: a) Cualquier persona muere o sufre lesiones graves a consecuencia de hallarse en la aeronave, sobre ésta, o por contacto directo con ella o cualquier cosa sujeta a ella; y b) La aeronave sufre daños de importancia”. Para ciertos tratadistas, el período de la cobertura contra las consecuencias de cualquier accidente que responsabilice al transportador, empieza cuando el viajero deja los edificios administrativos del aeropuerto para encaminarse a la aeronave y termina cuando el pasajero deja los terrenos del aterrizaje al desembarcar de la aeronave.

El Protocolo de Guatemala, modifica el Art. 17o. del Convenio, al decir que: “1) El transportista será responsable del daño causado en caso de muerte o lesión corporal del pasajero por la sola razón de que el hecho que las haya causado se produjo a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque. Sin embargo, el transportista no será responsable si la muerte o lesión se debe exclusivamente al estado de salud del pasajero”.

“2) El transportista será responsable del daño ocasionado en caso de destrucción, pérdida o avería del equipaje por la sola razón de que el hecho que haya causado la destrucción, pérdida o avería se produjo a bordo de la aeronave, durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque, o durante cualquier período en que el equipaje se halle bajo custodia del transportista. Sin embargo, el transportista no será responsable si el daño se debe exclusivamente a la naturaleza o vicio propio del equipaje”.

“3) A menos que se indique otra cosa, en el presente Convenio, el término “equipaje” significa tanto el equipaje facturado como los objetos que lleve el pasajero”.

El Artículo transcrito amplía el margen de responsabilidad del porteador, ya que el Convenio de Varsovia, lo exime de respon-

sabilidad si prueba que él y sus comisionados tomaron las medidas necesarias para evitar el daño o fue imposible tomarlas. La razón se debe a la aplicación de la responsabilidad objetiva por la que opta el Protocolo de Guatemala, que rige en todos los casos, salvo en los que la lesión o muerte se ocasione por la salud del viajero o por la culpa o contribución probada de la persona que ha sufrido el daño y por el que pide ella o sus allegados una indemnización. Sólo en un caso así, el porteador quedaría libre total o parcialmente de responsabilidad en el grado en que tal culpa haya contribuído al daño o lo hubiere causado.

**Transporte de Equipajes y Carga.**— En el Art. 18o. del Convenio, se hace responsable al porteador por el daño ocasionado en caso de destrucción, pérdida o avería de equipajes registrados o de mercadería, cuando el hecho que haya causado el daño se produzca durante el transporte aéreo. En el segundo párrafo del mencionado artículo, se considera que el transporte aéreo se inicia desde el momento en que las mercaderías o equipajes pasan a poder del transportador, así las deposite éste en la aeronave, aeropuerto o en un lugar cualquiera en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo. No se incluyen en dicho artículo, ningún transporte terrestre, marítimo o fluvial efectuado fuera de un aeropuerto, no obstante, cuando algunos de estos transportes hayan sido realizados en ejecución de un contrato de transporte aéreo para fines de carga, entrega o trasbordo, se presumirá todo daño existente a no ser que se demuestre lo contrario, como un hecho acaecido durante el transporte aéreo.

De aquí se desprende, que la persona que quiera reclamar a un porteador, deberá probar, la destrucción, avería o pérdida de su equipaje o mercadería, así como que el daño haya ocurrido mientras las cosas se hallaban en poder del mismo. Pero sucede que en muchos casos es difícil para el reclamante hacer la demostración que pruebe que el daño ocurrió cuando el equipaje estaba en poder del transportador, dado que éste para la comodidad de los usuarios contrata empresas de ómnibus, camiones, etc., para la entrega de los objetos. En estos casos se impone la necesidad de hacer uso de la presunción juristantum, estimándose que el daño se ocasionó durante el transporte aéreo.

El Protocolo de Guatemala suprime los párrafos 1 y 2 del Art. 18o. del Convenio, sustituyéndolos por los siguientes: “1)

El transportista será responsable del daño ocasionado en casos de destrucción, pérdida o avería de mercancías, cuando el hecho que haya causado el daño se haya producido durante el transporte aéreo”.

“2) El transporte aéreo, en el sentido del párrafo precedente, comprenderá el período durante el cual las mercancías se hallen bajo custodia del transportista, en un aeródromo, a bordo de una aeronave o, en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo, en cualquier lugar”.

Notamos que el Protocolo de Guatemala no hace referencia al párrafo 3 del Art. 18o. del Convenio, por lo que se produce la duda de si continúa o no en vigor el citado párrafo.

**Transporte Gratuito.**— Lena Paz, lo define como “el que se realiza por un acto de mera cortesía o benevolencia, sin implicar beneficios materiales para el transportista y sin poner a cargo del Transportado contraprestación alguna” (3).

La jurisprudencia francesa estima que el transporte no es gratuito sino honoroso o interesado, cuando hay remuneración por pequeña que sea, aunque no cubra los gastos del transportador o si representa algún beneficio para éste, digamos propaganda. El Convenio de Varsovia (Art. 1, párrafo 1, in fine) sólo aplica el concepto de transporte gratuito a los efectuados por aeronaves de una Empresa de transporte aéreo.

**Retardo.**— Del daño que pudiera resultar, como consecuencia de la demora por culpa del transportador, para la entrega de equipajes, mercaderías o por el retraso que pudiera sufrir un pasajero, se hace responsable al transportador en el Art. 19o. del Convenio de Varsovia. A fin de evitar responsabilidades, las empresas de transporte aéreo, generalmente, comunican a sus clientes que los horarios tanto de llegada como de salida, son meramente informativos. Sólo en el caso de expreso compromiso, cabría responsabilidad para el transportador.

**Casos de Exoneración de la Responsabilidad del Transportador.**— En el Art. 20o. del Convenio, se indican casos por los que se exonera de responsabilidad al porteador, si éste probara, que tanto él como sus dependientes o comisionados tomaron las medidas necesarias para evitar el daño o que fue imposible tomarlas.

3. Ibid., Pág. 182.

Si bien el transportador es personalmente responsable por sus faltas o por las de sus dependientes, en los momentos en que estos ejercen sus funciones, observamos que se introduce una excepción que libera de responsabilidad al porteador y es más, en el caso de transporte de mercancías y equipajes, tampoco se le hace responsable si demuestra, como se indica expresamente, que hubo falta de pilotaje, de conducción de la aeronave o de navegación, y que en los demás aspectos él y sus agentes tomaron las medidas necesarias para evitar el daño.

Se puede apreciar en todo esto la presunción de responsabilidad y el hecho de que el transportador sólo tiene que demostrar que adoptó todas las medidas humanamente posibles, para prevenir cualquier accidente que ocasionara un daño. Responde por la inejecución de las obligaciones propias de su labor y no queda obligado a demostrar el caso fortuito o la fuerza mayor. Pero, ¿qué se entiende por “medidas necesarias”? Ambrossini explica esto, como las diligencias que llevaría a cabo el hombre medio o un buen padre de familia.

En el Art. 20o. se crea un régimen especial con el transporte de cosas, distinto al de transporte de personas. En lo referente al transporte de cosas, distingue implícitamente, entre “faltas técnicas”, o sea sobre el manejo de la aeronave y “faltas comerciales”, o sea sobre el cuidado y manipuleo de las cargas, eximiendo al porteador por las consecuencias de la primera. No debe responsabilizársele por lo tanto de las fallas personales de los miembros de la tripulación ya que no puede controlarlo. El transportador, sólo deberá probar que aparte de lo que respecta al manejo de la aeronave, tomó todas las medidas necesarias para cumplir el contrato.

Ahora bien, ¿por qué el transportador de personas no puede invocar “la falta técnica”, como excusa de liberación de responsabilidad? Porque la Delegación alemana a la Tercera Sesión de la CITEJA, arguyó que si se igualaba a ambos transportadores, el de personas en la práctica, no tendría ninguna responsabilidad, ya que por no transportar carga no podía responsabilizarse por faltas comerciales. El Protocolo de La Haya, por no considerar pertinente este argumento, suprime el párrafo 2o. del Art. 20o.

El Protocolo de La Haya en su Art. 10o. suprime el párrafo 2 del Art. 20 del Convenio, que originalmente decía así: “2) En

el transporte de mercancías y equipajes, el porteador no será responsable si prueba que el daño proviene de falta de pilotaje, de conducción de la aeronave o de navegación, y que en todos los demás aspectos él y sus agentes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño". En líneas anteriores hemos explicado el porqué de la supresión del párrafo 2.

El Protocolo de Guatemala, ha sustituido el Art. 20o. así: "1) En el transporte de pasajeros y equipajes, el transportista no será responsable del daño ocasionado por retraso, si prueba que tanto él como sus dependientes, tomaron todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas".

"2) En el transporte de mercancías, el transportista no será responsable del daño ocasionado en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso, si prueba, que tanto él como sus dependientes, tomaron todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas".

Según el Art. 21o. del Convenio, se considera que la responsabilidad del transportista no existe o se atenúa, si prueba que la persona lesionada produjo el daño o contribuyó a él. Debemos hacer notar como lo indica el Dr. Víctor José Delascio, en su Manual de Derecho de la Aviación, que ni el Convenio de Varsovia, ni las leyes nacionales en general, preven el caso en que la edad, estado, condición física o mental del pasajero, representen un peligro o riesgo para él. A nuestro juicio, cualquiera de estas circunstancias podrían ser causal de exoneración.

Si bien el Convenio de Varsovia no hace referencia expresa a lo que se llama "vicio propio de la aeronave", la legislación de muchos países, como ocurrió en el caso del derogado Código Aeronáutico de la Nación Argentina, Art. 137o., si lo menciona, por considerarlo causal de exoneración. Dentro de esta figura, debe tratarse de un "vicio oculto", o sea que no haya podido ser descubierto, pese a la diligencia del transportador. Se hace esta distinción, ya que se comprende que el porteador debe preocuparse del mantenimiento de la aeronave debiendo tenerla en óptimas condiciones técnicas y mecánicas.

También el Art. 21o. del Convenio es sustituido por el Protocolo de Guatemala, extendiendo concretamente la irresponsabilidad del transportista por culpa del pasajero en caso de muerte. Así vemos como el Art. 7o. de dicho Protocolo, sustituye el

citado Art. del Convenio en los siguientes términos: “si el transportista prueba que la culpa de la persona que pide una indemnización ha causado el daño o ha contribuido a él, quedará exento total o parcialmente de responsabilidad con respecto a tal persona, en la medida en que tal culpa haya causado el daño o contribuido a él. Cuando se reclame una indemnización por una persona que no sea el pasajero, en razón de la muerte o lesión de este último, el transportista quedará igualmente exento total o parcialmente de responsabilidad, en la medida en que pruebe que la culpa de dicho pasajero haya causado el daño o contribuido a él”.

**Límites de la Responsabilidad.**— Por el Art. 22o. del Convenio de Varsovia, se fijaron los límites de la responsabilidad del transportador, en lo que se refiere a la cuantía de las indemnizaciones, previendo todos los casos. Así tenemos, que el importe de la indemnización en el transporte de personas, es de ciento veinticinco mil francos por viajero, o sea ocho mil trescientos dólares aproximadamente, no debiendo exceder de esta suma la compensación aunque se determine en forma de renta a no ser que medie un acuerdo entre las partes para fijar un monto más elevado.

En el transporte de equipajes registrados y mercaderías, la responsabilidad se limita a doscientos cincuenta francos por kilogramo, salvo declaración especial de interés en el envío, hecha por el expedidor, en el momento de la entrega de la mercancía al porteador y mediante el pago de una tasa suplementaria eventual. En lo que se refiere a los objetos que lleva personalmente el viajero, como bolso de mano, maletines, etc., la suma máxima es de cinco mil francos por persona.

El Franco francés que se considera para el cálculo de las indemnizaciones es el constituido por sesenta y cinco miligramos y medio de oro con ley de 900 milésimos de fino, pudiendo convertirse para los efectos del pago, en cada moneda nacional en cifras redondas. Una de las ventajas de la limitación de la responsabilidad, es la de que al determinarse las sumas indemnizatorias facilita la celebración de seguros cuyas coberturas comprenden este tipo de riesgos.

El Protocolo de La Haya en su Art. 11o., suprimió el Art. 22o. del Convenio, elevando a 250 mil Francos la responsabilidad, o sea US\$ 16,500.00 aproximadamente.

Si bien para muchos países la indemnización señalada por La Haya era de acuerdo a sus niveles de vida, suficiente, para Estados Unidos, país de nivel económico superior, el monto pecuniario compensatorio de la responsabilidad no llegó a los límites máximos que estimaba conveniente para los intereses de sus ciudadanos. Así fue como en 1966 Estados Unidos notificó la denuncia del Convenio, si no se encontraba una pronta solución.

Las transportadoras aéreas, asociadas a IATA, preocupadas por estos hechos, celebraron el llamado Acuerdo de Montreal con los Estados Unidos, por el cual las compañías que operaban en el citado país se comprometían a responsabilizarse en los casos de muerte o lesiones personales de los pasajeros o daños comprobados, hasta por la suma de US\$ 75,000.00, entendiéndose que este importe se referiría a los pasajeros que viajaran hacia, desde o con una parada intermedia prevista en Estados Unidos. El Acuerdo de Montreal no fue como se puede apreciar, diplomático y tampoco implicó un desconocimiento o derogación del Convenio de Varsovia, ya que se basó en el Art. 33o., que autoriza al porteador a celebrar contratos de transporte o a establecer reglamentos que no se opongan a las especificaciones del referido Convenio.

Todos estos hechos, hicieron evidente la crisis del Convenio de Varsovia, por lo que el Comité Jurídico de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, (IATA), reunido en Roma en 1969, preparó unas propuestas, que fueron consideradas por el Sub-Comité Jurídico de la OACI, que solicitó al Concejo, convocar una Conferencia Diplomática que elaborara un sustancial cambio del Convenio de Varsovia.

Así fue que entre el 9 de Febrero y el 8 de Marzo de 1971, con el concurso y asistencia de 55 Estados, se realizó dicha Conferencia que preparó un documento diplomático titulado, "Protocolo que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de Octubre de 1929, modificado por el Protocolo hecho en La Haya el 28 de Setiembre de 1955".

El Protocolo de Guatemala, según indica el párrafo 1 del Art. 20o., regirá el nonagésimo día a contar desde la fecha del depósito del trigésimo instrumento de ratificación, a condición de que el total del tráfico aéreo internacional regular, expresado en

pasajeros kilómetros, de acuerdo con las estadísticas correspondientes al año 1970, publicadas por la OACI, de las líneas aéreas de cinco Estados que hayan ratificado el Protocolo, representen por lo menos el 40 o/o del total del tráfico aéreo internacional regular de las líneas aéreas de los Estados miembros de la OACI.

El Protocolo de Guatemala, entre otras ventajas que proporciona, facilita la expedición del billete de pasaje, así como simplifica el talón de equipaje, eleva los límites de responsabilidad aplicando la responsabilidad objetiva, no permitiendo la exoneración de responsabilidad, cosa que si autorizaba el Convenio de Varsovia si el porteador probaba que él y sus comisionados habían tomado, todas las medidas necesarias para eludir el daño o que les fue imposible tomarlas. El Protocolo de Guatemala, sólo permite al transportista la exoneración de responsabilidad, si la muerte o lesión se produjo únicamente por el estado de salud del pasajero o si se prueba que la culpa de la persona que solicita una indemnización, ha producido o contribuido al daño.

El Protocolo de Guatemala, precisa el límite de responsabilidad en US\$ 100,000.00, indicando que los límites de responsabilidad podrá ser revisados a los años quinto y décimo, después de que entre en vigor el Protocolo. No se acepta un aumento automático y los aumentos que pudieran realizarse se limitan en su proporcionalidad.

El Art. 8o. del Protocolo de Guatemala, sustituye el Art. 22o., del Convenio de Varsovia.

**Cláusulas Particulares Exonerativas.**— El Convenio de Varsovia (Art. 23o.) prevé esta situación, declarando que toda cláusula que tienda a exonerar de responsabilidad al porteador o a señalar un límite inferior al que se fija en el mismo, será nula y sin efecto, indica además, que la nulidad de la cláusula no implica la del contrato que queda sujeto a las disposiciones del Convenio.

El Protocolo de La Haya, agrega en el párrafo 2 al citado artículo: “2. Lo previsto en el párrafo 1 del presente Artículo, no se aplicará a las cláusulas referentes a pérdida o daño resultante de la naturaleza o vicio propio de las mercancías transportadas.

**Oponibilidad de la Limitación en todas las demás Reclamaciones.**— En el Art. 24o. se señalan las condiciones para evitar que el transportador se vea obligado al pago de dos o más indemniza-

ciones, en los países, que permitan la acumulación de las responsabilidades contractual y extracontractual.

El Protocolo de Guatemala, suprime el Art. 24o. del Convenio y lo sustituye de la siguiente manera: "Art. IX.— 1) En el transporte de mercancías, toda acción por daños, cualquiera que sea su título, solamente podrá ejercitarse dentro de las condiciones y límites señalados en el presente Convenio".

"2) En el transporte de pasajeros y equipajes, cualquier acción por daños, ya se funde en el presente Convenio, ya en un contrato, ya en un acto ilícito, ya en cualquier otra causa, solamente podrá ejercitarse de acuerdo con las condiciones y límites de responsabilidad previstos en el presente Convenio, sin que ello prejuzgue la cuestión de qué personas pueden ejercitar las acciones y de sus respectivos derechos. Estos límites de responsabilidad constituyen un máximo que será infranqueable cualesquiera que sean las circunstancias que hayan dado origen a dicha responsabilidad".

**Dolo o Falta Equivalente.**— De acuerdo al Art. 25o. del Convenio, no se permite que el porteador invoque preceptos del Convenio que liberen o limiten su responsabilidad, cuando el daño se haya producido por culpa o dolo del mismo, o de sus representantes en momentos de ejercer su función.

El Protocolo de La Haya en su Art. 13o. sustituye los párrafos 1 y 2 que componen el Artículo comentado en los siguientes términos: "Los límites de responsabilidad previstos en el Art. 22o. no se aplicarán si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del transportista o de sus dependientes, con intención de causar el daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño; sin embargo, en el caso de una acción u omisión de los dependientes, habrá que probar también que estos actuaban en el ejercicio de sus funciones". Además en el Art. 14o. del citado Protocolo de La Haya, determina que "después del Art. 25o. del Convenio se añade el siguiente artículo: Art. 25A.— 1) Si se intenta una acción contra un dependiente del transportista, por daños a que se refiere el presente Convenio, dicho dependiente, si prueba que actuaba en el ejercicio de sus funciones, podrá ampararse en los límites de responsabilidad que pudiera invocar el transportista en virtud del Art. 22o."

"2) El total de la indemnización obtenible del transportista

y de sus dependientes, en este caso, no excederá de dichos límites”.

“3) Las disposiciones anteriores del presente Artículo no regirán si se prueba que el daño es resultado de una acción u omisión del dependiente, con intención de causar el daño o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría el daño”.

Asimismo, los Artículos 25 y 25A son sustituidos en el caso del primero totalmente y en el caso del segundo, los párrafos 1 y 3 por el Protocolo de Guatemala, al decir que: “Art. 10o.— El límite de responsabilidad previsto en el párrafo 2 del Art. 22o. no se aplicará si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del transportista o de sus dependientes, con intención de causar el daño; sin embargo, en el caso de una acción u omisión de los dependientes, habrá que probar también que estos actuaban en el ejercicio de sus funciones”.

“1. Si se intenta una acción contra un dependiente del transportista, por daños a que se refiere el Convenio, dicho dependiente, si prueba que actuaba en el ejercicio de sus funciones, podrá ampararse en los límites de responsabilidad que pudiera invocar el transportista en virtud del presente Convenio”.

“Art. 11o.— 3. Las disposiciones de los párrafos 1 y 2 del presente Artículo no se aplicarán al transporte de mercancías, si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del dependiente, con intención de causar el daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría el daño”.

