

EL ABORDAJE AERO - ESPACIAL

MANUEL AUGUSTO FERRER (h.)

Señor Relator, Profesor doctor Aldo Armando Cocca:

La lectura del tema a su cargo, me ha sugerido algunas reflexiones respecto a uno de los dos supuestos que prevé el nuevo Código, de los que pueden resultar daños a terceros en la superficie. El abordaje aéreo.

¿Qué se entiende por abordaje aéreo? Colisión entre dos o más aeronaves en movimiento, dice el art. 165. Y como el nuevo Código mantiene el injusto sistema de limitación a la responsabilidad, los terceros perjudicados pueden ver cerceados sus derechos a obtener una indemnización justa si el daño causado es mayor que los topes arbitrarios del art. 160.

Para el nuevo Código aeronáutico, la colisión entre una aeronave y un buque no es abordaje. Pero, para el Tratado de Montevideo de 1940, ratificado por Decreto-ley 7771 del 27 de abril de 1956, sería abordaje marítimo, de acuerdo a la disposición del art. 11, y no daños a terceros en la superficie.

¿Y cuál es la regulación jurídica de la colisión entre aeronave y nave espacial?

La pregunta nos trae la apertura del problema a dos áreas principales: la solución del conflicto entre los derechos de los explotadores de ambos vehículos, y la situación de los terceros en la superficie.

El primer caso nos sitúa frente a un instituto que, sin ser abordaje aéreo para el Código, tampoco es abordaje espacial; todo ello sin perjuicio de que, técnicamente, es abordaje. Si

fuera abordaje aéreo regiría el sistema de responsabilidad subjetiva previsto por el Código aeronáutico en el art. 166, pero con las injustas limitaciones de los arts. 144 y 145. Y digo injustas puesto que, para los pasajeros, a pesar de la dignidad de personas que tienen, la responsabilidad del transportador está limitada al valor de mil argentinos oro; y para la carga, al valor que el expedidor le quiera asignar mediante el pago de una tasa suplementaria.

Si fuera abordaje espacial, doctrinariamente ya que no hay nada legislado en la materia, regiría el doble sistema de responsabilidad. Como dijimos en "El Universo y la Sociedad", pág. 113, el vehículo cósmico (salvando la metáfora, su explotador o propietario), tiene un "derecho a la trayectoria". Esto nos lleva a afirmar que, si el lanzamiento ha sido registrado y comunicado al Secretario General de NU, esa nave espacial tiene derecho a no ser perturbada en la órbita denunciada. Y si fuera perturbada, es decir, si se produjese un abordaje, ella puede obtener la reparación del perjuicio, sin limitación, con solamente probar el nexo de unión entre los daños y la actividad del otro vehículo. Sería así una responsabilidad objetiva del que interfirió en la trayectoria, sin necesidad de probar su culpabilidad o negligencia. Y para el caso de naves espaciales que perdieran la órbita denunciada, regiría el sistema de la responsabilidad subjetiva. Una deberá probar la culpa de la otra.

Veamos la posibilidad de que se produzca el abordaje de la nave espacial con una aeronave. Para que esto ocurra, tiene que encontrarse la nave espacial en el momento del lanzamiento o del reingreso. En ambos casos, es intrusa en un medio o ámbito que no es el suyo, el espacio aéreo. La nave espacial estaría realizando una actividad riesgosa, por la que, objetivamente, debe responder. Sería un caso de responsabilidad objetiva de la nave espacial, fundada en el riesgo creado. Salvo, naturalmente, que se pruebe la culpa de la aeronave. Y para que se diera el supuesto de culpa de la aeronave, tendría que haber entrado ella, fuera por cierto de las rutas aéreas,

en contra de los avisos de lanzamiento formulados y publicados suficientemente, con imprudencia, en la zona de lanzamiento o recuperación. De acuerdo también a los sanos principios del derecho espacial, esta responsabilidad sería ilimitada.

Hasta aquí, la teoría. En el régimen de la ley, la solución sería igual, puesto que, para el Código, no sería éste un abordaje aéreo que autorice al explotador a limitar su responsabilidad.

El segundo caso, el de los terceros en la superficie que reciben daños a consecuencia del abordaje de una aeronave con una nave espacial, nos sitúa ante un problema de interpretación y de justicia.

No siendo abordaje aéreo, para el Código, el abordaje de aeronave y nave espacial, no rigen, en principio, las disposiciones de los arts. 170 y siguientes del CA para el caso.

Pero más injusto sería aplicar las disposiciones del Capítulo II del Código referido, en general, a daños a terceros superficiares por una aeronave. Y ello por las siguientes razones:

a) Porque en el régimen del código, los terceros ajenos al transporte aéreo, siempre se hallan perjudicados. En efecto, por el mecanismo de los arts. 155 y siguientes y 170 y siguientes, ellos no pueden impedir la situación de acogimiento a la limitación de la responsabilidad del transportador. Y a este beneficio, en cambio, y para una situación igual, lo tienen las personas y propietarios de aeronaves y mercancías a que se refiere la Sección B del Capítulo IV, en el art. 166 última parte.

b) Porque teniendo que responder ilimitadamente el propietario de la nave espacial implicada en el abordaje, lo haría limitadamente el de la aeronave, con lo que se crearía una situación de desigualdad ante la Ley, evidentemente inconstitucional, y contraria a derecho.

c) Porque sería una situación no prevista en el código aeronáutico. Por tanto caben las siguientes consideraciones:

c/1) Como situación no prevista debemos considerarla, ya que no son los daños que ocasiona por su sola actividad la

aeronave que la legisla el art. 155 y siguientes. Ello así por haber previsto el Código otra situación para el abordaje aéreo;

c/II) Como situación no prevista, de primera intención aparecería aplicable el art. 2 del Código que remite a los principios generales del derecho aeronáutico;

c/III) Pero no sería ésta la solución del caso, puesto que el problema no es solamente del ámbito del derecho aéreo, ya que interviene el derecho espacial. Estaríamos frente a un supuesto similar al del art. 11 del Tratado de Montevideo que, convencionalmente, regula como abordaje marítimo lo que, en el orden aeronáutico, serían daños a terceros en la superficie.

Como conclusión de lo expuesto, parece oportuno someter al señor Relator las siguientes afirmaciones.

1 — En el abordaje de aeronave con nave espacial responde la segunda ilimitadamente, salvo que pruebe la culpa de la primera.

2 — No rige, en la especie, el Código Aeronáutico.

3 — En el abordaje de aeronave con nave espacial, los terceros en la superficie perjudicados tienen derecho a ser íntegramente indemnizados por el perjuicio sufrido.

4 — Siendo principio del derecho aeronáutico y del espacial el de la responsabilidad objetiva respecto al tercero en la superficie, éste tendrá derecho a la indemnización con sólo probar el daño y que el perjuicio sufrido es a consecuencia del abordaje.

5 — La responsabilidad de los explotadores o propietarios de los vehículos abordados, podrán atenuar o eximir su responsabilidad si prueban que el tercero en la superficie ha causado el daño o ha contribuido a acusarlo.