**Anomalía o Falta de los Documentos de Transporte.**— Según la Convención de Varsovia, el transportador no podrá invocar los Artículos que exoneren o limiten su responsabilidad, si acepta a un pasajero sin entregarle el billete de pasaje, o cuando reciba equipaje o carga, sin expedir boletín o carta de porte aéreo, o que estos documentos no estén confeccionados de acuerdo a lo que dispone el Convenio. La finalidad de estas disposiciones, es la de asegurar la expedición, por los porteadores, de los títulos de transporte. Según el Art. 21o. del Convenio de Varsovia, la ausencia o irregularidad de los documentos, no priva al transportador del derecho de invocar la falta de la víctima en los casos en que hubiere sido así.

El Protocolo de La Haya, se refiere a los siguientes casos:

a) Art. 3o. Párrafo 2) “el billete de pasaje hace fe, salvo pue-

ba en contrario, de la celebración y de las condiciones del contrato de transporte. La ausencia, irregularidad o pérdida del billete no afectará a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que quedará sujeto a las reglas del presente Convenio. Sin embargo, si, con el consentimiento del transportista, el pasajero se embarca sin que se haya expedido el billete de pasaje, o si este billete no comprende el aviso exigido por el párrafo 1, c, el transportista no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones del Art. 22o.”

b) En el párrafo 2 del Art. 4o., el Protocolo especifica que, ...“si el transportista recibe bajo custodia el equipaje sin que se haya expedido un talón de equipaje, o si éste, en caso de que no esté combinado con un billete de equipaje que cumpla con los requisitos del Art. 3o., párrafo 1, c, o incorporado al mismo, no comprende el aviso exigido por el párrafo 1, c, no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones del Art. 22o., párrafo 2.

c) El Artículo 7o. del Protocolo de La Haya suprime el Art. 9o., del Convenio sustituyéndolo por la siguiente disposición: “Si, con el consentimiento del transportista, se embarcan mercancías sin que se haya expedido una carta de porte aéreo, o si ésta no contiene el aviso prescrito en el párrafo c) del Art. 8o., el transportista no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones del párrafo 2 del Art. 22o”. El Art. 8o. del Convenio ha sido sustituido por la disposición que figura en el Art. 6o. del Protocolo de La Haya que en su inciso c) determina que la carta de porte aéreo deberá contener. “Un aviso indicando a los expedidores que si el transporte cuyo punto final de destino o una escala, se encuentra en un país que no sea el de partida, podrá ser regulado por el Convenio de Varsovia, el cual, en la mayoría de los casos, limita la responsabilidad del transportista por pérdida o averías de las mercancías”.

*Práctica de las acciones de responsabilidad.*— Según el Art. 28o. del Convenio de Varsovia, el Tribunal idóneo será a elección del demandante y en el territorio de una de las Altas Partes Contratantes, bien ante el Tribunal del domicilio del transportador, de la sede de la oficina principal del mismo o en el lugar donde posea un establecimiento por cuyo intermedio se hubiera celebrado el contrato o ante el Tribunal del lugar del destino, aplicándose la ley del Tribunal que intervenga. Nótese que no se incluye el tri-

bunal del lugar del accidente ya que éste puede ocurrir en países donde no existan tribunales jurídicos competentes. Conviene agregar que de acuerdo con el comentario que el Dr. Mapelli, hace sobre esto último que afirmamos, otra razón es la de que, “habida cuenta de las distancias recorridas por las modernas aeronaves, el lugar del accidente no tiene la menor relación con los intereses del porteador ni con los de los usuarios y que el haberle atribuido competencia hubiera sido fuente de dificultades en el caso de que el demandante lo seleccionase. Sólo habría concurrido cierta facilidad en la práctica de la prueba y en lo atinente a las causas o circunstancias del siniestro” (4)

El Convenio no otorga fuerza ejecutiva en los demás Estados, a las decisiones de los tribunales de las partes contratantes. Se entiende que las normas del Derecho Internacional Privado, regirán en los casos en que existan discrepancias. El Protocolo de Guatemala en el Art. 12o., se refiere al Art. 28o. del Convenio, cuando dice que: en dicho artículo, del Convenio, el actual párrafo 2 pasa a ser párrafo 3, y se incluye como nuevo párrafo 2 el siguiente: “2) Con respecto al daño resultante de la muerte, lesiones y retraso del pasajero, destrucción, pérdida, avería y retraso del equipaje, la acción podrá interponerse ante uno de los tribunales mencionados en el párrafo 1 del presente artículo, o, en el territorio de una Alta Parte Contratante, ante el Tribunal en cuya demarcación jurisdiccional el transportista tenga un establecimiento, si el pasajero tiene su domicilio o residencia permanente en el territorio de la misma Alta Parte Contratante”, “3) El procedimiento se regulará por la Ley del Tribunal que entiende en el asunto”.

En la práctica de las acciones de responsabilidad, se establecen determinadas condiciones en lo que se refiere al transporte de mercaderías, así tenemos, que en el Art. 26o. del Convenio, primer párrafo, se indica que el recibo de mercancías y de equipajes sin reclamos, presume el buen estado de los mismos en el momento de la entrega. En el segundo párrafo del citado Artículo, se determina que en los casos de averías el destinatario deberá dirigir al transportador una protesta, una vez descubierta la avería dentro de un plazo de tres días a más tardar para los equipajes y de siete días para las mercancías a partir de la fecha de recepción.

---

4. Mapelli Enrique. “El Contrato de Transporte Aéreo Internacional”. Pág. 252. Editorial Tecnos Madrid.

Para los casos de retardo, el Convenio dispone que la protesta se haga como máximo dentro de los catorce días siguientes, a partir de aquél en que los equipajes o mercancías fuesen puestos a disposición del destinatario. Las protestas deberán ser por escrito o por reserva inscrita en el título de transporte. Si no hubiera protesta dentro de los plazos indicados, no cabrán acciones contra el porteador salvo en los casos de fraude cometidos por él mismo. Sin embargo, el Protocolo de La Haya, suprime el párrafo 2 del Art. 26o. y lo sustituye por otro en el que precisa que: "2) En caso de avería, el destinatario deberá presentar una protesta inmediatamente después de haber sido notada dicha avería y, a más tardar, dentro de siete días para los equipajes, y de catorce días para las mercancías, a contar a la fecha de su recibo. En caso de retraso, la protesta deberá hacerse, a más tardar, dentro de los veintiún días a contar del día en que el equipaje o la mercancía hayan sido puestos a disposición del destinatario".

Con ocasión de la muerte de los deudos según el Art. 27o. del Convenio, la acción de responsabilidad, se ejercitará contra sus causahabientes.

El Art. 29o. del Convenio se refiere a los plazos para iniciar las acciones, otorgando el de dos años bajo pena de caducidad a partir de la llegada de la aeronave a su destino, o del día en que ésta debiera haber arribado o del día de la detención del transporte.

De los casos de transportes sucesivos entendiéndose como tales los que deban de ser realizados por diversos transportadores aeronáuticos, con tal de que en el contrato de transporte se haga referencia a la parte del traslado que efectúe cada porteador directamente, trata el Art. 30o., facultando al viajero o a sus causahabientes para que dirijan sus acciones contra el porteador que haya realizado el transporte en el curso durante el cual se produjo el accidente, salvo que exista un acuerdo específico por el que el primer transportador hubiere aceptado responsabilizarse por todo el viaje.

En los casos de equipajes y mercancías el expedidor podrá demandar al primer transportador y al destinatario que tenga derecho a la entrega contra el último, y uno y otro podrán además proceder contra el porteador que haya efectuado el transporte en cuyo curso hubiera ocurrido la destrucción, pérdida, avería

o retraso. Estos transportadores serán solidariamente responsables ante el expedidor y el destinatario.

El Protocolo de Guatemala en su Art. 13o., añade al Art. 30o. del Convenio, el Art. 30o.A, especificándose en él que: “Ninguna de las disposiciones del presente Convenio prejuzga la cuestión de si la persona responsable de acuerdo con el mismo tiene o no derecho a repetir contra alguna otra persona”.

El Art. 31o. del Convenio, versa sobre los transportes combinados o sea, sobre los efectuados en parte por aire y en parte por cualquier otro medio de transporte, indicando que las disposiciones del Convenio sólo se aplican al transporte por aire.

**Conferencia de Montreal de 1975.**— Como se ha manifestado ya en páginas anteriores, cuatro protocolos fueron el resultado de esta reunión, protocolos que no están en vigencia todavía por no haberse producido la ratificación de por lo menos 30 estados.

El Protocolo Adicional No. 1, que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, está desarrollado en 3 capítulos y 13 artículos. Se refiere a las modificaciones que se hacen al Convenio en su artículo 22.

El Protocolo Adicional No. 2, que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el Protocolo hecho en La Haya el 28 de setiembre de 1955 y que alude al artículo 22. Está dividido también, en 3 capítulos y 13 artículos.

El Protocolo Adicional No. 3, que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por los Protocolos hechos en La Haya el 28 de setiembre de 1955 y en la ciudad de Guatemala el 8 de marzo de 1971. Está compuesto por 3 capítulos y 14 artículos. Las modificaciones 1955 y que alude al artículo 22, está dividido también, en 3 capítulos y 13 artículos.

El Protocolo Adicional No. 4, que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el Protocolo de La Haya, el 28 de setiembre de 1955,

tiene 3 capítulos y 25 artículos. Modifica el artículo 2 del Convenio, párrafo 2. En el capítulo II del Convenio se suprime la Sección III, artículos 5 a 16, sustituyéndose dicha Sección por otra de la misma numeración. Suprime también los Artículos 18, 20 y 21 del Convenio reemplazándolos, y del Artículo 22 diversos textos y palabras. Los Artículos 24, 25, 25a, 30, 33 y 34, del Convenio también sufren diversas supresiones y sustituciones.

En los cuatro protocolos se señalan los campos de aplicación y cláusulas finales.

Respecto a los tres primeros protocolos, apelaremos al Profesor Tapia Salinas, que en su magnífica obra “Curso de Derecho Aeronáutico” dice lo siguiente:

“...se refieren fundamentalmente a la sustitución del denominado ‘franco francés’ que en el Convenio y Protocolos se menciona constituyendo una ‘moneda artificial’ con peso y ley de oro determinada, por el llamado Derecho Especial de Giro (DEG) creado y definido por el Fondo Monetario Internacional con conversión a la moneda nacional de las Altas Partes Contratantes que sean Miembros de dicho Fondo con arreglo al método de valoración aplicado por el mismo”.

“Respecto a aquellos Estados que por no ser Miembros de dicha Organización, sus legislaciones no permitan aplicar dicha valoración, continuarán rigiéndose por el ‘franco francés oro’ que figura en los respectivos Convenios y Protocolos que les sean aplicables”. (5)

El Protocolo de Montreal No. 4 versa sobre el transporte postal y de mercancías, considerándose, de acuerdo con el jurista peruano, Dr. Julio Ferradas, —“Sistema de Varsovia y su Futuro”. Primeras Jornadas Nacionales de Derecho Aeronáutico y Espacial— la responsabilidad objetiva en el transporte aéreo internacional de mercancías, responsabilizándose por lo tanto, independientemente de la culpa, el transportista, salvo que la destrucción, pérdida o daño de dichas mercancías, se cause por vicio propio de ellas o defectos del embalaje, efectuado por individuos ajenos al transportista, o a sus agentes; por conflicto armado o actos de guerra o de autoridad pública en relación con la entrada, la salida o el tránsito de la mercancía. También se refiere este Protocolo a la

---

5. Curso de Derecho Aeronáutico, Pág. 284, Bosch, Casa Editorial S.A. Barcelona.

fijación de los límites de responsabilidad, dentro de la concepción que enuncia el Dr. Tapia Salinas.

## EL CONVENIO DE GUADALAJARA

**El Convenio de Guadalajara y la Responsabilidad en el Transporte Aéreo realizado por quien no sea el Transportador Contractual.**— El 18 de Setiembre de 1961 se firmó en Guadalajara un Convenio complementario del Convenio de Varsovia, que trató de los problemas relacionados con el transporte o parte de él, cuando se efectúa por una persona que no es el transportista al que se refiere la Convención de Varsovia. Entró en vigor el 10. de Mayo de 1964 y se definieron en él las significaciones de transportista contractual y transportista de hecho, fijando además la responsabilidad referente al transportista de hecho aunque no trata sobre la locación, fletamento o intercambio de aeronaves.

En el Art. 1o., se precisa que: “En el presente Convenio”:  
“a) “Convenio de Varsovia”, significa el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de Octubre de 1929, o el Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955, según que el transporte, de conformidad con el contrato a que se refiere el párrafo b), se rija por uno u otro”.

“b) “Transportista Contractual”, significa la persona que, como parte, celebra un Contrato de Transporte, regido por el Convenio de Varsovia con el pasajero, el expedidor o la persona que actúe en nombre de uno u otro”.

“c) “Transportista de hecho”, significa la persona, distinta del transportista contractual, que, en virtud de autorización dada por el transportista contractual, realiza todo o parte del transporte previsto en el párrafo b) sin ser, con respecto a dicha parte, un transportista sucesivo en el sentido del Convenio de Varsovia. Dicha autorización se presumirá salvo prueba en contrario”.

**Caso en que es aplicable el Convenio de Varsovia en lo relativo a Transportes realizados por Terceros.**— Según el Art. 2o. , si el transportista de hecho lleva a cabo todo o parte de un transporte que, de acuerdo con el contrato de que trata el Art. 1o., párrafo b, se rige por el Convenio de Varsovia, el transportista con-

tractual, como el de hecho, quedarán sometidos, exceptuando lo que prevea el presente Convenio, a lo que disponga el Convenio de Varsovia, el primero con respecto a todo el transporte previsto en el contrato, el segundo con referencia solamente al transporte que efectúe.

**Responsabilidad Solidaria.**— (Art. 3o.).— Según este Art. del Convenio de Guadalajara, en su inciso 1o. se dispone que las acciones y omisiones del transportista de hecho y de sus dependientes, siempre que estos actúen en el ejercicio de sus deberes, se estimarán, en relación con el transporte efectuado por el transportista de hecho, como acciones y omisiones del transportista contractual.

El inciso 2o. del citado artículo, refiriéndose al transporte realizado por el transportista de hecho, dice que los actos y omisiones del transportista contractual, así como de sus dependientes, cuando los mismos actúen en el ejercicio de sus funciones se estimarán también como si fueran del transportista de hecho, pero dichos actos y omisiones no someterán a este transportista a una responsabilidad que sobrepase los límites establecidos en el Art. 22o. del Convenio de Varsovia. No afectará al transportista de hecho, a menos que este lo acepte, ningún acuerdo especial por el cual el transportista contractual asuma obligaciones no impuestas por el Convenio de Varsovia, así como renuncia alguna de derechos establecidos por el referido Convenio y ninguna declaración especial de valor prevista en el Art. 22o. del Convenio de Varsovia.

**Efecto de las Ordenes o Protestas Dirigidas al Transportista Contractual o al Transportista de Hecho.**— (Art. 4o.).— El Convenio de Guadalajara en este Artículo, determina que cuando se dirijan al transportista de acuerdo al Convenio de Varsovia, órdenes o protestas, tendrán el mismo efecto bien sean dirigidas al transportista contractual o al transportista de hecho. Sin embargo, las órdenes previstas en el Art. 12o. del Convenio de Varsovia sólo tendrán efectividad si van dirigidas al transportista contractual.

**Derecho a Invocar Límites de Responsabilidad.**— (Art. 5o.).— Con referencia al transporte realizado por el transportista de hecho, este Artículo del Convenio de Guadalajara, precisa que todo dependiente de este transportista o del transportista contractual si prueba que actuaba desempeñando sus funciones, podrá

invocar los límites de responsabilidad aplicables al transportista del cual dependía, a menos que se demuestre que su actividad fue tal que según el Convenio de Varsovia no pueda invocar tales límites.

**Límite de las Indemnizaciones.**— (Art. 6o.)— Por lo que respecta al transporte efectuado por el transportista de hecho, el total de las indemnizaciones que pudieran obtenerse de éste, del contractual y de los dependientes de uno y otro, que hubieren actuado desempeñando sus funciones no excederá de la cantidad mayor que pudiera lograrse de cualquiera de dichos transportistas, en razón del presente Convenio de Guadalajara, no debiendo ser responsable nadie por encima de los límites que le sean aplicables.

**Acción por Daños.**— (Art. 7o.)— Por lo que se refiere al transporte realizado por el transportista de hecho, a elección del demandante, la acción por daños podrá ejercerse contra el mencionado transportista, contra el transportista contractual o contra ambos, conjunta o separadamente. Si se ejercita la acción únicamente contra uno de estos transportistas, éste podrá traer al juicio al otro transportista, regulándose el procedimiento y sus efectos por la ley del Tribunal que conozca del juicio.

**Tribunal Competente.**— (Art. 8o.)— El demandante a elección suya podrá ejercer acción por daños de acuerdo con lo previsto en el Art. 7o. de este Convenio, ante uno de los tribunales en el que pueda entablarse una acción contra el transportista contractual de acuerdo con el Art. 28o. del Convenio de Varsovia, ante el tribunal con jurisdicción en el local del domicilio del transportista de hecho o ante el tribunal con jurisdicción en el local donde éste tenga su sede principal.

**Nulidad de Cláusulas que Exoneren o Limiten la Responsabilidad.**— (Art. 9o.)— “1. Será nula y sin valor toda cláusula que tienda a exonerar de la responsabilidad prevista en el presente Convenio al transportista contractual o al transportista de hecho o a fijar un límite inferior al aplicable de conformidad con el presente Convenio, pero la nulidad de dicha cláusula no implicará la nulidad del contrato, que permanecerá sometido a las disposiciones del presente Convenio”.

“2. En relación con el transporte realizado por el transportista de hecho, lo previsto en el párrafo anterior no se aplicará a las cláusulas referentes a pérdida o daño resultante de la naturaleza o vicio propio de las mercancías transportadas”.

**“3. Serán nulas todas las cláusulas del contrato de transporte y todas las convenciones particulares anteriores al momento de ocurrir los daños por las que las partes deroguen las reglas del presente Convenio, ya sea por determinación de la ley aplicable o por modificación de las reglas de competencia. Sin embargo, en el transporte de mercancías, se admitirán las cláusulas de arbitraje dentro de los límites del presente Convenio, cuando el arbitraje haya de efectuarse en los lugares de competencia de los tribunales previstos en el Art. 8”.**

**Derechos y Obligaciones de un Transportista con Respecto a Otro.— (Art. 10).—** Con la excepción que se menciona en el Art. 7o., ninguna disposición del Convenio podrá afectar los derechos y obligaciones de un transportista con respecto del otro.

Hasta aquí lo más importante del Convenio de Guadalajara, pero continuaremos con el tema de la responsabilidad aeronáutica.

**La Responsabilidad por daños a Terceros en la Superficie.—** En la Primera Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo realizada en el año 1925 en París, se creó el CITEJA, que fue un comité de expertos en Derecho con el objeto de estudiar las cuestiones de Derecho Privado relacionadas con la aviación. La Tercera Comisión de la CITEJA, presentó un Proyecto ante la Tercera Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo reunida en Roma. Aprobado el 29 de Mayo de 1933, este Convenio se refería a la “unificación de ciertas reglas relativas a los daños causados por las aeronaves a terceros en la superficie”.

Posteriormente, la Cuarta Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo reunida en Bruselas con la intervención de la Unión Internacional de Aseguradores, firmó el 29 de Setiembre de 1938, un Protocolo Adicional al Convenio de Roma, regulando restrictivamente las excepciones establecidas por los aseguradores en el momento de emitir sus pólizas a los asegurados.

Sin embargo, no se produjo una aceptación masiva, tanto del Convenio como de parte de los diversos Estados, optándose después de la Segunda Guerra Mundial por la revisión, considerando el tiempo transcurrido y el extraordinario desarrollo de la aviación.

La Conferencia Diplomática realizada en Roma en el año de 1952, aprobó el 7 de octubre del mismo año, un Proyecto elaborado por el Comité Jurídico de la OACI, reemplazante del CITEJA que sustituyó el Convenio de Roma de 1933. Sin embargo, este

nuevo Convenio tampoco fue ratificado por las naciones interesadas, de modo que se hizo necesario un Protocolo llamado de Montreal, realizado en 1978, que, sin dejar de considerar los principios fundamentales del Convenio de 1952, introduce algunos cambios sobre los que haremos referencia.

**CONVENIO DE ROMA DE 1952.— Principios de Responsabilidad.**— En el Art. 1o. se determina el derecho de reparación para la persona que sufra daños en la superficie, siempre que pruebe que estos daños provinieron de una aeronave en vuelo o de una persona o cosa caída de la misma. No faculta al reclamo si los daños no son consecuencia directa del acontecimiento que los originó o si se deben al simple hecho del paso de la aeronave.

En el inciso 2o. del mismo Artículo, se estima que la aeronave se encuentra en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje. En los casos de aeronaves más ligeras que el aire estas se hallarían en vuelo desde su desprendimiento de la superficie hasta el momento de su amarre a ésta.

**La Responsabilidad respecto a los Operadores y Usuarios.**— Para el Convenio, operador es todo aquél que usa la aeronave en el momento en que ocurren los daños. Sin embargo, se considera como operador a quien, “habiendo conferido directa o indirectamente el derecho a usar la aeronave se hubiera reservado el total de su navegación”.

El Art. 2o., que es el que comentamos, en su inciso 2o., apartado v), agrega que se juzga que usa una aeronave a quien lo hace personalmente o por medio de sus dependientes en el ejercicio de sus funciones, actúen o no dentro del límite de sus atribuciones.

Este Artículo libera de responsabilidad al propietario, al responsabilizar al operador. El propietario para demostrar que no es responsable, deberá probar en el juicio que se lleve a cabo para determinar su responsabilidad, que otra persona es el operador. Así como tomar las medidas apropiadas para que éste comparezca al juicio.

En el Art. 3o. se considera la responsabilidad solidaria entre la persona que permitió el uso de la aeronave y el operador de la misma, si en el momento en que se causaron los daños esta última

no gozaba el derecho de usarla por un período mayor de catorce días, contados a partir del momento en que se originó su derecho de uso. Las obligaciones que les incumbirían serían las impuestas por el Convenio.

Según el Art. 4o. el operador deberá demostrar que dio las disposiciones necesarias con el objeto de evitar cualquier uso indebido de la aeronave. Esta medida es necesaria, ya que conforme el Art. sería responsable solidario junto con el usuario presuntamente no autorizado.

A la responsabilidad en caso de abordaje o de daños producidos por varias naves conjuntamente, se refiere el Art. 7o., al indicar que si dos o más aeronaves en vuelo entran en colisión o se perturban entre sí y resultan daños reparables según el Art. 1o., o si dos o más aeronaves ocasionan conjuntamente tales daños, cada una de dichas aeronaves se considera como causante del daño y el operador respectivo será responsable.

**Abordaje.**— El citado Art. 7o. del Convenio de Roma, considera la figura jurídica del abordaje, no sólo como la colisión de dos o más aeronaves en vuelo, sino cuando una de las aeronaves en desplazamiento perturbare a otra ú otras, ocasionando, se deduce que sin contacto físico, daños reparables.

Por lo tanto, podremos decir, que la figura del abordaje puede producirse no sólo durante el vuelo de las aeronaves, literalmente hablando, sino estando las mismas en tierra y bajo las circunstancias previstas en el Art. 2o. No habría abordaje, por lo tanto, si la aeronave perjudicada estuviera detenida con los motores apagados o si estuviera siendo remolcada por un vehículo, o sin tripulantes, pasajeros o carga: en este caso, se aplicarían las regulaciones sobre daños a terceros en la superficie.

Un abordaje aéreo puede producir tres clases de daños:

- “1. A las aeronaves involucradas en el suceso;
2. A las personas y cosas embarcadas en las mismas; y
3. A los terceros en la superficie”.

“Tales daños pueden provenir de:

- a) Abordaje por culpa de una aeronave;
- b) Abordaje por culpa concurrente de las aeronaves; y
- c) Abordaje por caso fortuito o fuerza mayor” (6).

6. Lena Paz. “Compendio de Derecho Aeronáutico”, Pág. 312, Editorial Universitaria de Buenos Aires, 1970.

En lo que se refiere a la responsabilidad se considera que se deben aplicar los principios de la responsabilidad subjetiva fundada en la culpa y así tenemos que, tanto en el CITEJA, como después en el Comité Jurídico de la OACI, se ha estimado conveniente que la responsabilidad pecuniaria del explotador deba ser limitada con el objeto de que ésta pueda calcular las consecuencias económicas que resultan del empleo de las aeronaves.

Tanto el CITEJA, en 1936, como el Comité Jurídico de la OACI, en 1954 y luego en 1964, han redactado proyectos de alcance internacional estableciendo normas que regulen el abordaje y que lamentablemente no han tenido aceptación.

**Excepción.**— Los cargos y deberes a que se han hecho deudores el operador, el propietario o la persona responsable, según el Art. 9o., serán los determinados por el Convenio. No se aplica esta disposición en los casos en que hubiera existido la voluntad expresa de ocasionar un daño.

**Caso de Exoneración de Responsabilidad.**— (Art. 5o. y 6o.).— Se exime de responsabilidad al operador en los casos en que los daños sean consecuencia directa de disturbios civiles, guerras, etc., o si hubiere sido despojado de su aeronave por la autoridad pública. Asimismo, si prueba que los daños fueron producidos únicamente por culpa de los damnificados o de sus dependientes. Si el operador demuestra que parte de los daños fueron producto de la acción de la víctima o de sus dependientes sólo podrá atribuírsele responsabilidad en la parte que le corresponda. Sin embargo, no habrá exención o reducción si en caso de culpa de sus dependientes, la persona que hubiere sufrido los daños prueba que actuaron fuera de los límites de sus atribuciones.

**Extensión de la Responsabilidad.**— En el Capítulo 2o. del Convenio, Artículos 11o. a 14o. se fija la cuantía de las indemnizaciones a cargo de los responsables por los daños producidos. Dicha cuantía no podrá exceder, por aeronave y por accidente, de ciertas sumas fijadas de acuerdo al peso de la aeronave. De acuerdo al inciso 2o. del Art. 11o., la indemnización, en caso de muerte o lesiones no excederá de quinientos mil Francos por persona fallecida o lesionada (Franco es la unidad de moneda consistente en sesenta y cinco y medio miligramos de oro con ley de 900 milésimos según el Convenio).

En el Art. 12o. inciso 1o., se prevé la responsabilidad ilimitada como consecuencia de una acción u omisión deliberada del operador o de sus dependientes, con intención de causar daño, corriendo el cargo de la prueba de parte del demandante. También se aplica la responsabilidad total e ilimitada, según el inciso 2o. del mismo artículo, al usuario no autorizado por el operador.

Cuando existen varios responsables por un daño o el propietario cuyo nombre figura en el registro de matrículas que no es el operador, es responsable, la indemnización no podrá ser superior a la más elevada que según el Convenio pudiera ser puesta a cargo de cualquiera de las personas responsables (Art. 13o. inciso 1o.).

Sobre lo que se refiere a los daños causados por abordaje o conjuntamente, en los casos contemplados en el Art. 7o., el Convenio dispone que la persona que sufrió los daños tendrá derecho a ser indemnizada hasta la suma de los límites correspondientes (Art. 13o., inciso 2o.) a cada una de las aeronaves en cuestión, pero ningún operador será responsable por una suma que exceda de los límites aplicables a su aeronave, (según el Art. 12o.) a menos que su responsabilidad sea ilimitada.

El Art. 14o. trata de los casos en que son varios los damnificados en los siguientes términos: “Si el importe de las indemnizaciones fijadas excede del límite de responsabilidad aplicable según las disposiciones de este Convenio, se observarán las siguientes reglas, teniendo en cuenta lo previsto en el párrafo 2o. del Art. 11o.: ”

“a) Si las indemnizaciones se refieren solamente al caso de muerte o lesiones o solamente a daños en los bienes, serán reducidas en proporción a sus importes respectivos”.

“b) Si las indemnizaciones se refieren tanto a muerte o lesiones como a daño a los bienes, la mitad de la cantidad a distribuir se destinará preferentemente a cubrir las indemnizaciones por muerte y lesiones, y de ser insuficiente dicha cantidad, se distribuirá proporcionalmente entre los créditos del caso. El remanente de la cantidad total al distribuir se prorrateará entre las indemnizaciones relativas a daños a los bienes y la parte no cubierta por las demás indemnizaciones”.

**Garantías de Responsabilidad del Operador.**— El Convenio (Art. 15o.) establece que los Estados Contratantes pueden exigir al operador de una aeronave matriculada en otro Estado Contra-

tante, seguros que cubran su responsabilidad en caso de siniestro, al operador sobre dichos Estados Contratantes. Además del seguro, como garantías subsidiarias podemos mencionar el depósito en efectivo, la fianza bancaria o la garantía del Estado donde esté matriculada la aeronave. El Convenio libera de embargo las cantidades que el asegurador adeuda al operador hasta una suma igual, por lo menos, al importe de las indemnizaciones.

En el Art. 16o., se faculta entre otras cosas al asegurador, para la defensa del operador o para invocar que no está obligado al pago de la suma asegurada, por haber terminado la vigencia del seguro si el daño ocurrió después de la fecha de vencimiento de la póliza o si se produjo fuera de las zonas territoriales que abarcaba ésta, salvo los casos de fuerza mayor, etc.

**Procedimiento y Prescripción de Acciones.**— (Arts. 20o. al 22o.).— En términos generales podemos decir que el Convenio otorga un plazo de seis meses, a partir del día en que se produjo el daño al demandante para que este entable la acción judicial, o para que presente su reclamo al operador, de lo contrario, sólo tendrá derecho a una indemnización con cargo a la cantidad que quedase como sobrante después de que hubiesen satisfecho otras demandas similares que hubieran cumplido con las condiciones establecidas por el Convenio.

Las acciones se entablarán ante los Tribunales del Estado Contratante donde hayan ocurrido los daños, salvo acuerdo de las partes y prescriben a los dos años de la fecha en que ocurrió el hecho. Pueden haber causas de suspensión o interrupción pero sólo se admitirán las que considere la ley del tribunal que reconozca el juicio. En todo caso, el Convenio estima un plazo máximo de tres años para que la acción prescriba. En caso de muerte del responsable la acción podrá dirigirse contra sus causahabientes.

**Aplicación del Convenio y Disposiciones Generales.**— (Arts. 23o. al 30o.).— Por el Art. 23o., inciso 1o., se determina que: “El presente Convenio se aplica a los daños definidos en el Art. 1o. causados en el territorio de un Estado Contratante por una aeronave matriculada en otro Estado Contratante”.

El Convenio no rige en los casos de “Daños causados a una aeronave en vuelo o a las personas o bienes a bordo de la misma” o en los que, habiendo daños en la superficie la responsabilidad de dichos daños esté concretada por acuerdos entre las partes, que

previeron la posibilidad de daños. Tampoco se aplica el Convenio al trabajador damnificado pero protegido por leyes laborales; por los perjuicios producidos por aeronaves militares; de la policía o de aduanas.

El pago de la indemnización, deberá hacerse en la moneda del Estado en que ocurrió el siniestro.

**Protocolo de Montreal que modifica el Convenio de Roma de 1952.**— Según el Dr. Tapia Salinas las modificaciones más importantes son las siguientes:

- “— establece la responsabilidad en los casos de aeronaves propiedad del Estado.
- altera la base para fijar la cuantía de los límites de responsabilidad, pasando del franco oro (franco Poincaré) definido como unidad de sesenta y cinco y medio miligramos de oro con ley de novecientas milésimas, a los denominados Derechos Especiales de Giro, fijados por el Fondo Monetario Internacional aplicándose las correspondientes conversiones a las monedas nacionales. Se restablece la unidad monetaria anterior (franco oro), aunque en cantidad distinta, para los casos en los que no sea procedente o posible la aplicación de los DEG;
- en el prorrateo de las indemnizaciones, cuando éstas excedan los límites fijados, se da una prioridad a las que corresponden con ocasión de muertes o lesiones, sobre las destinadas a daños en los bienes;
- se reestructura ampliamente el sistema de garantías de responsabilidad del operador, haciéndolo más flexible y abierto;
- se reforman ciertos detalles que afectan al procedimiento y prescripción de accidentes;
- en lo que se refiere a la aplicación del Convenio, se precisan algunos detalles y se eliminan los casos de daños nucleares;
- las cláusulas finales disponen la forma y eficacia de la firma, ratificación y adhesión, estableciendo que en adelante y para las Partes en este Protocolo, se considerarán e interpretarán como un solo documento que se designará con el nombre de ‘Convenio de Roma de 1952 modificado en Montreal en 1978’ ” (7).

---

7. Curso de Derecho Aeronáutico, Pág. 555, Bosch, Casa Editorial S.A. Barcelona.

### **El Ruido ocasionado por las Aeronaves y la Responsabilidad.-**

El Comité Jurídico de la OACI en una reunión que tuvo en México en 1951, en la que se consideró el anteproyecto que inspiró el Convenio de Roma del año siguiente, precisó claramente que el ruido producido por las aeronaves como causal de responsabilidad, no se incluía en los términos del Convenio. No se estimaba por lo tanto el derecho de reparación a la persona que hubiera sufrido un perjuicio motivado por los ruidos emitidos por una aeronave en vuelo, siempre que esta aeronave se hubiera ajustado a las reglamentaciones, en cuanto a la altura, haciéndose factible, eso sí, el reclamo de indemnización para el caso en que la aeronave hubiera operado a menor altura de la permitida.

El problema del ruido y sus implicaciones, no es nuevo en el Derecho Aeronáutico y sus consecuencias se han experimentado desde que por primera vez se utilizaron aeronaves a motor. Desde el punto de vista jurídico fue estudiado en relación con el derecho privado por pensarse que afectaba el derecho de dominio del propietario del suelo sobre el espacio aéreo de su fundo o predio.

Con la proliferación de las máquinas aéreas gracias a la técnica, que suministró motores más poderosos y también más ruidosos, llegándose a la máxima intensidad con el empleo de los aviones de reacción, el problema se agudizó requiriéndose una solución.

Las consecuencias perjudiciales del ruido se notan principalmente en las cercanías de los aeropuertos y cuando la barrera del sonido es superada por aeronaves supersónicas. En las proximidades de los aeropuertos porque en las granjas se perturba el rendimiento de los animales, como la producción de la leche en el ganado vacuno, la de huevos en las aves de corral, etc., o el reposo y tranquilidad de los vecinos que viven en zonas urbanas aledañas a dichos aeropuertos, sin contar que en todos los casos enumerados, el valor de la propiedad inmueble se deprecia sensiblemente. Asimismo, la superación de la barrera del sonido por las aeronaves militares cuando efectúan vuelos de picada o bruscos hacia la superficie, ocasiona la ruptura de cristales de las ventanas por la comprensión súbita de las capas atmosféricas.

Son innumerables las demandas judiciales que a través de los años y en diversos países han seguido los damnificados, con éxito muy relativo, ya que en términos generales podemos decir que la

tendencia de los tribunales ha sido la de dictar sentencias que no han constituido una solución de fondo, por obvias razones.

El notable jurista argentino, Federico N. Videla Escalada, en un trabajo titulado "La responsabilidad por el ruido causado por las aeronaves", propone soluciones que realmente constituyen un aporte para la superación del problema. Tales son: la fijación de límites de intensidad de ruido; la posibilidad de un nuevo enfoque de los derechos de los propietarios de inmuebles y la inclusión del ruido dentro del régimen de responsabilidad por daños causados a terceros en la superficie, debiéndose considerar un seguro cuya cobertura deba abarcar este riesgo aeronáutico. El nuevo Anexo 16 al Convenio de Aviación Civil Internacional, entre otras cosas fija límites acústicos concretos con vigencia internacional para los aviones subsónicos del futuro; límites menores a los correspondientes a los aviones de hoy en día. Este anexo ha sido enmendado en diferentes oportunidades, habiendo sido la última el 10 de agosto de 1978.

**La Responsabilidad de los Servicios de Control de la Navegación Aérea.**— Si bien el desarrollo de la aviación depende de muchos factores, como son, por ejemplo: el contar con aeronaves bien fabricadas, capaces de funcionar bien desde el punto de vista mecánico; con suficiente autonomía para recorrer las rutas prefijadas; con buenos equipos a bordo, como el de comunicaciones, a través del cual llegarán las informaciones sobre el tiempo, incidencias, instrucciones, etc., todo esto contando con una tripulación preparada. El complemento esencial de todos estos elementos lo constituye el servicio que presta el Control de Tránsito Aéreo, desde que se hizo posible el vuelo por instrumentos y sin cuyo concurso, que proporciona seguridad, regularidad, etc. no podría desempeñarse la aeronavegación. Del Control depende que se haga realidad el orden en el aire, prefijado por variadas regulaciones.

Los objetivos del control de tráfico aéreo, según la OACI son: 1) prevenir colisiones entre aeronaves; 2) prevenir colisiones entre aeronaves en el área de maniobras y entre éstas y los obstáculos que haya en dicha área; 3) acelerar y regular la eficiencia del tráfico aéreo; 4) dar consejos e informaciones útiles para la marcha segura y eficaz del vuelo y; 5) notificar a los organismos pertinentes respecto a las aeronaves que necesitan ayuda de búsqueda y

salvamento y, auxiliar a dichos organismos según convenga.

El Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), con miras a la mejora de los servicios de control de tráfico aéreo, adoptó en 1950 las “Normas y métodos recomendados internacionales” – Servicios de tránsito aéreo, anexo II al Convenio de Aviación Civil Internacional, que con el anexo II en el que figura el “Reglamento del Aire”, contienen diversas reglas esenciales, que fueron útiles para que muchas regiones las asimilaran a sus propias legislaciones. Sin embargo, la naturaleza del transporte aéreo remecería a breve plazo los viejos conceptos de la soberanía. Consideraciones de diversos órdenes, como aquélla en la que se dice que: *“La insistencia en que los límites del espacio aéreo se ajusten a los límites nacionales, resulta en muchos casos en la creación de dependencias de espacio aéreo cuya forma y tamaño son inadecuadas... etc.”*, motivaron la declaración de la Asamblea de la OACI en 1962, incentivando a los Estados a *“revisar con toda urgencia los límites de las zonas a las que se extienden los servicios de tráfico aéreo, en función de consideraciones técnicas y operacionales...”*:

La nueva realidad impone nuevas actitudes. Desde hace algunos años muchos estados, de acuerdo entre sí por su ubicación geográfica y otras razones, delegan facultades para que sean otros organismos supranacionales u otros estados, para que asuman la función de control del tránsito aéreo. Así podemos citar la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea, inaugurada en 1960, que presta servicios a Guatemala, Nicaragua, Honduras, El Salvador y Costa Rica; el Eurocontrol, que atiende a la República Federal de Alemania, Francia, Reino Unido, Bélgica y Luxemburgo. En el caso de estados que delegan a otros el control, tenemos el caso de Suiza, que desde Ginebra, controla la navegación aérea de ciertas zonas limítrofes y más allá de territorio italiano y francés, además del suizo.

Los servicios de control de tránsito aéreo desempeñan ciertas funciones, como las de control local o sea el de rodaje, despegue y aterrizaje; control de aproximación o sea desde la etapa del despegue, hasta, inclusive la del período de aproximación, y; control de área, es decir el vuelo propiamente dicho. Estos servicios pueden ser realizados no sólo por el Estado, sino por empresas privadas debidamente capacitadas y autorizadas por éste. Las legisla-

ciones uruguay y argentina, por ejemplo, reconocen esta posibilidad.

Respecto a la responsabilidad de las agencias de control, ¿cómo se han manifestado al respecto los organismos, convenciones, congresos internacionales, juristas, etc.?, diremos que en algunos eventos internacionales como en las Primeras Jornadas Hispanoamericanas de Derecho Aeronáutico, realizadas en Salamanca, España en 1960; en las Segundas Jornadas, realizadas también en Salamanca en 1964; en 1969, las Terceras Jornadas Nacionales de Derecho Aeronáutico y Espacial, celebradas en Buenos Aires; en las Cuartas Jornadas realizadas en la Universidad de Morón, Argentina, en 1970; en Panamá en 1972, en la Novena Conferencia Interamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial, etc. se estudió la casuística y problemática de la responsabilidad, repetimos, pudiéndose resumir las tendencias en dos corrientes: aquellas sostenidas por la mayoría de los estados, juristas, convenciones y en las reuniones del Comité Jurídico de la OACI, durante el año 1964, en Montreal, en que se pronunciaron porque se aplicara el principio de la culpa, o sea por la responsabilidad subjetiva de los Organismos de Control, debiéndose precisar límites a esta responsabilidad por consideraciones pragmáticas, con derecho de parte de estos organismos de presentar razones de exención. La otra posición minoritaria pero considerable y con argumentos muy valederos, es la que opta por la responsabilidad del estado por los Organismos de Control de Tránsito Aéreo, por la responsabilidad objetiva admitiendo una excepción, la fuerza mayor, con limitación de responsabilidad excepto los casos de culpa grave o dolo. Uno de sus sustentadores es el notable jurista español Enrique Mapelli.

**La Contaminación en las proximidades de los Aeropuertos.**— El gigantismo de los modernos aeropuertos, con su intenso tráfico crea problemas que inciden en la ecología. En rubro aparte nos hemos referido al ruido de las aeronaves y en estas líneas quisiéramos hacer una breve alusión a la influencia del aeropuerto en la ecología del medio ambiente contiguo, que podría traer consecuencias, si no se preven, no sólo para los animales y plantas, sino para las personas, con la consiguiente responsabilidad para los autores. Nos referimos a las propalaciones de los motores aeronáuticos, que diseminan en el aire cuando las aeronaves operan

con el propósito de decolar o aterrizar, residuos que pueden ser de monóxido de carbono, los hidrocarburos no quemados, el óxido de nitrógeno y partículas de carbón (humo). Se ha comprobado que estos elementos donde las condiciones atmosféricas son estables por períodos prolongados permanecen en el medio ambiente pudiendo afectar por consiguiente a los seres vivientes de las cercanías.

También hacemos mención del posible efecto negativo de los aeropuertos en la hidrología de las tierras aledañas, ya que el drenaje de las zonas pantanosas puede repercutir en ciertas especies animales.

La OACI con espíritu constructivo y sumándose a esta preocupación que embarga a la humanidad, precisó su opinión en Estocolmo en Junio de 1972, en la Conferencia Internacional sobre los problemas del medio humano, cuando dio a conocer en dicha Conferencia la Resolución A18-11, sobre la política de la Organización acerca de la relación entre el medio ambiente y la aviación civil. Asimismo, adoptó la Res. A18-12 en la que dictamina la forma en que llevará a la realidad la citada Res. A18-11. La labor de la OACI en lo correspondiente a las consideraciones técnicas, sociológicas, económicas, etc., en pro del correcto desempeño de la aviación civil y en beneficio de la humanidad, ha quedado demostrada en numerosas oportunidades.

Para concluir el tema de la responsabilidad diremos que ésta abarca una gama muy variada de casos que además de los que hemos mencionado en líneas anteriores comprende por ejemplo el de responsabilidad del fabricante de aeronaves o de material aeronáutico; la responsabilidad no laboral del transportista ante sus empleados cuando ocurren accidentes aéreos, etc.

## XII

### LA COOPERACION COMO MEDIO PARA LA INTEGRACION INTERNACIONAL DE LA AVIACION COMERCIAL

La cooperación, colaboración e integración puede hacerse a nivel de gobiernos y de empresas. Los artículos 77 y 79 de la Convención de Chicago versan sobre la colaboración.

A nivel gubernamental, podemos citar la Comisión Europea de Aviación Civil (CEAC) fundada en 1955 en Estrasburgo; la creación del "Air Research Bureau" de la "Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea" (EUROCONTROL); la Comisión Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA); la Conferencia Regional de Aviación Civil (CRAC), iniciada en Río en 1959, que en lo que se refiere a países de habla hispana, fue precedida en superior nivel, por el Congreso Iberoamericano de Navegación Aérea de Madrid en 1926; por la Conferencia Panamericana de La Habana de 1928, y la primera Conferencia Técnica de Aviación de Lima en 1937, en la que se aprobó la ponencia peruana por la que se constituyó la Comisión Americana Permanente de Aviación (C.A.P.A.), con la finalidad de centralizar y uniformizar, en el más breve plazo las Leyes y Reglamentaciones de la Aviación en el continente americano. El Acuerdo de Cartagena, también expresó su preocupación sobre el tema.

En la actualidad tenemos la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), en cierto modo sucesora de la CRAC fundada en 1973 en México, que celebró su primera Asamblea en Buenos Aires en 1974 y a la que pueden pertenecer los estados de América Central, desde México y Sur América, *denominándose la Región Latinoamérica*. Este organismo, más consultivo que ejecutivo, debe preocuparse por celebrar acuerdos base sobre política aeronáutica regional, pero hay puntos importantes sobre los que no trata y que deben impulsarse, como dice Bauzá Araujo el distinguido tratadista uruguayo, por ejemplo: acuerdos sobre derechos de tránsito sobre terceras y cuartas libertades; sobre el ejercicio y reglamentación de la Quinta Libertad; del tráfico regional y de la conjunta explotación de rutas; sobre la práctica del Stopover; sobre los acuerdos empresariales, es decir, aunque sea duro el manifestarlo, interesarse por una verdadera integración. Estamos totalmente de acuerdo con Bauzá, en su afirmación de que hay que preocuparse antes por el regionalismo que por el multilateralismo y sobre todo por proponer un Acuerdo Regional Latinoamericano de Derechos de Tráfico, así como que la CLAC podría ser el medio eficaz para mediar por la integración si se le confiriera carácter de organismo ejecutivo.

Mencionaremos aunque sea de paso a la fenecida Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC) que manifestó su interés por medio de la Comisión Asesora de Transportes (CAT) y del Consejo de Transportes y Comunicaciones.

De otros continentes y del Africa en particular podemos señalar la "Air Afrique", resultado del tratado de Yaoundé, que consagró la voluntad de doce países independientes de dicho continente; la "East Africa Air-Ways", compañía de tres estados africanos; la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), integrada por 32 estados africanos como resultado de la Conferencia de Adiss Abeba de 1969.

A nivel empresarial podemos citar la Air Union, europea, que busca coordinar la explotación del transporte aéreo de compañías de varios países, es decir, de Alemania, Bélgica, Italia, Luxemburgo y Francia. El grupo Atlas, que integran Iberia, Lufthansa, Sabena, Air France y Alitalia; la conocida S.A.S., constituida por empresas aéreas de Dinamarca, Suecia y Noruega, y por su vigencia e importancia a nivel mundial, la IATA.

En cuanto a América Latina se refiere, recientemente, en el año 1974 la Corporación Andina de Fomento sirvió como medio de relación entre los países que constituyen el Acuerdo de Cartagena para intentar lograr la integración de empresas aéreas de las naciones latinoamericanas en lo que se refiere a la explotación en común de aviones para el transporte aéreo de pasajeros, correo y carga. Para este efecto la Corporación se prestaba a garantizar los contratos de compra de aviones o de "leasing", es decir, a desempeñar el papel de un organismo internacional de crédito aeronáutico, que, como se verá más adelante, constituye una de las propuestas que hacemos al concluir este capítulo.

Se proyectaron rutas, además de precisar el tipo de aviones que se emplearían, debiendo la empresa dividir ingresos y costos teniendo en cuenta al sistema del "blocked space" o de capacidad compartida, considerando el tráfico tanto en su origen como en su destino. Lamentablemente, los intereses de cada país y las discrepancias obstaculizaron este posible acuerdo pese a que se hubiera respetado la autonomía interna de las compañías.

Posteriormente, en 1980 se constituyó en Bogotá la Asociación para la integración del transporte aéreo en América Latina (AITAL) con el objeto de proteger a la aviación comercial de nuestros países, con miras además, a la coordinación de sus operaciones y a la aplicación entre otras cosas, del sistema de la competencia regulada, pero la crisis económica internacional que ha sido uno de las causas de la guerra de tarifas, impidió el éxito de la AITAL.

El Dr. Enrique Mapelli, señala en un importante ensayo que titula "Cooperación e integración internacional en el transporte aéreo", que en realidad la colaboración entre las líneas aéreas, siempre ha existido en el diario quehacer de la vida aeronáutica. Evidentemente como afirma, el tema de la cooperación es complejo, y teniendo en cuenta esto, se limita a mencionar tres tipos de sistemas.

a) Cooperación entre empresas internacionales: Como requisito indispensable deben contar con una política aérea común, que pensamos en América Latina, podría concretarse en un Código Aeronáutico Latinoamericano, respecto al cual hay un interesante proyecto preparado por la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico (ALADA).

Ahora bien, ¿qué deben ser primero, los acuerdos gubernamentales o los entendimientos entre las empresas de la región? Algunos autores se pronuncian por lo último, es decir por buscar la concertación a través de un consorcio particular, conservando cada país su derecho a explotar el tráfico doméstico pero con el objeto de crear el ánimo de trabajo en equipo hasta tener la conciencia necesaria para dar el paso siguiente: conformar una sola compañía de aviación con personalidad jurídica diferente de las constituídas en cada uno de los respectivos países, convirtiéndose de este modo en realidad el viejo sueño de la Flota Aérea Latinoamericana. El jurista español, sugiere un Convenio Regional sobre transporte aéreo internacional.

b) Cooperación mediante acuerdos entre empresas: En este punto, Mapelli, subraya como lo hemos indicado en líneas anteriores, el hecho de no ser desconocida la cooperación entre las empresas, considerándose como algo natural en el giro del transporte aéreo, y se refiere a una enorme variedad de casos de los que mencionaremos los siguientes de modo resumido:

1) Facilitación de personal especializado por otra empresa, cuando alguna transportadora carece de él por razones tales como, dispositivos legales, nacionalidad, etc.

2) Entrenamiento de personal de vuelo o tierra por medio de cursillos o adscribiéndolos a la empresa que proporciona la instrucción.

3) Reparación, revisión o mantenimiento de las aeronaves de modo habitual o cuando se produce un hecho inesperado en cualquier lugar y se requiere de la ayuda, por ejemplo, de una compañía local. Esto implica lógicamente la facilitación del personal adecuado si se requiere.

4) Publicidad, folletaje, etc. conjunto.

5) Ayuda parcial o total a las aeronaves y a sus pasajeros, carga y correo con elementos mecánicos, despacho de aduanas, carga y descarga, pago de impuestos, de tasas, etc.

6) Entrega, podríamos decir, a título de préstamo, de las aeronaves con o sin tripulación, su mantenimiento y su uso a través de contratos por un tiempo prefijado. Esto puede implicar además, la determinación de rutas, horarios, capacidad de las aeronaves, etc., compartiendo los beneficios o pérdidas, es decir, los resultados de la explotación.

7) El proporcionar locales de todo tipo de modo exclusivo o compartido.

8) Ayuda técnico-jurídica, administrativa, etc., en el país en que realice actividades el explotador que recibe estos servicios, siendo representado en la firma de contratos de seguros, de alquiler, declaraciones de impuestos, ayudándosele financieramente, celebrando contratos de transporte de toda clase en forma recíproca para la mutua explotación de líneas, para continuar o enlazar los servicios, etc.

c) Cooperación mediante políticas y actuaciones conjuntas: El Dr. Mapelli, se refiere dentro de este concepto a las CRAC, IATA, ALALC, etc., y concluye esta parte de su trabajo abogando por la necesidad de la internacionalización del tráfico aéreo, es decir, no solo para que los aviones de las compañías vayan de un país a otro, sino por una genuina internacionalización, repetimos, haciendo realidad esta idea los países que hubieren llegado a un entendimiento impulsados por una común aspiración.

El Dr. Videla Escalada en su obra "Derecho Aeronáutico", distingue varias clases de cooperación interempresarial: la cooperación técnica y comercial; el handling que alaba por su sencillez y funcionalidad y; los acuerdos interlineales. También los contratos de intercambio de rutas; los contratos de utilización de aeronaves; los pools, y por último, sociedades de diversos tipos tales como el consorcio o la compañía multinacional, entre otros. Veamos algunos casos.

*Handling:* La atención de las operaciones en tierra de una empresa aérea, en escalas prefijadas por otra empresa a la cual se le ha encomendado tal misión. Generalmente se realiza este acuerdo entre dos compañías, aunque excepcionalmente el número de participantes puede ser mayor. Esta atención en tierra atañe al manejo no solo del tráfico y la atención en la plataforma, sino también a la recaudación de impuestos y de los cobros a los pasajeros por los servicios dispensados; al transporte por tierra de tripulantes o pasajeros al o del aeropuerto; a los quehaceres en aduanas, etc.

*Intercambio de rutas:* las concesiones que el Estado otorga no pueden ser transferidas sin su conformidad. El profesor Tapia Salinas, con muy buen criterio, estima que todo contrato interempresarial de este tipo, requiere la aprobación del Estado. El

beneficio resultante de un acuerdo como el que comentamos, favorece a usuarios y transportadores pero origina inconvenientes apreciables por la intervención no solo de factores económicos, sino políticos, como el interés de los países y cuestiones vinculadas al orden público. Naturalmente que el contrato no afecta al control de cada transportista de sus equipos de vuelo y sus operaciones no tienen porqué ser alteradas. Aparentemente no se presentan modificaciones de importancia.

*Utilización de aeronaves:* Según el Dr. Folchi, "...son aquellas relaciones jurídicas que tienen por objeto crear derechos y obligaciones para el empleo de aeronaves en entidades específicamente aeronáuticas". Dentro de la gama de contratos de este tipo tenemos los de Locación y Fletamento —ver capítulo IX "Utilización de aeronaves y sistemas de protección de la Aviación Comercial.

*El Contrato de Intercambio de Aeronaves,* denominado también de "banalización" fue definido en la Conferencia de Estrasburgo del año 1954 como "La utilización por una empresa de transporte aéreo que explota un servicio internacional en virtud de un acuerdo o de una autorización oficial, de una aeronave perteneciente a una empresa extranjera, matriculada en un estado extranjero, con o sin tripulación". Videla Escalada, considera este contrato como "la utilización recíproca por dos o más explotadores de aeronaves tripuladas o no pertenecientes al otro o los otros explotadores intervinientes en el contrato", y en otro de sus trabajos estima que la banalización "cubre, en alguna medida, la de todos los contratos de utilización, sin perjuicio de mantenerse particularmente la sinominia respecto a la figura antes mencionada". Para el Dr. Folchi, este contrato es una figura jurídica compleja de arrendamiento y prestación recíproca, que proporciona comodidad al usuario porque no se traslada de una aeronave a otra al pasajero; porque se tiene un servicio directo; economía; aprovechamiento mayor del material de vuelo, etc.

*Pool:* Perteneciente a la gama de innominados y como esencialmente comercial, es la opinión de Tapia Salinas, respecto a este contrato que se da entre empresas que siguen conservando su total autonomía y que lógicamente lo hacen por libre voluntad y que consiste en la "prestación recíproca de las instalaciones de las Compañías; facilitación por cada una de las contratantes y a su

costo del personal propio en los aeropuertos; dependencia de este personal perteneciente a la compañía que lo facilita, de la dirección de tráfico de la que lo usa, y reparto de las entradas provenientes de los pasajes y cargas, a prorrata del tonelaje y los kilómetros recorridos, con excepción de las subvenciones recibidas por sus Estados” (“Curso de Derecho Aeronáutico” 1980. Pg. 427). Se trata por lo tanto de evitar o regular la competencia; de defenderse de los poderosos, etc., con miras a la obtención de beneficios.

*Consortio Aereo:* Difícil de establecer su personalidad jurídica. Tendría que considerarse en cada caso el documento de constitución. Su imagen y actividad fluctúa entre la figura del Pool y la Sociedad Común, sin embargo se distingue bastante entre uno y otro tipo de acuerdo. El Consortio importa, como afirma Tapia Salinas, la puesta en común en propiedad o arrendamiento, de todos los bienes de la explotación, cosa que no ocurre con las sociedades en común, en donde se dispone del patrimonio determinado por las partes. Las sociedades madres no desaparecen, lo que sí sucede con las sociedades en común, y en cuanto al Pool se refiere, la colaboración en el Consortio es total o casi total, mientras que en el Pool del Consortio SAS, integrado por líneas aéreas escandinavas, tenemos un caso típico de esta clase de acuerdo referido a la cooperación interempresarial.

**POLITICA AERONAUTICA LATINOAMERICANA.** De acuerdo a lo que manifestáramos en otra oportunidad y lugar, y, tratando de precisar el concepto sobre política aeronáutica, diríamos que esta consiste “en los actos que el Estado efectúa relacionados con el transporte aéreo internacional de conformidad a determinados patrones conducentes al logro del fin o fines previstos”, concepto que podríamos aplicarlo a nivel del bloque latinoamericano, pluralizándolo, ya que se trataría de una acción conjunta orientada hacia un mismo fin y apelando a los mismos patrones.

La problemática de la aeronáutica comercial latinoamericana, no solo ha seguido siendo la misma, sino que se ha agravado ante la aparición de nuevas dificultades y la dura competencia existente en el ámbito de la aviación comercial que redunde en perjuicio de las compañías y del público latinoamericano en general.

Mencionemos algunos casos: superposición antieconómica de servicios; limitaciones perjudiciales que nos autoinfligimos en el ejercicio del tráfico de Quinta Libertad; la imposición de gravámenes excesivos e indiscriminados; utilización de equipos anticuados; el cumplimiento de engorrosos trámites administrativos; el derroche de esfuerzos y energías por la falta de sistematización o unanimidad de criterios; posibles puntos de destinos no servidos, etc.

De las reuniones que en el pasado se han celebrado a diferentes niveles gubernamentales o empresariales nos encontramos con una común constante: que los acuerdos casi nunca se han hecho realidad. Esto hay que decirlo con toda franqueza, pero también hay que añadir algo más, por la gravedad de las circunstancias. Que prescindiendo de toda actitud pesimista debemos tener presentes los aspectos positivos que sí han existido y que nos permiten vislumbrar algo para el futuro, sobre todo si en otros continentes, otros pueblos, otras naciones, han avanzado bastante sobrepasando dificultades.

Contamos con un bagaje invaluable de experiencias que nos pueden ser útiles en el futuro, tanto para la política que pudiera adoptarse como para las determinaciones que resultantes de dicha política y dentro de un proceso no demasiado lento pudiera conducirnos por etapas, hacia las metas anheladas. La época de la cibernética, del átomo, del espacio, obliga a una integración no solo aeronáutica, sino de tantísimas actividades que nos conduce a cuestionar principios o conceptos políticos, económicos, sociales, etc., que se distinguen por su obsolescencia y que dejaron de tener validez ante una nueva situación. En el mundo entero se están haciendo muchas cosas al respecto y también en América, como es el caso del Acuerdo de Cartagena, por ejemplo, y sin embargo seguimos empeñados en el campo de la aeronáutica en mantener los "compartimientos estancos" que exigen un concepto de la soberanía desfasado continuamente, entre otras cosas, por la tecnología por la necesidad y por la naturaleza intrínseca de esta clase de transporte.

En el entendido por lo tanto, de que las naciones latinoamericanas se interesaran seriamente por el logro de una política aeronáutica conjunta, podríamos partir no solo de la experiencia, como antes manifestamos, sino del estudio y consideración, como dice el Dr. Bauzá Araujo, de antecedentes tales como: la posición

de nuestros países ante otros, cuando han celebrado acuerdos bilaterales; del modo o forma en que se hubieren otorgado derechos aerocomerciales a empresas extranjeras; la actitud sostenida sobre convenios multilaterales de aviación; y, las normas y leyes internas sobre la aeronáutica civil. Si a todo esto agregamos la semejanza de las fuentes legislativas de las naciones latinoamericanas, creemos que podríamos determinar los países de la región latinoamericana a través de una declaración conjunta, Convenio Regional según el Dr. Mapelli, o de un Acuerdo, como sugiere el Dr. Bauzá Araujo, las bases de una política aeronáutica y de un Código Aeronáutico, que sería la expresión jurídica de dicha política.

Estimamos que algunos de los puntos fundamentales de dicha declaración podrían ser los siguientes: Formación de un Organismo Internacional de Crédito Aeronáutico, esto fue propuesto en la Confederación Interamericana de Transporte Aéreo (CITA) en Buenos Aires, 1964; la constitución de un Instituto Aeronáutico Latinoamericano de Planificación, palabras diferentes pero conceptualmente coincidentes con la propuesta de Bauzá Araujo, en su ensayo titulado "Desarrollo y perspectivas del Transporte Aéreo en América Latina"; desde luego, la preparación de un Código Aeronáutico Latinoamericano; y, además, considerar en plan de evaluación, la Recomendación No. 1 de la Conferencia celebrada en Bogotá en 1968, por la CITA, en la que se determinaron las bases para un acuerdo multilateral de Transporte Aéreo Latinoamericano, que literalmente se expresa así:

"Que el concepto de tráfico regional latinoamericano debe ser entendido en su acepción amplia, o sea en el sentido de que aquél es el que se efectúa íntegramente dentro del ámbito latinoamericano. En consecuencia, todo el tráfico de Tercera y Cuarta libertades, realizado en el ámbito latinoamericano, estaría involucrado en dicho concepto".

"Que el concepto de tráfico regional limítrofe debe ser entendido como aquel que se origina en un país latinoamericano y tiene como destino otro país latinoamericano".

"Que el tráfico regional latinoamericano debe ser realizado principalmente por compañías estatales o privadas, de nacionalidad de países latinoamericanos".

"Que los derechos de tráfico regional latinoamericano de Quinta Libertad deben otorgarse por los países latinoamericanos

a las empresas aéreas de dichos países sin restricciones, salvo el caso del tráfico regional limítrofe, el que será principalmente transportado por las empresas de los países que lo originan”.

“Que los Estados Latinoamericanos deben otorgar un tratamiento preferencial a las empresas aéreas de los mismos, tanto en las autorizaciones de derechos de tráfico cuanto en la utilización de aeropuertos internacionales regionales que expresamente designen, con objeto de fortalecer el tráfico aéreo regional latinoamericano”.

“Que los Estados Latinoamericanos propendan al establecimiento de un régimen tarifario uniforme sobre las rutas aéreas latinoamericanas”.

“Que los Estados Latinoamericanos no deben intentar el control del tráfico regional latinoamericano de 6o. libertad a las empresas latinoamericanas, con el objeto de facilitar el mayor desarrollo de las mismas”.

“Que los Estados Latinoamericanos procuren dictar normas que garanticen la previa intervención de los interesados con respecto a las resoluciones, en los trámites de las solicitudes que se presenten peticionando derechos de tráfico regional latinoamericano”.

“Que debe tenderse a una mayor coordinación entre las empresas latinoamericanas con objeto de lograr una más rápida integración regional del transporte aéreo, y principalmente con relación a los problemas que crea la puesta en servicio de las aeronaves subsónicas de gran capacidad y de las aeronaves supersónicas”.

Nosotros estimamos además, que: es necesaria la formulación y adopción de una política turística conjunta, que contemple la realización de proyectos y ejecución de obras sobre hotelería, estimulando el tráfico turístico con tarifas aéreas especiales de promoción.

La Recomendación que hemos transcrito en líneas anteriores, nos parece que contiene principios fundamentales que podrían ser los pilares de una verdadera Integración Aeronáutica Regional Latinoamericana, creada sobre un proceso gradual, impulsado por una política común.

### XIII

## ASISTENCIA Y SALVAMENTO DE AERONAVES

El Profesor Hamilton, estima que: “La asistencia y el salvamento en el Derecho Aéreo comprenden el conjunto de medidas y reglas legales sobre la cooperación que debe prestarse en caso de pérdida o accidente a una aeronave y a las personas o cosas a bordo de ella” (1).

El Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago, celebrado el año de 1944, establece en el Apéndice II, Art. 25, Aeronaves en peligro, la obligación de auxiliar al decir que: “Todo Estado Contratante se compromete a proporcionar toda la ayuda que le sea posible a las aeronaves que se hallen en peligro en su territorio y, sujetas a la vigilancia de sus propias autoridades, a permitir que los propietarios de las aeronaves o las autoridades del Estado donde esté matriculada la aeronave proporcionen la ayuda que las circunstancias exijan. Todo Estado Contratante al emprender la búsqueda de aeronaves perdidas, participará en las medidas coordinadas que puedan recomendarse oportunamente conforme al presente Convenio”.

Asimismo el citado apéndice en el Capítulo VI, Normas y Medidas recomendados internacionales, en el Art. 37o. sobre la

---

1. “Manual de Derecho Aéreo”. Santiago de Chile, 1950. Pág. 463.

adopción de normas y procedimientos internacionales, determina el compromiso de todo Estado Contratante a colaborar con el fin de lograr la mayor uniformidad posible en reglamentos, normas, procedimientos, etc., en los diferentes campos de la aeronáutica, comprendiendo en su inciso K, a las “aeronaves en peligro e investigación de accidentes”.

**OBLIGACION DE AUXILIO.— Asistencia y Salvamento.— Derechos a Prestaciones.—** Estos conceptos provienen del Derecho Marítimo, que antes de aparecer como tal y por consiguiente como norma jurídica, devino a su vez de elementales principios humanos y morales. La asistencia es sinónimo de prevención de un siniestro, con la condición de que éste se presente como inminente. El salvamento, es la ayuda, la reparación en lo posible del daño para paliar sus consecuencias.

La obligación de auxilio impone un deber legal de acuerdo a normas internacionales y nacionales. Tratándose de un medio de transporte con características propias, no puede existir la regla que grava a las aeronaves con la obligación ineludible de auxilio. La Convención de Bruselas analizó y determinó las condiciones en las que, de acuerdo a las posibilidades del avión, existe obligación para socorrer. Los salvadores tienen derecho a una remuneración o a una indemnización o a ambas prestaciones, al proporcionar ayuda a personas, cosas o aeronaves en peligro.

La asistencia o salvamento pueden revestir diversas facetas según las circunstancias. Así tenemos el caso de asistencia para aeronaves en tierra, que puede realizarse por intermedio de otras aeronaves, bien sea con la finalidad de rescate, reconocimiento, etc. El caso de asistencia para aeronaves en el mar, que puede ser proporcionada por buques a aeronaves, o por aeronaves a buques o también por aeronaves a otras aeronaves, y por último, el caso de asistencia para aeronaves en aguas internas, como ríos, lagos, represas, etc.

**Obligación de denuncia.—** Existe la obligación de denunciar el hecho en caso de accidente o extravío de la aeronave, correspondiendo tal deber a toda persona que vea o tenga conocimiento de una aeronave que esté en esas condiciones, o de restos de cosas, personas o del mismo aparato, que permitan suponer debían estar abordado. Esta norma común en toda clase de legislaciones, con-

venios y acuerdos, impone además la obligación del cuidado de los restos para evitar delitos de hurto, rapiña, etc.

**Obligación de investigar.**— El Convenio de Chicago, en el Art. 26 sobre investigación de accidentes, obliga a los Estados Contratantes a investigar las circunstancias de un accidente si es que éste ha tenido consecuencias de cualquier índole o ha causado daños si la aeronave es extranjera. Dicha investigación deberá ajustarse, de ser posible, a los procedimientos y normas recomendadas por la O.A.C.I. El mismo artículo indica que se permitirá al Estado donde esté matriculada la aeronave el envío de observadores para que asistan a la investigación que se realice, así como deberá ser informado de los resultados de la mencionada investigación.

**CONVENIOS INTERNACIONALES SOBRE ASISTENCIA Y SALVAMENTO.**— **Convenio de Bruselas de 1910.**— Llamado también de Asistencia y Salvamento de Avión por Aviones en el Mar, donde se contempla la obligación de ayuda mútua entre capitanes de navío y comandantes de aviones, en caso de siniestro inminente en el desempeño de sus funciones. No se menciona en dicho Convenio los casos de aeronaves perdidas o en peligro en tierra.

**Convención de París de 1919.**— Como en el Convenio de Bruselas no se contempla la asistencia y salvamento para las aeronaves en peligro en tierra o accidentadas, pero se establece el derecho de las aeronaves de los Estados Contratantes de ser asistidas en caso de riesgo por otras aeronaves, regulándose además, el salvamento de los aparatos perdidos en el mar, salvo acuerdo en contrario y según el Derecho Marítimo.

**Convención Iberoamericana de 1926.**— Se adoptaron los mismos principios, en lo que se refiere a asistencia y salvamento que en la Convención de París de 1919. El acuerdo se firmó el 1o. de Noviembre en Madrid.

**Convención Panamericana de La Habana de 1928.**— El Art. 26 de dicha Convención establece que: “En lo que concierne al salvamento de la aeronave que naufragara en el mar se aplicarán los principios de Derecho Marítimo en ausencia de otros arreglos en contrario”. El gran mérito de esta Convención radicó en que según sus Arts. 27o. y 29o., dispone el derecho a todo auxilio po-

sible para las aeronaves de cualquier Estado, decretando al mismo tiempo la obligación, tanto para los estados contratantes, como para los no contratantes, de proporcionar auxilio a todas las aeronaves que se encuentren en peligro. La Convención de París de 1919 y la Iberoamericana de 1928, sólo crearon obligaciones para las partes contratantes.

**Convenio de Bruselas de 1938.**— Los principios jurídicos que se aplicaron durante mucho tiempo, para la prestación de auxilios en el mar a personas o cosas en peligro, fueron los del Derecho Marítimo, pese a la existencia de la aeronave, cuyo desplazamiento se efectuaba en otro elemento y que por su estructura constituía otro tipo completamente distinto de socorro.

En efecto, los convenios celebrados, como los mencionados en párrafos anteriores, se aferraron a estos principios que no sólo importaban para el Derecho Aeronáutico un defecto de nacimiento sino que significaban la prescindencia del estudio de otras situaciones que requerían de una norma que las regularan.

Este serio problema decidió abordarlo el Comité Internacional de Técnicos Expertos Jurídicos Aéreos (CITEJA), que en el año de 1930 elaboró un “Proyecto de Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas a la asistencia y salvamento de aeronaves o por aeronaves en el mar”. Este Proyecto discutido en la IV Conferencia de Derecho Privado Aéreo Internacional reunida en Bruselas, sirvió de base a la Convención. Si bien no ha sido ratificada por ningún Estado y por lo tanto no están en vigencia sus preceptos, su valor doctrinario es muy apreciable.

**Que es la Asistencia, Deber de Prestarla y casos en que Cesa la Obligación.**— “Para la aplicación del presente Convenio se entiende por asistencia todo auxilio que puede ser prestado a una persona que se encuentre en el mar en peligro de perecer, aunque sólo sea dando aviso, tenidas en cuenta las diferentes condiciones con arreglo a las cuales se desenvuelvan las navegaciones marítimas y aérea” (Art. 2, inciso 3). En este inciso el concepto de salvamento está incluido en el de asistencia. Dentro del mismo artículo, su inciso 4o. indica que: “La obligación de asistencia no existe sino cuando la aeronave o el buque se encuentran en viaje o próximos a partir, y siempre que resulte razonablemente posible para ellos el prestar un auxilio útil”. El inciso 5o. libera de la obligación de prestar asistencia si se tiene la certeza de que ésta

es proporcionada por otros en condiciones mejores o semejantes.

**Asistencia de Personas.**— Se señala la obligación para todo comandante a bordo de una aeronave de “prestar asistencia a cualquier persona que se encuentre en el mar, en peligro de parecer, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para la aeronave, su tripulación, pasajeros u otras personas” (Art. 2o., inciso 1o.). En el mismo artículo, en su inciso 2o. se impone la misma obligación para todo capitán de buque, “a prestar asistencia a toda persona que se encuentre en el mar en peligro de perecer sobre una aeronave o como consecuencia de una avería de la aeronave”.

**Responsabilidad y Penas.**— Los incisos 6o. y 7o. del Art. 2o., eximen de responsabilidad al propietario o al armador del buque, o al propietario o explotante de la aeronave, en caso de incumplimiento del deber de asistencia, salvo que hubiese ordenado no proporcionarla. Las sanciones penales serán las que figuran en las leyes de cada Estado Contratante.

**Indemnizaciones.**— Por el Art. 3o., se otorga el derecho a una indemnización para los salvadores, como una compensación por el gasto que haya sido necesario hacer durante la asistencia y por los daños sufridos durante la operación.

Pierde su derecho a la indemnización, el que sin estar obligado a prestar la asistencia, la hubiera proporcionado sin haber obtenido un resultado útil al salvar personas o contribuir a salvarlas.

La indemnización corresponderá pagarla al explotador de la aeronave asistida, o al propietario o armador del buque asistido, de acuerdo a las leyes nacionales o en los contratos referentes al buque.

El importe de la indemnización es de 50 mil francos por persona salvada, y si ninguna lo ha sido, de 50 mil en total. En cualquier caso la obligación del explotante de la aeronave tendrá un máximo de 500 mil francos. En lo que se refiere al propietario o armador del buque, se remite el Convenio a los principios y regulaciones marítimas. Se estima para el pago el gramo oro de 65 y medio miligramos de oro con ley de 900 milésimos de fino, pudiendo ser convertido en cifras redondas a cada moneda nacional.

En los casos de que la asistencia efectuada por varios buques o aeronaves, implicara un total de indemnizaciones superior a los límites fijados anteriormente, el Convenio ordena la reducción proporcional de las mismas.

Los salvadores disponen de 6 meses a contar desde el día en que tuvo lugar la asistencia para reclamar sus indemnizaciones, debiendo procederse luego a determinar las responsabilidades. Los morosos sólo podrán ejercitar sus derechos sobre el importe no distribuído.

**Asistencia de la Aeronave y de Cosas a Bordo de la misma.**— Así como en el Art. 2o. del Convenio se establece la obligación de proporcionar asistencia o intentar el salvamento de las personas que se encuentren en el mar, en peligro de perecer, el Art. 4o. se refiere preferentemente a la aeronave o a las cosas que van a bordo de la misma en el mar, y en peligro de perderse fijando una remuneración, para el buque o la aeronave que haya prestado la asistencia, de acuerdo a bases que se mencionan a continuación.

Dicha remuneración tendrá en consideración: “a) El éxito obtenido, los esfuerzos y el mérito de aquellos que han prestado auxilio, el peligro corrido por la aeronave asistida, sus pasajeros, su tripulación y cargamento, por los salvadores y por la aeronave o buques auxiliares, el tiempo empleado, los gastos y perjuicios sufridos y los riesgos de responsabilidad o de otra clase corridos por los salvadores, el valor del material expuesto por éstos, habida cuenta, en su caso, de la actitud especial del asistente y b) El valor de las cosas salvadas” (Inciso 1o.). El inciso 2o. del artículo referido, condiciona la remuneración al éxito de la asistencia o salvamento.

La remuneración no podrá exceder del valor de los bienes salvados, debiendo entregarse aún en el caso de que las aeronaves o buques auxiliados pertenezcan al mismo explotador, propietario o asegurador.

Si hubiera concurrencia de salvadores al reparto de la remuneración, se hará de acuerdo al inciso 1o. del artículo que comentamos.

Por último, en el inciso 6o. se añade que: “las mismas reglas son aplicables en caso de asistencia o salvamento en el mar de un buque en peligro o de su cargamento, realizado por una aeronave, conservando sin embargo el propietario o el armador del buque el derecho de ampararse en la limitación de responsabilidad establecida para él en las leyes o convenios en vigor en materia de asistencia y salvamento marítimos”.

**Distribución de Gastos efectuados por los Asistentes y**

**Distribución Eventual de la Remuneración entre el Explotador y el Personal de la Aeronave.**— El Art. 5o. del Convenio de Bruselas dice que, en el caso en que se haga obligatorio el pago de las indemnizaciones, de acuerdo a los Arts. 3o. y 4o. del Convenio, se podrá efectuar una distribución equitativa sobre las bases y con los límites fijados en los mismos, así como con arreglo a los gastos realizados y daños sufridos. El Art. 6o. establece que de acuerdo a las leyes nacionales será regulada la distribución eventual de la remuneración entre el explotador y el personal de la aeronave.

**Asistencia y Salvamento a la vez, de Personas y Bienes.**— En este caso, en el Art. 7o. se estima que: “el salvador de personas tiene derecho a una parte equitativa de la remuneración acordada por el salvamento de bienes, sin perjuicio del derecho a indemnización que le corresponde a tenor del Art. 3o.”

**Pérdida o Reducción de la Indemnización o Remuneración.**— Según el Art. 8o., en su inciso 1, no habrá lugar a indemnización o remuneración, si se hubiese proporcionado asistencia o salvamento a pesar de la prohibición expresa y razonable del asistido o salvado.

El inciso 2o. del mismo artículo indica que la indemnización o remuneración podrá reducirse o suprimirse, si por culpa de los salvadores se ha “hecho necesaria la asistencia o salvamento, han aumentado los daños o se han hecho responsables de robos, hurtos, encubrimientos, o cualesquiera otros actos fraudulentos”.

**Persona a Cuyo Cargo Correrá el pago de la Remuneración.**— El Art. 9o. determina que: “1. La remuneración exigible a consecuencia de operaciones de asistencia o de salvamento corre a cargo del explotador de la aeronave asistida, o del propietario o armador del buque asistido, de acuerdo con las disposiciones de las leyes nacionales o de los contratos relativos al buque”.

“2. El explotador de la aeronave podrá recurrir contra los propietarios de las mercancías por la parte de la remuneración que corresponda a la asistencia o al salvamento de tales mercancías. Tal acción podrá desaparecer o ser limitada cuando resulta que la asistencia o el salvamento de tales mercancías han sido necesarios, como consecuencia de un hecho del explotador, que puede originar responsabilidad a cargo de éste y a favor de los propietarios de las mercancías”.

“3. El propietario de las mercancías podrá en todo caso obtener la entrega de las mismas por el explotador, o el levantamiento de los embargos que hubiesen sido efectuados, abonando la parte de remuneración correspondiente a la asistencia o salvamento de sus mercancías, o afianzando su pago”.

“4. La acción del propietario o del armador del buque contra los propietarios de las mercancías queda sometida a las reglas marítimas”.

**Bienes Excluidos para el Cálculo de la Remuneración.**— Los efectos personales y equipajes de la tripulación y pasajeros, así como los objetos transportados según el régimen de las Convenciones Postales o de Acuerdos referentes al servicio de correspondencia, no deberán ser considerados como bienes, ni para el cálculo de la remuneración, ni para las acciones a ejercitar.

**Posibilidad de Modificación de los Contratos de Asistencia y Salvamento Otorgados bajo la influencia del Peligro.**— El contrato de asistencia y salvamento que se otorgue en el momento y bajo la influencia del peligro, podrá ser modificado por el Tribunal a pedido de una de las partes, si estima que las condiciones pactadas no son equitativas y singularmente cuando la remuneración resulte, en un sentido o en otro, notablemente desproporcionada a los servicios prestados.

**Tribunal Competente.**— El Art. 13o. se refiere a los Tribunales Competentes. En su inciso 1o. se establece que las acciones por cobro de indemnización o remuneración serán entabladas a elección del actor, bien ante la jurisdicción del territorio del domicilio del demandado, o en el territorio en que han sido efectuadas las operaciones de asistencia y salvamento, y si ha habido embargo de la aeronave o de la carga, ante la jurisdicción del lugar del embargo.

En el inciso 2o. del mismo artículo, se faculta al demandado para que en los casos en que diferentes salvadores actúen en jurisdicciones situadas en países distintos, haga constar ante cada una de ellas, el conjunto de las reclamaciones y créditos, a fin de evitar que sean excedidos los límites de responsabilidad.

**Concepto de Explotador.**— Para el Convenio de Bruselas “explotador de la aeronave” es toda persona que tiene la disposición de ella o que la usa por su propia cuenta. Si el nombre del explotador apareciera inscrito en el Registro Aeronáutico u otro

documento oficial, el propietario, salvo prueba en contrario, será considerado como explotador.

**Otras Disposiciones.**— El Convenio tiene otras disposiciones, que se refieren a la prescripción de acciones; excepción en el caso de los buques y aeronaves del Estado; campo de aplicación del Convenio, etc.

**Proyecto del Citeja sobre Asistencia y Salvamento de Aeronaves o por Aeronaves en Tierra.**— Este Proyecto viene a ser un complemento del Convenio de Bruselas de 1938, que le sirvió de base. En el mismo, la asistencia y salvamento que comprenden otro ámbito, abarca “las zonas notoriamente desprovistas de todos los medios normales de asistencia y de socorro, y cuyos límites serán determinados por los Estados, en cuyo territorio se encuentra”.

El Proyecto obliga a los Estados Contratantes a fijar los límites de las zonas de que hemos hecho referencia, a comunicárselo a los otros Estados, así como a poner en su conocimiento la supresión, modificación o creación de zonas.

El Comité Jurídico de la OACI, ha incluido en su programa de trabajo el estudio de estos puntos.

**Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago de 1944.**— Al iniciar este Capítulo hemos comentado algunos de los artículos del Convenio de Chicago, que hacen referencia concreta a la asistencia y salvamento.

El Anexo 12 al mencionado Convenio se titula “Búsqueda y Salvamento” y fue aprobado el 27 de Mayo de 1950, después de serios estudios, por el Departamento de Búsqueda y Salvamento de la OPACI, la Comisión de Aeronavegación y el propio Consejo.

Enmendado en 1952, tiene aplicación desde el 1o. de Enero de 1953 para los Estados que lo han aprobado y para los que no han notificado su disconformidad total o parcial. En dicho anexo se dictan normas para la coordinación, el establecimiento, mantenimiento y actuación de los Servicios de Búsqueda y Salvamento en los Estados Contratantes, mares, zonas peligrosas, etc.

## XIV SEGUROS AERONAUTICOS

El transporte por aire encierra cierto riesgo, tanto para personas como para cosas, que hace factible el siniestro con todas sus consecuencias. Este riesgo, se origina cuando la aeronave está en plena función; es decir durante el vuelo y desde el momento del despegue hasta el de aterrizaje cuando se mueve impulsada por la fuerza de sus motores.

Una de las primeras pólizas de seguros aeronáuticos se emitió en Francia en 1910 "contra los accidentes causados a terceros por globos, dirigibles y aeroplanos". A su inicio la cobertura de este seguro no comprendió a pasajeros y tripulantes, aunque poco después se hizo extensiva a las personas mencionadas.

La realidad planteó serios problemas, aparentemente más graves, por la inexperiencia inicial en lo que se consideró un mal negocio, por la inseguridad de máquinas poco perfectas que hacían de cada viaje una aventura.

El año 1925 en una convención internacional de aseguradores, se estableció el reaseguro. En Inglaterra se formó un pool de compañías de seguros con el nombre de "British Aviation Group", y en 1928 España fue uno de los primeros países que impuso el seguro obligatorio de tripulantes y pasajeros. El seguro aeronáutico obvió todas las aparentes inconveniencias que se habían pre-

sentado, volviéndose económico, común y tan necesario, que se exige para todo lo relacionado, por ejemplo, con la responsabilidad frente a terceros, hipotecas aeronáuticas, etc.

Mucho se ha discutido sobre la conveniencia o no de una codificación. El problema se planteó por primera vez en el Comité Jurídico Internacional de la Aviación. Al respecto el Profesor Luzatti ha propuesto una solución ecléctica entre estas dos tendencias, que ha sido aceptada en la práctica, en el sentido de considerar para su estudio sólo los seguros de responsabilidad civil sobre pasajeros, así como los referentes a la protección de la tripulación.

**Convenios y Protocolos Internacionales.**— La Convención de Roma de 1933, sobre daños a terceros, en la que se establece la obligación de indemnizar y de asegurar a las aeronaves. Mencionaremos también el Protocolo de Bruselas de 1938 o Protocolo Adicional al Convenio de Roma de 1933, que, en vista de que el Convenio de Roma de 1933, no había sido ratificado entre otras razones, por la parte que se refería a los seguros por presentar ciertas inconveniencias, se realiza con el objeto de encontrar una solución que conciliara las diferencias surgidas entre transportistas y aseguradores. La Convención de Roma de 1952, que varía los acuerdos de la Convención de Roma de 1933, sobre daños a terceros, o sea, sobre la extensión de la responsabilidad, principios de ésta; procedimientos y prescripción de acciones; certificados de seguros; su obligatoriedad; fianzas, etc.

**Clases de Seguros Aeronáuticos.**— Dos clases de riesgos puede cubrir el seguro aeronáutico: el de responsabilidad y el de daño.

El seguro de responsabilidad exige a los propietarios y explotadores de la aeronave de la responsabilidad que conlleva el ejercicio de las actividades aéreas, cubriendo la obligación del transportista ante el tercero damnificado, pero excluyendo el caso fortuito o la fuerza mayor. Este seguro es obligatorio y tanto los preceptos de responsabilidad y obligatoriedad deben estimarse justos, como por ejemplo, en el caso del seguro de daños a terceros en la superficie, si se considera que los derechos de terceros son también limitados en muchos casos, en pro de la aeronáutica, como por ejemplo: altura limitada de los edificios en las proximidades de los aeropuertos, ruidos, vibraciones, el riesgo latente de

la caída de un avión al volar sobre las propiedades, etc. El seguro de daños a terceros en la superficie, como es lógico, no comprende a los empleados o trabajadores del asegurado, excluyéndose también el dolo o culpa.

Dentro de los seguros de responsabilidad podemos mencionar, además, los que existen contra accidentes de trabajo del personal; por daños a los pasajeros, sin comprender a sus ascendientes o parientes en general; los daños ocasionados por los aeroclubs; por la aeronáutica deportiva, etc. En el seguro de responsabilidad, como dice Rafael Gay de Montellá, "El interés del asegurado no se concentra aquí sobre una cosa ni sobre una persona..., sino simplemente sobre una obligación, por efecto de la cual se establece responsabilidad del primero por el daño producido a cosas o a personas sin vínculo alguno contractual con el obligado" (1).

El seguro de daños comprende en su cobertura toda clase de siniestros que puedan perjudicar a las aeronaves, tripulantes, pasajeros o cosas transportadas, incluyendo los provenientes por caso fortuito o fuerza mayor con todas sus consecuencias.

*A. Personas.*— En el caso de las personas, concretamente tripulantes o pasajeros, los ampara por los daños que puedan sufrir en su integridad física, como lesiones, muerte o cualquier clase de incapacidad, bien sea total o parcial, temporal o permanente. Se excluyen entre otros riesgos, la tentativa de suicidio, anormalidades psíquicas, guerra, revolución, motín, contravenciones de leyes, etc.

*B. Cosas.*— En el caso de las aeronaves, el seguro considera en su cobertura el daño que pueda sufrir la máquina, incluso su pérdida total, durante el decolaje, el vuelo o el aterrizaje, por choque, incendio, tempestad, etc. No cubre los daños resultantes de siniestros originados por acontecimientos bélicos, actos dolosos del asegurado o del personal que esté a su servicio o beneficiarios, aterrizaje en lugares peligrosos o inadecuados, embargo judicial, averías por desgaste de la aeronave, transporte de explosivos, fenómenos físicos como niebla, huracán, siempre que se hubiere conocido su existencia antes de iniciar su operación la aeronave. Mientras la máquina, esté en el hangar la póliza obliga al asegurador sólo para el caso de incendio.

---

1. "Principios de Derecho Aeronáutico". Pág. 497. Establecimiento Gráfico Depalma, Buenos Aires, 1950.

En el certificado de seguro, se estipula el género de operación al que va a ser destinada la aeronave, bien sea al transporte comercial de personas o cosas, carga, turismo, deporte, etc. Este destino no puede ser cambiado sin previo aviso al asegurado, para no perder los beneficios del seguro en un caso dado.

Si se trata de mercadería, queda ésta asegurada desde el lugar de partida hasta el de llegada. Comprende los riesgos de incendio, echazón, robo, cambio de ruta, etc. De los beneficios del seguro se excluyen los daños resultantes por vicio propio, carga o descarga, embalaje defectuoso, objetos preciosos, valores, etc. Naturalmente que mediante cláusulas especiales anexas a la póliza se puede ampliar la cobertura de la misma.

Por último y permitiéndonos hacer una referencia amplia y general a las diferentes clases de seguros y riesgos, diremos que mediante cláusulas suplementarias se puede hacer extensiva la cobertura de las pólizas a riesgos, que como lo hemos indicado en líneas anteriores, normalmente suelen ser excluidos, tales como riesgos de guerra, secuestro, etc.

## XV LAS FALTAS Y DELITOS AERONAUTICOS

**DERECHO AERONAUTICO PENAL.— Las Faltas y Delitos.** Autores como Riese y Lacour, se refieren, al tratar las faltas y delitos aeronáuticos, como aun tema propio de lo que denominan Derecho Penal Aeronáutico y Le Goff habla de un Derecho Penal Aéreo, siendo Rodríguez Jurado de la opinión de que éste no existe, porque el “Derecho Penal en sí mismo implica como el Derecho Aeronáutico, un conjunto de principios y normas que integran un todo orgánico” (1). Nosotros participamos de la opinión de Folchi, que cree en la no autonomía del Derecho Aeronáutico Penal, denominándolo así en contraposición a los términos, Derecho Penal Aeronáutico, por considerar que éste trata sobre problemas de jurisdicción y competencia. Folchi estima que esta falta de autonomía no impide la designación por la que aboga.

Si bien consideramos como faltas aeronáuticas a aquellas contravenciones castigadas con inhabilitación o multas; muchos delitos aeronáuticos, por su gravedad, son sancionados con pena de prisión de intensidad correlativa a la gravedad del acto. Hay autores renuentes a reconocer la existencia de delitos aeronáuticos porque piensan que, “llamar delito penal aeronáutico o delito

---

1. “Teoría y Práctica del Derecho Aeronáutico”. Agustín Rodríguez Jurado (h). Pg. 316 - Gráfica de Stefano S.P.L. Buenos Aires. Año 1963.

aeronáutico penal, al actuar delictivo común del procesado por la sola circunstancia de haber cumplido su voluntad en una máquina o campo aeronáutico, es pretender modificar una ciencia, la penal, sin tener para ello base seria y necesaria, ni fundamentos ni antecedentes propios" (2); pero también participamos de la opinión de Folchi, cuando afirma que "el fundamento esencial de los delitos aeronáuticos está dado justamente por el hecho técnico y por el elemento penológico". "El elemento penológico tiene en mira bienes jurídicos de naturaleza específica: unas veces, la seguridad en vuelo; otras la seguridad del pasajero en la superficie; en ocasiones la seguridad de la nación misma con motivo del hecho aviatorio" (3); o como manifiesta el mismo autor: "sólo entran en la esfera del Derecho Aeronáutico Penal, aquellos delitos cuya estructura ontológica está dada por el hecho de la aviación, de manera tal que si esta no existiese no sería posible comprenderlos" (4).

**Los Delitos Aeronáuticos.**— Para la clasificación de los mismos recurriremos en su mayor parte, a la que señala el Jurista Argentino Mario O. Folchi, en su interesante obra titulada "Los Delitos Aeronáuticos":

**A) Extorsión de Aeronaves.**— Entre las causas que han originado este tipo de delito, llamado también común aunque equivocadamente "piratería aérea" o "secuestro", podemos mencionar las de orden político, delictual y las motivadas por desórdenes mentales. Según Carlos Gómez, en el trienio de 1948 a 1950, se conocieron 17 casos de fugas utilizando el medio aeronáutico, desde la Europa del Este a Austria, Suiza y la Alemania Federal y en los años de 1960 a 1962, se dieron alrededor de 30 casos de aviones cubanos desviados a Estados Unidos, así como posteriormente han sido desviados muchos aviones de América Latina y Estados Unidos a Cuba o de Europa Occidental a Europa Oriental o viceversa.

- 
2. Angel R. Mercado. "Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico y la Legislación Represiva Penal", "Primeras Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico". Pg. 369. Depalma, 1962 - Buenos Aires.
  3. Mario O. Folchi, "Primeras Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico". Pág. 167, Depalma, 1962 - Buenos Aires.
  4. Mario O. Folchi, "Los Delitos Aeronáuticos". Pg. 22 Editorial Astrea, 1970 - Buenos Aires.

Advertida ya nuestra discrepancia de los términos “piratería aérea”, porque este concepto exige de un acto violento efectuado “desde fuera del buque o nave, por medio de la intimidación desde tierra o desde otro buque o por medio del abordaje” (5), aparte de ser un término asociado a la actividad marítima, no convenimos tampoco con “secuestro”, “por cuanto tal término es empleado jurídicamente, aparte de un sentido de embargo o depósito judicial, como el apoderamiento o privación de libertad a una persona, con ánimo de obtener un determinado lucro a base de su libertad” (6); nos referiremos por lo tanto a las diversas denominaciones que calificados Juristas han dado a este delito.

Para Luis Tapia Salinas, se deberá designar este delito como el de “apoderamiento ilícito de aeronave”, aunque reconoce que este término ya va resultando insuficiente. Señala además, las distintas modalidades con que esta figura se presenta, tales como: “a) Cambio de ruta obligado con ánimo de lucro ejercido sobre la aeronave, personas o mercancías transportadas; b) Idem. Ejercido por la autoridad del país de la aeronave, pero contra la voluntad de los pasajeros, oponiéndose así a la libertad de los mismos de elegir su punto de destino; c) Idem. Efectuado desde fuera o desde dentro de la aeronave por persona no revestida de autoridad, con ánimo de apoderarse de determinados viajeros por motivos políticos; d) Idem. Realizado desde dentro de la aeronave, con objeto de trasladarse al autor a un determinado país, la mayoría de las veces por motivos políticos” (7).

Para Rogelio N. Marcial, los términos correctos serían “desviación compulsiva de aeronaves en vuelo”, pero existe el inconveniente, como afirma Mapelli, de ofrecer un campo muy limitado. La OACI denomina a estos hechos como “actos que constituyen una interferencia ilícita de la aviación”, pero evidentemente no corresponde el concepto al acto en sí, que más bien es de apoderamiento.

Para Mario O. Folchi, la designación debería ser la de “apoderamiento antijurídico de aeronaves en vuelo”, señalando dos elementos que componen esta figura delictiva, cuales son: la vio-

- 
5. Luis Tapia Salinas “El Apoderamiento Ilícito de una Aeronave”. Trabajo presentado ante la Confederación Interamericana de Transporte Aéreo. Quito 1969.
  6. Loc. Cit.
  7. Loc. Cit.

lencia, equivalente a intimidación y la calidad del acto realizado empleando la coacción, de una consecuencia distinta a la prevista y contra la voluntad de la persona obligada a hacerlo.

Según Enrique Mapelli, la designación más conveniente sería la de “extorsión de aeronaves” por encuadrar el concepto de esta palabras, que según el Diccionario de la Lengua Española significa “acción y efecto de usurpar y arrebatar por fuerza una cosa a uno, teniendo una segunda acepción de daño o perjuicio” (8).

Adhiriéndonos a la denominación de Mapelli, transcribimos la definición que hace de la extorsión de aeronaves, al decir que: “puede definirse como la violencia o intimidación que se realiza sobre aeronave comercial que ha perdido la protección efectiva de las autoridades situadas en tierra, a fin de desviarla antirreglamentariamente de su ruta, establecida según los planes de vuelo con propósitos ajenos a los de servicio de transporte a que está afecta, bien tenga lugar la violencia o intimidación sobre la máquina, cosas transportadas, sus ocupantes, viajeros o miembros de la tripulación y pudiendo realizarse la violencia o intimidación por persona o personas ocupantes de la aeronave o por quien o quienes se encuentren fuera de la misma” (9).

**El Convenio de Tokio.**— El 14 de Setiembre de 1963, se firmó en Tokio el Convenio sobre infracción y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, habiendo entrado en vigencia el 9 de Diciembre de 1969. La finalidad del referido Convenio fue la de evitar la impunidad del delito para los casos en que no hubiera jurisdicción, cosa que era posible pero que logró afectar al Acuerdo de Tokio, al otorgar al Estado de matrícula de la aeronave no sólo la jurisdicción sino además la obligación de actuar.

**Campo de Aplicación del Convenio.**— El Art. 1o. del Convenio establece que el mismo se aplicará:

1. a) Las infracciones a las leyes penales.
- b) Los actos que, sean o no infracciones, puedan poner o pongan en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes en la misma, o que pongan en peligro el buen orden y la disciplina a bordo”.

---

8. Enrique Mapelli, “Consideraciones sobre la Extorsión de Aeronaves”. Trabajo presentado al V Congreso Penal y Penitenciario Iberoamericano en Filipinas. 1969.

9. *Ibidem*. Pág. 10.

- “2. A reserva de lo dispuesto en el Capítulo III, este Convenio se aplicará a las infracciones cometidas y a los actos ejecutados por una persona a bordo de cualquier aeronave matriculada en un Estado Contratante mientras se halle en vuelo, en la superficie de alta mar o en la de cualquier otra zona situada fuera del territorio de un Estado”.
- “3. A los fines del presente Convenio, se considera que una aeronave se encuentra en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje”.
- “4. El presente Convenio no se aplicará a las aeronaves utilizadas en servicios Militares, de Aduanas y de Policía”.

Si bien el Convenio de Tokio tiene el inconveniente de sus limitaciones, su contribución ha sido apreciable en los siguientes puntos que a continuación exponemos:

**Jurisdicción.**— El Art. 3o., determina la jurisdicción competente al reconocer que el Estado de matrícula de la aeronave está facultado para conocer de los actos e infracciones cometidos a bordo. Asimismo el citado artículo obliga a cada Estado Contratante a tomar las medidas necesarias, a fin de establecer su jurisdicción como Estado de matrícula respecto a las infracciones que se cometan a bordo de las aeronaves matriculadas en dicho Estado. En este artículo no se excluye ninguna jurisdicción penal que se ejerza de acuerdo con las leyes nacionales.

Igualmente, en el Art. 4o. se indican algunas excepciones diciéndose en términos generales, que no podrá ser perturbado el vuelo de una aeronave por un Estado Contratante que no sea el de matrícula con el fin de hacer efectiva su jurisdicción penal sobre una infracción que se cometa a bordo.

Las excepciones sobre esto, son las siguientes:

- a) Que la infracción cause efectos en el territorio de tal Estado.
- b) Que la infracción haya sido cometida por o contra un nacional de tal Estado o por una persona que sea residente.
- c) Que la infracción afecte la seguridad de tal Estado.
- d) Que la infracción sea una violación de los reglamentos sobre vuelo o maniobra de las aeronaves en tal Estado.
- e) En los casos en que sea necesario ejercer la jurisdicción con el objeto de cumplir las obligaciones de tal Estado de acuerdo con un convenio internacional multilateral.

## FACULTADES Y MEDIDAS QUE PUEDE EFECTUAR EL COMANDANTE DE LA AERONAVE.— Limitaciones.—

Creemos que ésta es la parte más interesante del Convenio, porque da al comandante autoridad para enfrentarse a los peores delincuentes, incluso con la fuerza. En el Capítulo III figura esto en el Art. 6o., que es muy significativo al respecto.

En su inciso 1o. se especifica que, cuando tenga razones fundadas el comandante de la aeronave, para estimar que una persona ha cometido o está al borde de cometer a bordo un acto o infracción previstos en el Art. 1o., párrafo 1, podrá aplicar a tal persona las medidas que estime razonables incluyendo las coercitivas, con la finalidad de: a) proteger la seguridad de la aeronave y de las personas y bienes que estén en la misma; b) para mantener el orden y la disciplina; c) con el objeto de entregar dicha persona a las autoridades competentes o desembarcarla de acuerdo al Convenio.

El inciso 2 de este artículo, con el objeto de que el comandante no tenga que actuar solo, le confiere autoridad para exigir o permitir la ayuda de los miembros de la tripulación y solicitar o autorizar, sin exigir, la cooperación de los pasajeros para tomar medidas coercitivas contra la persona sobre la que tenga derecho.

Sin embargo, este artículo es más amplio en lo que se refiere a las medidas de seguridad al facultar a cualquier miembro de la tripulación o pasajero para tomar medidas igualmente preventivas, razonables, sin la autorización del comandante, cuando tenga razones basadas en la creencia de que son urgentes tales medidas para proteger la seguridad de la aeronave y de los bienes y personas que se hallen en ella.

Las medidas coercitivas que se imponen a una persona de acuerdo al Art. 6o., no deberán seguir aplicándose más allá de cualquier punto de aterrizaje, según el Art. 7o., salvo que: a) dicho punto se encuentre en el territorio de un Estado no contratante cuyas autoridades no autoricen el desembarco a tal persona o se hayan impuesto las medidas coercitivas de acuerdo al citado Art. 6o., párrafo c), para permitir su entrega a las autoridades; b) que la aeronave efectúe un aterrizaje forzoso y la persona no pueda ser entregada a las autoridades competentes por el comandante de la aeronave; c) que la persona acepte continuar el viaje bajo las medidas coercitivas.

El comandante de la aeronave tan pronto como le sea posible, notificará a las autoridades de tal Estado, antes de aterrizar en el mismo, con una persona a bordo sometida a las medidas coercitivas, de que se encuentra en el avión una persona sujeta a dichas medidas, así como los motivos de haber optado por ellas.

**Caso en que el Comandante puede Desembarcar Personas.**— De acuerdo a los fines previstos en el Art. 6o., párrafo 1a) ó 1b), el comandante de la aeronave podrá desembarcar en el territorio de cualquier Estado en el que aterrizar a cualquier persona de la que crea por razones fundadas, que ha cometido o está a punto de cometer un acto previsto en el Art. 1o., párrafo 1b). Deberá comunicar tal medida a las Autoridades del Estado donde desembarque a la persona, el hecho de haber efectuado el desembarque y los motivos (Art. 8o.).

**Entrega de Personas por el Comandante a las Autoridades del Lugar en que Aterrizan.**— Según el Art. 9o., inciso 1, si el comandante de la aeronave tiene motivos para estimar que una persona ha cometido a bordo una infracción grave según las leyes penales del Estado de matrícula de la aeronave, podrá entregarla a las autoridades competentes de cualquier Estado Contratante en cuyo territorio aterrice.

El inciso 2 precisa que, el comandante de la Aeronave tan pronto como sea posible, incluso antes de aterrizar en el territorio de un Estado Contratante con una persona a la que quiere entregar de acuerdo al inciso 1, deberá notificar a las Autoridades de tal Estado su intención y los motivos que lo impulsen a ello.

Asimismo, según el inciso 3 de este artículo que comentamos, el comandante deberá proporcionar a las autoridades a las que entregue al presunto delincuente y de acuerdo al presente artículo, las pruebas e informes que tenga en su posesión legítima de acuerdo con las leyes del Estado de matrícula de la aeronave.

**No Responsabilidad por las Medidas Adoptadas.**— No serán responsables en procedimiento alguno y por motivos de cualquier trato sufrido por la persona, objeto de las medidas tomadas de acuerdo a lo dispuesto en el Convenio, el comandante de la aeronave, los miembros de la tripulación, los pasajeros, el propietario, el operador de la aeronave y la persona en cuyo nombre se realiza el vuelo.

**Extorsión de Aeronaves.**— Punto importantísimo del Convenio, que regula lo que respecta a los actos tendientes a recuperar o mantener la autoridad del comandante y a disminuir los efectos del acto negativo sobre las personas, carga y la aeronave, es al que hace referencia el Art. 11o. del Convenio, cuando en el inciso 1 dice que cuando una persona a bordo, recurriendo a la violencia o a la intimidación, cometiera cualquier acto ilícito de apoderamiento, interferencia o ejercicio del control de la aeronave en vuelo, o sea inminente la realización de tales actos, con el objeto de que el comandante de la aeronave recobre o mantenga el control de la misma, los Estados Contratantes tomarán todas las medidas convenientes.

En el inciso 2, este artículo dispone que de acuerdo a lo expuesto en su inciso 1, el Estado Contratante en que aterriza la aeronave deberá devolver la misma y su carga a sus legítimos poseedores, así como permitirá que los pasajeros y tripulantes continúen su viaje lo antes posible.

**Facultades y Obligaciones de los Estados.**— El Capítulo V del Convenio se refiere a este tema que comprende los Arts. 12o. a 15o., determinándose en ellos las obligaciones y responsabilidades de los Estados Contratantes, cuando aterrice, después del acto delictuoso en su territorio la aeronave. Por el Art. 12o. se obliga a todo Estado Contratante a permitir al comandante de la aeronave matriculada en otro Estado Contratante a desembarcar a cualquier persona de acuerdo a lo dispuesto en el Art. 8o. del Convenio, párrafo 1.

**Obligación del Estado de Recibir a la Persona que se le Entrega.**— Art. 13o.: “1. Todo Estado Contratante aceptará la entrega de cualquier persona que el comandante de la aeronave le entregue en virtud del Art. 9o., párrafo 1”.

“2. Si un Estado Contratante considera que las circunstancias lo justifican, procederá a la detención o tomará otras medidas para asegurar la presencia de cualquier persona que se presuma que ha cometido uno de los actos a que se refiere el Art. 11o., párrafo 1, así como de cualquier otra persona que le haya sido entregada. La detención y demás medidas se llavarán a cabo de acuerdo con las leyes de tal Estado, y se mantendrán solamente por el período que sea razonablemente necesario, a fin de permitir la iniciación de un procedimiento penal o de extradición”.

“3. La persona detenida de acuerdo con el párrafo anterior tendrá toda clase de facilidades para comunicarse inmediatamente con el representante correspondiente del Estado de su nacionalidad que se encuentre más próximo”.

“4. El Estado Contratante al que sea entregada una persona en virtud del Art. 9o., párrafo 1, o en cuyo territorio aterrice una aeronave después de haberse cometido algunos de los actos previstos en el Art. 11o., párrafo 1o., procederá inmediatamente a una investigación preliminar sobre los hechos”.

“5. Cuando un Estado, en virtud de este artículo, detenga a una persona, notificará inmediatamente al Estado de matrícula de la aeronave y al Estado del que sea nacional el detenido y, si lo considera conveniente, a todos los demás Estados interesados, tal detención y las circunstancias que la justifican. El Estado que proceda a la investigación preliminar prevista en el párrafo 4 del presente artículo comunicará sin dilación sus resultados a los Estados antes mencionados e indicará si se propone proceder contra dicha persona”.

**Facultades del Estado que Acepta el Desembarco.**— Según el Art. 14o., inciso 1, en el caso de una persona que ha sido desembarcada de acuerdo con el Art. 8o., párrafo 1, entregada de acuerdo con el Art. 9o., párrafo 1, o desembarcada luego de haber incurrido en alguno de los actos considerados en el Art. 11o., párrafo 1, no pueda o no quiera proseguir el viaje, el Estado de aterrizaje, si rehusa admitirla y se trata de una persona que no sea nacional del mismo o residente, podrá enviarla al Estado del que sea nacional o residente o al Estado de donde comenzó su viaje aéreo.

En el inciso 2 del Art. 14o. se indica que, el desembarque, entrega, detención o adopción de las medidas a las que se hace referencia en el Art. 13o., párrafo 2, o el envío de la persona según el inciso 1 de este artículo, no se considerarán como admisión en el territorio del Estado Contratante interesado a los efectos de sus leyes relativas a la entrada o admisión de personas, y las disposiciones del presente Convenio no afectarán a las leyes de un Estado Contratante que tratan de la expulsión de personas de su territorio.

**Derechos de la Persona que ha sido Desembarcada.**— Art. 15: “1. A reserva de lo previsto en el artículo precedente, cualquier persona desembarcada de conformidad con el Art. 8o.,

párrafo 1, entregada de acuerdo con el Art. 9o., párrafo 1, o desembarcada después de haber cometido alguno de los actos previstos en el Art. 11o., párrafo 1, que desee continuar su viaje, podrá hacerlo tan pronto como sea posible hacia el punto de destino que elija, salvo que su presencia sea necesaria, de acuerdo con las leyes del estado de aterrizaje, para la instrucción de un procedimiento penal o de extradición”.

“2. Sin perjuicio de lo dispuesto en sus leyes sobre entrada, admisión, expulsión y extradición, el Estado Contratante en cuyo territorio sea desembarcada una persona de acuerdo con lo dispuesto en el Art. 8o., párrafo 1o., o entregada de conformidad con el Art. 9o., párrafo 1, o desembarque una persona a la que se le impute algunos de los casos previstos en el Art. 11o., párrafo 1, le concederá, en orden, a su protección y seguridad, un trato no menos favorable que el dispensado a sus nacionales en las mismas circunstancias”.

**Otras Disposiciones.**— El Capítulo VI se refiere a diversas disposiciones, como las que se mencionan en el Art. 16o., inciso 1, que se refiere a que las infracciones cometidas a bordo de aeronaves con matrícula de un Estado Contratante, serán consideradas a los fines de extradición como cometidas no sólo en el sitio en que hayan sucedido, sino en el territorio del Estado de matrícula de la aeronave. El inciso 2 del citado artículo dispone que con excepción de lo indicado en el inciso 1, ninguna disposición de este Convenio, debe interpretarse como una obligación de conceder la extradición.

Los artículos 17o. y 18o. del Convenio se refieren a diversas medidas precautorias que deben emplear los Estados para no perjudicar la seguridad y desempeño de la navegación aérea, así como la obligación de los Estados Contratantes de designar como Estado de matrícula a uno de ellos cuando por contar con organizaciones de explotación en común o casos semejantes, empleen aeronaves no matriculadas en un Estado determinado, debiendo comunicarlo a la OACI, la que a su vez notificará a los Estados Partes del Convenio.

**Conferencia Diplomática de La Haya.**— Del 1o. al 16 de Diciembre de 1970, se efectuó en la Ciudad de La Haya una Conferencia Diplomática, en ésta se elaboró el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aviones, asegurándose el castigo

de los culpables por medio de la extradición o a través del juicio por los Tribunales del Estado en que el delincuente hubiere sido detenido.

**Tipificación del Delito.**— El Art. 1o. del Convenio de La Haya, dice al respecto que comete un delito toda persona que a bordo de una aeronave se apoderase de la misma o ejerciera el control o intentare cometer alguno de estos actos, ilícitamente, mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación o bien sea cómplice de la persona que cometa o intente cometer cualquiera de tales actos.

**Determinación del Momento en que se Encuentra en Vuelo la Aeronave y Campo de Aplicación del Convenio.**— El párrafo 1o. del Art. 3o., precisa que una aeronave se encuentra en vuelo, desde el momento en que se cierran todas las puertas externas de la aeronave después del embarque, hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque. También se considera en el citado artículo, que en caso de aterrizaje forzoso el vuelo continúa hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave, personas y bienes de a bordo.

Los incisos siguientes del Art. 3o. se ocupan de la aplicación del Convenio, al indicar que éste no se aplicará a las aeronaves utilizadas en servicios militares, de aduana y de policía, según el inciso 2.

El inciso 3 indica que el Convenio será aplicable si el lugar de despegue o el de aterrizaje real de la aeronave implicada, está situado en territorio de Estado que no es el de su matrícula, sea de una aeronave en vuelo internacional o en vuelo interno.

Según los casos previstos en el Art. 5o., el Convenio no se aplicará, se explica en el inciso 4, si el lugar de despegue y el de aterrizaje real de la aeronave implicada, están ubicados en el territorio de uno solo de los Estados referidos en dicho artículo.

El inciso 5 determina que a pesar de lo dispuesto en los párrafos 3 y 4 del presente artículo, se aplicarán los Arts. 6o., 7o., 8o. y 10o., cualquiera que sea el lugar de despegue o de aterrizaje real de la aeronave, si el delincuente o presunto delincuente, es encontrado en el territorio de un Estado distinto del de matrícula de dicha aeronave.

**Jurisdicción.**— (Art. 4o.).— “1. Cada Estado Contratante tomará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción sobre

el delito y sobre cualquier acto de violencia cometido por el presunto delincuente, contra los pasajeros o la tripulación, en relación directa con el delito en los casos siguientes”:

“a) si el delito se comete a bordo de una aeronave matriculada en tal Estado”;

“b) si la aeronave a bordo, de la cual se comete el delito, aterriza en su territorio con el presunto delincuente todavía a bordo”;

“c) si el delito se comete a bordo de una aeronave dada en arrendamiento sin tripulación a una persona que en tal Estado tenga su oficina principal o, de no tener tal oficina su residencia permanente”.

“2. Asimismo, cada Estado Contratante tomará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción sobre el delito en el caso en que el presunto delincuente se halle en su territorio y dicho Estado no conceda la extradición, conforme al Art. 8o., a los Estados previstos en el párrafo 1 del presente artículo”.

“3. El presente Convenio no excluye ninguna jurisdicción penal ejercida de acuerdo con las leyes nacionales”.

**Sobre el Delincuente.**— El Art. 6o. dispone las medidas a tomar con relación al delincuente, al autorizar, en su inciso 1, a todo Estado Contratante dentro de cuyos límites se encuentre el delincuente o presunto delincuente, a su detención o a tomar medidas par asegurar su presencia, si considera que las circunstancias justifican tal actitud. Todo esto se hará, detención y demás medidas, según las leyes de tal Estado y sólo por el tiempo que sea necesario a fin de iniciar un procedimiento penal o de extradición. Dicho Estado, de acuerdo al inciso 2, iniciará lo más pronto posible, una investigación preliminar de los hechos y la persona detenida (inciso 3) según el inciso 1 del artículo, deberá tener toda clase de facilidades para comunicarse con el representante que se encuentre más próximo, del Estado de su nacionalidad.

Asimismo, el inciso 4 de este artículo del Convenio, obliga a notificar inmediatamente de la detención y las circunstancias en que se basa, al Estado que en virtud de este artículo haya detenido a una persona, al Estado de matrícula de la aeronave, al Estado citado en el Art. 4o., párrafo 1 c), al Estado del que sea nacional el detenido y, si lo considera conveniente, a todos los demás Estados interesados. El Estado que realice la investigación preli-

minar de la que se habla en el inciso 2 del artículo, deberá comunicar sin demoras los resultados de dicha investigación a los Estados antes mencionados indicando si está decidido o no a ejercer su jurisdicción.

**Persecución y Extradición.**— Según el Art. 7o. el Estado Contratante en cuyo territorio fue encontrado el presunto delincuente, sino procede a la extradición del mismo, debe poner el caso ante las autoridades competentes para el juicio consiguiente, sin excepciones y sin considerar que el delito haya sido cometido o no en su territorio. Las autoridades deberán tomar una decisión en las mismas condiciones que las aplicables a los delitos comunes de carácter grave, de acuerdo con la legislación de tal Estado.

El Art. 8o., se refiere a la extradición y en su inciso 1 indica que: “El delito se considerará incluido entre los delitos que den lugar a extradición en todo tratado de extradición celebrado entre Estados Contratantes. Los Estados Contratantes se comprometen a incluir el delito como caso de extradición en todo tratado de extradición que celebren entre sí en el futuro”.

“2. Si un Estado Contratante que subordine la extradición a la existencia de un tratado, recibe de otro Estado Contratante, con el que no tiene tratado, una solicitud de extradición, podrá discrecionalmente considerar el presente Convenio como la base jurídica necesaria para la extradición referente al delito. La extradición estará sujeta a las demás condiciones exigidas por el derecho del Estado requerido”.

“3. Los Estados Contratantes que no subordinen la extradición a la asistencia de un tratado, reconocerán el delito como caso de extradición entre ellos, sujeto a las condiciones exigidas por el derecho del Estado requerido”.

“4. A los fines de la extradición entre Estados Contratantes, se considerará que el delito se ha cometido, no solamente en el lugar donde ocurrió, sino también en el territorio de los Estados obligados a establecer su jurisdicción de acuerdo con el Art. 4o., párrafo 1”.

**Conferencia Diplomática de Montreal.**— Bajo los auspicios de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), se celebró en Montreal una Conferencia Diplomática, en la que participaron 61 Estados y 7 organizaciones internacionales. En dicha Conferencia se elaboró y firmó el 23 de Setiembre de 1971, el

Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la Aviación Civil, que trata primordialmente de los atentados y de los ataques armados, contra la Aviación Civil Internacional, sus instalaciones y servicios, previendo medidas jurídicas mediante la extradición o enjuiciamiento y contando con la colaboración de naciones de todo el mundo para prevenir los delitos.

**Tipificación del Delito.**— El Art. 1o. del Convenio estima que se comete delito en los casos en que una persona ilícita e intencionalmente: a) efectúe contra otra persona a bordo de una aeronave en vuelo, actos de violencia que puedan constituir un peligro para la seguridad de la aeronave; el inciso b) considera también el caso de destrucción de una aeronave en servicio o que sufra daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, los mismos constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave; c) coloque dicha persona o haga colocar por cualquier medio en una aeronave en servicio un artefacto o sustancia que pueda destruir la aeronave o causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo; d) destruya o perjudique las instalaciones o servicios de la navegación aérea o perturbe su funcionamiento, si tales actos, son un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo; e) dé intencionalmente informes valiosos que expongan en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo.

Asimismo en el inciso 2 de este artículo se considera que incurre en delito la persona que intentare cometer cualquiera de los delitos citados en el párrafo 1 del artículo o sea cómplice de la persona que los cometa o intente cometerlos.

**Especificación del momento en que se Encuentra en Vuelo y en Servicio la Aeronave.**— Para los fines del Convenio el Art. 2o., estipula que: a) una aeronave se encuentra en vuelo desde que se cierran todas las puertas externas después del embarque hasta que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque; en caso de aterrizaje forzoso se estimará que el vuelo prosigue hasta que las autoridades se hagan cargo de la aeronave, bienes y personas de a bordo;

b) También se considera que una nave se encuentra en servicio desde el momento que el personal de tierra o la tripulación empieza las operaciones previas a un determinado vuelo durante 24 horas posteriores a cualquier aterrizaje; en todo caso el período

en servicio se prolongará por el tiempo que la aeronave se encuentre en vuelo conforme al párrafo a) de este artículo.

**Severidad de las Penas.**— (Art. 3o.)— Los Estados Contratantes se obligan a establecer penas severas para los delitos mencionados en el Art. 1o.

**Campo de Aplicación del Convenio.**— (Art. 4o.)— “1. El presente Convenio no se aplicará a las aeronaves utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía”.

“2. En los casos previstos en los incisos a), b), c) y e) del párrafo 1 del Art. 1o., el presente Convenio solamente se aplicará, ya se trate de una aeronave en vuelo internacional, ya en vuelo interno si:”

“a) el lugar real o previsto de despegue o de aterrizaje de la aeronave está situado fuera del Estado de matrícula; o”

“b) el delito se comete en el territorio de un Estado distinto del de matrícula de la aeronave”.

“3. No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 del presente artículo, en los casos previstos en los incisos a), b), c) y e) del párrafo 1 del Art. 1o., el presente Convenio se aplicará asimismo si el delincuente o el presunto delincuente es hallado en el territorio de un Estado distinto del de matrícula de la aeronave”.

“4. Por lo que se refiere a los Estados mencionados en el Art. 9o., no se aplicará el presente Convenio en los casos previstos en los incisos a), b), c) y e) del párrafo 1 del Art. 1o., si los lugares mencionados en el inciso a) del párrafo 2 del presente artículo están situados en el territorio de uno solo de los Estados referidos en el Art. 9o., a menos que el delito se haya cometido o el delincuente o el presunto delincuente sea hallado en el territorio de un Estado distinto de dicho Estado”.

“5. En los casos previstos en el inciso d) del párrafo 1, del Art. 1o., el presente Convenio se aplicará solamente si las instalaciones y servicios de navegación aérea se utilizan para la navegación aérea nacional”.

“6. Las disposiciones de los párrafos 2, 3, 4 y 5 del presente artículo se aplicarán también en los casos previstos en el párrafo 2 del Art. 1o.”.

**Jurisdicción.**— (Art. 5o.)— El artículo en cuestión determina en su inciso 1 que cada Estado Contratante tomará las medidas convenientes para ejercer su jurisdicción sobre los delitos; en estos casos:

a) si el delito se cometiera en el territorio de tal Estado Contratante;

b) si el delito se cometiera contra una aeronave o a bordo, siempre que la aeronave esté matriculada en tal Estado;

c) si aterriza en el territorio del Estado Contratante, con el presunto delincuente todavía a bordo, la aeronave en la que se cometió el delito;

d) si el delito se comete contra o a bordo de una aeronave que se ha dado en arrendamiento sin tripulación a persona que en tal Estado tenga su oficina principal o si no la tiene, su residencia permanente.

En el inciso 2 este artículo indica que todo Estado Contratante realizará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción en los casos de delitos previstos en los incisos a), b), y c) del párrafo 1 del Art. 1o., así como en el párrafo 2 del mismo artículo, en cuanto este último párrafo se refiere a los delitos que se han previsto en dichos incisos o en el caso de que el presunto delincuente esté en su territorio y dicho Estado no conceda la extradición, conforme al Art. 8o., a los Estados previstos en el párrafo 1 de este artículo.

En el inciso 3 se estipula que el Convenio, no excluye jurisdicción penal que se ejerza de acuerdo con las leyes nacionales.

**Medidas sobre el Delincuente.**— El Art. 6o. del Convenio en el inciso 1, faculta a todo Estado Contratante, si estima que las circunstancias lo justifican, y si en su territorio se encuentra el delincuente o el presunto delincuente, a proceder a su detención o a tomar las medidas que juzgue necesarias para asegurar su presencia. La detención y medidas serán de acuerdo a las leyes de tal Estado y por el tiempo que sea conveniente con el objeto de permitir la iniciación de un procedimiento penal o de extradición.

El Estado, se indica en el inciso 2, deberá proceder inmediatamente a una investigación preliminar de los hechos.

La persona detenida, de acuerdo con el inciso 1 de este artículo, se indica en el inciso 3, deberá contar con toda clase de facilidades para comunicarse con el representante del Estado del que es ciudadano.

Cuando, según este artículo, un Estado detenga una persona, deberá notificar inmediatamente de la detención y los motivos, a los Estados que se mencionan en el párrafo 1 del Art. 5, al

Estado del que sea ciudadano el detenido o si lo estima conveniente a los demás Estados interesados. El Estado que efectúe la investigación de la que se habla en el inciso 2 de este artículo, deberá informar sin demora sus resultados a los Estados antes mencionados, precisando si se propone ejercer su jurisdicción.

**Extradición.**— (Art. 8o.).— “1. Los delitos se considerarán incluídos entre los delitos que den lugar a extradición en todo tratado de extradición celebrado entre Estados Contratantes. Los Estados Contratantes se comprometen a incluir los delitos como caso de extradición en todo tratado de extradición que celebren entre sí en el futuro”.

“2. Si un Estado Contratante, que subordina la extradición a la existencia de un tratado, recibe de otro Estado Contratante, con el que no tiene tratado, una solicitud de extradición, podrá discrecionalmente considerar el presente Convenio como la base jurídica necesaria para la extradición referente a los delitos. La extradición estará sujeta a las demás condiciones exigidas por el derecho del Estado requerido”.

“3. Los Estados Contratantes que no subordinen la extradición a la existencia de un tratado reconocerán los delitos como caso de extradición entre ellos, sujeto a las condiciones exigidas por el derecho del Estado requerido”.

“4. A los fines de la extradición entre Estados Contratantes se considerará que los delitos se han cometido no solamente en el lugar donde ocurrieron, sino también en el territorio de los Estados obligados a establecer su jurisdicción de acuerdo con los incisos b), c) y d) del párrafo 1 del Art. 5o.”.

**Designación de Aeronave.**— En los casos de los Estados Contratantes que conformen organizaciones de explotación en común del transporte aéreo u organismos internacionales de explotación que empleen aeronaves que sean objeto de matrícula común o internacional, según las circunstancias del caso, de acuerdo al Art. 9o., designarán con respecto a cada aeronave, el Estado de entre ellos que tendrá las atribuciones del Estado de matrícula y que por consiguiente ejercerá la jurisdicción según el Convenio y lo comunicará a la OACI que a su vez notificará a los Estados que integren este Convenio.

**Colaboración Internacional para la Prevención de los Delitos.**— Consideramos que los Arts. 10o. , 11o. y 12o. del Convenio,

tienen una gran importancia por cuanto se refieren a la colaboración y a la prevención del delito a nivel nacional, dándole al Acuerdo de Montreal, una característica especial, clara y coherente.

Efectivamente, el inciso 1, del Art. 10o, dice que los Estados Contratantes, según el derecho internacional y de acuerdo a sus propias leyes, procurarán tomar todas las medidas que sean posibles para impedir que se cometan los delitos que se mencionan en el Art. 1o.

En el artículo que comentamos se indica que cuando se produzca retraso o interrupción del vuelo, por haberse cometido un delito previsto en el Art. 1o., el Estado contratante en cuyo territorio se encuentre la aeronave, tripulación o pasajeros, le proporcionará a éstos todas las facilidades para la continuación del viaje sin demoras, así como que devolverá la aeronave y su carga a sus propietarios elgítimos.

El Art. 11o., dispone que los Estados Contratantes deberán prestarse la mayor ayuda posible para todo proceso penal relativo a los delitos, agregando que en todos los casos, la ley aplicable para la ejecución de una petición de ayuda será la ley del Estado requerido. Sin embargo esta disposición no afectará, se precisa en este artículo, las obligaciones consiguientes de cualquier otro tratado bilateral o multilateral que regule, parcial o totalmente, lo que se refiera a la ayuda mutua en materia penal.

El Art. 12o. determina que en los casos que un Estado Contratante tenga motivos para creer que se va a cometer un delito previsto en el Art. 1o., deberá suministrar según su ley, toda la información posible sobre el asunto, que disponga, a los demás Estados que considere sean los mencionados en el párrafo 1 del Art. 5o.

**B) Sobrevuelo de Zonas Prohibidas o de Tránsito Aéreo Limitado.**— El Art. 9o. de la Convención de Chicago de 1944, se refiere a las zonas prohibidas que los Estados pueden señalar tomando como base el principio de Soberanía y con miras a su defensa así como a la seguridad de las mismas aeronaves que podrían operar por zonas peligrosas. el doctor Folchi, precisa el concepto al decir que: “Podemos definir las zonas prohibidas o de tránsito aéreo limitado como aquellas partes del territorio señaladas por la autoridad, y en las cuales no se permite el sobrevuelo de aeronaves por razones de orden público o de seguridad aeronáutica” (10).

10. Folchi, Mario O., Op. cit. Pág. 114.

C) **Atravesamiento Antijurídico de Frontera.**— Según Folchi: “Será reprimido con prisión de... el que, conduciendo o haciendo conducir una aeronave, atravessare clandestina o maliciosamente la frontera por lugares distintos de los establecidos por la autoridad competente” (11).

D) **Desviación Antijurídica de Ruta Aérea.**— Este delito está vinculado a los dos anteriores y al delito de extorsión de aeronaves, que ya comentamos. Incurrir en él, toda persona, que “desviare indebidamente una aeronave de la ruta aérea prefijada” (12).

E) **Conducción Antijurídica de Aeronave.**— Denominación de tipo genérico que abarca cuatro delitos diferentes pero relacionados a un hecho: la conducción de una aeronave. Estos son: conducción de aeronave sin marcas de nacionalidad o matrícula o con marcas falsas; conducción de aeronave sin certificado de aeronavegabilidad, de esto hablan concretamente las Convenciones de París de 1919 (Art. 11o.) y de Chicago de 1944 (Art. 31o.), así como su anexo 8, al disponer que las aeronaves operantes cuenten con un certificado de aeronavegabilidad que acredite su capacidad técnica de vuelo, entre otras cosas; conducción de aeronave sin certificado de idoneidad, es decir que incurre en delito “el que condujere o hiciere conducir una aeronave, sin poseer la correspondiente certificación de idoneidad”. (13). Las Convenciones de París y de Chicago se refieren a lo mismo, en sus Arts. 12o. y 32o. anexo 1, respectivamente; conducción de aeronave con más de una nacionalidad. El Convenio de Chicago determina la norma de única nacionalidad (Art. 17o.).

F) **Violación de Deberes del Funcionario a Cargo del Control del Tránsito Aéreo.**— Folchi, se adhiere a la formulación que de este delito hace la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico (ALADA) en el Código Aeronáutico Latinoamericano, que esta Asociación ha preparado, cuando dice que: “Será reprimido con prisión de uno a tres años el funcionario a cargo del control del tránsito aéreo, que permitiera la realización del mismo en cualesquiera de las condiciones prescritas en el artículo precedente”, estas son: conducción de aeronave sin certificado de aeronavegabilidad o sin certificación de idoneidad.

11. Loc. cit. Pg. 124.

12. Ibidem. Pg. 129.

13. Ibidem. Pg. 149.

**G) Violación de Deberes del Funcionario a Cargo de la Certificación de Idoneidad.**— Delito muy semejante al anterior, que afecta la seguridad de los vuelos si un funcionario olvidando su responsabilidad, otorgara certificaciones de idoneidad quebrantando disposiciones de la ley o del reglamento.

**H) Transporte Prohibido.**— Este delito, según Folchi, podría tipificarse como: “... el que, sin la debida autorización, transportare, hiciere transportar o autorizase a transportar en una aeronave, explosivos, inflamables, armas, municiones de guerra o elementos radioactivos peligrosos” (14).

**I) Denegación de Socorro.**— La institución del socorro es una de las más caracterizadas del Derecho Aeronáutico, y se refiere principalmente a la búsqueda, asistencia y salvamento. Quizás, el concepto de denegación de socorro sea un poco genérico, como reconoce Folchi, pero esa misma amplitud conceptual no sólo comprende la denegación de auxilio o el abandono de personas, delitos comunes ambos, sino los posibles daños a las aeronaves y a la carga.

**J) Violación de Seguridad de los Aeródromos.**— El Art. 205o. del proyectado Código Aeronáutico Latinoamericano de ALADA, es muy indicativo, al presicar que: “Será reprimido con prisión de uno a cuatro años el que a sabiendas, realice cualquier acto tendiente a poner en peligro la seguridad de un aeródromo...”.

**K) Señalamiento y Comunicación Antijurídicos.**— Folchi describe este delito, al indicar que: “...el que a sabiendas, pusiere en peligro la seguridad de una aeronave por: a) la supresión de señales; b) medio de señales falsas; c) dar comunicaciones indebidas u omitir las debidas; d) interferir comunicaciones aeronáuticas” (15).

**L) Echazón Prohibida.**— Art. 210o. del Código Aeronáutico Latinoamericano: “Será reprimido con prisión de dos meses en un año el que desde una aeronave en vuelo, no tratándose en caso de peligro grave para la misma, arrojaré objetos susceptibles de causar daños a personas o bienes en la superficie”.

**LL) Vuelo Peligroso.**— Los vuelos peligrosos afectan además de la seguridad de los pilotos y aviones que los realizan, la de los terceros en la superficie. Folchi denomina como tal “...el que con-

14. Ibidem, Pg. 161

15. Ibidem, Pg. 177.

dujere o hiciere conducir una aeronave en vuelos prohibidos” (16).

M) **Atentado Contra la Aeronave.**— Según Folchi: “... el que de cualquier modo atentare contra una aeronave en vuelo” (17).

N) **Operación Antijurídica de Servicios Comerciales.**— Esta figura delictiva sólo está considerada en la Ley Aeronáutica del Canadá, que en su Art. 16o. dice así:” 1. Nadie operará un servicio aéreo comercial sin tener una autorización de acuerdo con la sección 15. 2. El que viole la subsección 1. es culpable de un delito y es responsable de condena por juez sin jurado a multa no mayor de \$ 5,000.00 ó a prisión no mayor de un año o a ambas penas. 3. Cuando el culpable del delito descrito en la subsección. 2. es una empresa, todas las personas que al tiempo de la comisión del delito eran directores de la empresa serán culpables del delito, salvo que prueben que el acto constitutivo del delito tuvo lugar sin su consentimiento o conocimiento, o que tomó la debida diligencia para evitar la comisión de dicho delito” (18).

Como muy bien afirma Folchi, esta figura no debe catalogarse entre los delitos sino en la lista de contravenciones o faltas administrativas, porque la Ley Canadiense está estableciendo a través del Art. 16o. de su Ley Aeronáutica, una responsabilidad casi objetiva para los directores de las compañías que son inculcados criminalmente, pudiendo sólo eximirse si demuestran su desconocimiento del hecho punible o que tomaron las medidas necesarias para que no ocurriese el hecho. La organización de las transportadoras aéreas es muy compleja y un director no puede estar al tanto de una serie de cuestiones de trabajo, a veces pequeñas, que no son controladas por él directamente.

**Jurisdicción y Competencia.**— Los doctores Foglia y Mercado, en su obra “Derecho Aeronáutico”, opinan que la jurisdicción se funda en el ejercicio de la soberanía, mientras que la competencia, siendo la facultad de un magistrado para conocer de determinados casos, se basa en la conveniencia de una buena administración de justicia. Sin embargo, el transporte aéreo en razón de su propia naturaleza requiere de toda la amplitud posible para

---

16. Ibidem, Pg. 183.

17. Ibidem, Pg. 187.

18. Ibidem, Pg. 187.

realizarse, lo que afecta no sólo al espacio aéreo del territorio del Estado de las aeronaves pertenecientes a dicho Estado, sino a los espacios aéreos sujetos a otras soberanías de otros Estados, sin considerar aquellos lugares que no están comprendidos en jurisdicción alguna. Esta circunstancia ha creado un problema, cual es, el de determinar la ley aplicable en los casos de hechos delictuosos cometidos en el acto del vuelo.

Para resolverlo, han surgido varias teorías que vamos a examinar a continuación:

A. *Ley del Territorio Sobrevolado*.— Se basa en la deducción lógica de que el reconocimiento de la soberanía del territorio del Estado sobrevolado, implica también la de su espacio aéreo y por consiguiente la sujeción a sus leyes, procedimientos y tribunales. Esta teoría no resuelve los casos de la ley aplicable en aeronaves que sobrevuelan territorios no sujetos a soberanía alguna o sobre el mar no territorial. Además y aún suponiendo que el hecho delictuoso se produjera sobre territorios sujetos a soberanía, se hace muy difícil determinar la ley aplicable, dada la gran velocidad de las modernas naves aeronáuticas con las que para cruzar un país se requiere poco tiempo al cabo del cual, ya se está sobre otro Estado y así sucesivamente.

B. *Ley de la Bandera de la Aeronave*.— En 1902, Fauchille, sostenía que al inscribirse a una aeronave en un Estado y al otorgarle éste el certificado de matrícula y por lo tanto el pabellón, la aeronave quedaba sujeta a las leyes de dicho país, sin importar la nacionalidad de las víctimas o actores. Esta teoría para muchos juristas, no es viable cuando la aeronave sobrevuela territorios extranjeros porque implicaría una legislación foránea en el espacio aéreo de otro Estado, con lo que se estaría atentando contra la soberanía de dicho Estado.

C. *Ley del Punto de Partida*.— Como su nombre lo indica, consiste en una ficción jurídica por la que se prolongaría la aplicabilidad de la ley del punto de despegue, hasta el momento del aterrizaje, en un lugar sometido a otra soberanía. Evidentemente esta teoría no resiste un serio análisis.

D) *Ley del Lugar del Aterrizaje*.— Sustentada por Pholien, quien afirmaba que con esta ley se podía prescindir del problema de la competencia. Como inconvenientes de esta teoría podemos señalar que el delincuente podía quedar en situación de eludir el

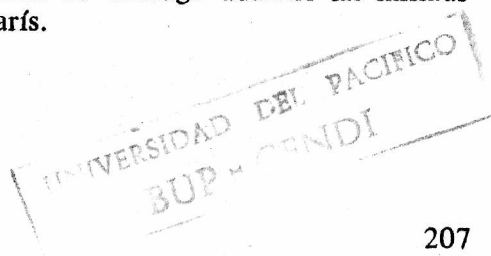
castigo, si las leyes del Estado en el cual hacía escala la aeronave no consideraban como delito el acto realizado o que dado el desarrollo de la técnica aeronáutica que permite recorrer largas distancias en poco tiempo, el piloto estaba en situación de elegir a su conveniencia o capricho el lugar de aterrizaje y por lo tanto la ley correspondiente.

E) *Sistema Eclético.*— La Pradelle en 1930, en el Congreso de Budapest, propuso la vigencia de un sistema por el cual se aplicaría la ley de la bandera o pabellón, siempre que ésta no fuere opuesta a los derechos del Estado sobrevolado, en cuyo caso registraría la ley del territorio.

*Convenciones de París (1919) y de Chicago (1944).*— El Art. 25o. de la Convención de París, dice que: “Cada Estado Contratante se obliga a tomar las disposiciones oportunas para garantizar que toda aeronave que navegue por encima de su territorio o prevista de la contraseña de su nacionalidad en cualquier sitio donde se halle, observe las reglas contenidas en el Anexo D (trata sobre el Reglamento de Señales y Luces sobre la circulación aérea). Cada Estado Contratante se obliga a perseguir a los infractores y castigarlo”. La Convención de París, admitió 2 leyes: la del estado sobrevolado y la de la bandera de la aeronave.

La Convención de Chicago, en su Art. 12o., obliga a los Estados Contratantes a optar por medidas que aseguren que todas las aeronaves que vuelen sobre su territorio o maniobren en él, así como las que lleven la marca de su nacionalidad, no importa donde estén, observen las reglas y reglamentos referentes a los vuelos y maniobras de las aeronaves en tal lugar. Además compromete a cada Estado Contratante a mantener sus propios reglamentos sobre este punto, conforme en todo lo posible, con los que se establezcan en aplicación del Convenio. Sobre altamar las reglas serán también las que se establezcan de acuerdo con el Convenio, debiendo cada Estado Contratante asegurar que se procederá contra toda persona que infrinja los reglamentos aplicables.

Vemos que la Convención de Chicago admitió las mismas leyes que la Convención de París.



## BIBLIOGRAFIA

ALVARO BAUZA ARAUJO. "Principios de Derecho Aéreo".

RUBEN DARIO Y BASUALDO. "Régimen Jurídico del Espacio Aéreo".

JOSE BONET CORREA. "La Responsabilidad en el Derecho Aéreo".

ANDRE HENRY COUANNIER. "Elementos Creadores del Derecho Aéreo".

EDUARDO T. COSENTINO – BURTON A. LANDY y otros. "Cuestiones Actuales de Derecho Aeronáutico".

VICTOR JOSE DELASCIO. "Manual del Derecho de la Aviación".

MANUEL AUGUSTO FERRER (H.). "Espacio Aéreo y Espacio Superior".

RICARDO A. FOGLIA Y ANGEL R. MERCADO. "Derecho Aeronáutico".

MARIO O. FOLCHI. "Los Delitos Aeronáuticos".

JOSE MARIA GARCIA ESCUDERO. "Las Libertades del Aire y la Soberanía de las Naciones".

RAFAEL GAY DE MONTELLA. "Principios de Derechos Aeronáutico".

EDUARDO HAMILTON. "Manual de Derecho Aéreo".

RENE HOOPER. "El Derecho Aeronáutico en el Perú".

JUAN A. LENA PAZ "Compendio de Derecho Aeronáutico".  
3a. Edición.

ENRIQUE MAPELLI LOPEZ. "El Contrato de Transporte Aéreo".

ENRIQUE MAPELLI LOPEZ. "Consideraciones sobre la Extorsión de aeronaves".

IH MING WANG. "La Delimitación de la Soberanía Vertical".

ALEX MEYER. "Compendio de Derecho Aeronáutico".

AGUSTIN RODRIGUEZ JURADO. "Teoría y Práctica del Derecho Aeronáutico".

MAXIMO C. RAITZIN. "El Derecho de la Aeronavegación".

CARLOS SAMPER WILLS. "El Contrato de Transporte Aéreo y la Responsabilidad".

ANTONIO SANCHEZ BUSTAMANTE. "Derecho Internacional Aéreo".

LUIS TAPIA SALINAS. "Manual de Derecho Aeronáutico".

LUIS TAPIA SALINAS. "La Regulación Jurídica del Espacio Aéreo Internacional".

LUIS TAPIA SALINAS. "El Apoderamiento Ilícito de una Aeronave".

LUIS TAPIA SALINAS. "Curso de Derecho Aeronáutico".

FEDERICO N. VIDELA ESCALADA. "Derecho Aeronáutico".

FEDERICO N. VIDELA ESCALADA. "El Derecho Aeronáutico rama autónoma de las ciencias jurídicas".