

LIMITADA O ILIMITADA RESPONSABILIDAD POR DAÑOS OCASIONADOS A LAS AERONAVES EN CASO DE ABORDAJE AEREO

FEDERICO ORTIZ DE GUINEA

El código aeronáutico argentino de reciente sanción regla el abordaje aéreo y sus consiguientes problemas de responsabilidad. También lo hacía el anterior pero ahora está cambiado el método conforme el cual se ordenaba el articulado, habiéndose suprimido la causal de irresponsabilidad por falta de conducción, pilotaje o navegación, manteniéndose, sin embargo, un silencio total sobre un aspecto que nos parece imprescindible que esté reglado. De esto último queremos ocuparnos.

La actual Sección B del Capítulo 4º, título 7 (Responsabilidad), está dedicado a los "Daños causados a aeronaves, personas y bienes embarcados" y así es como ella ha sido denominada.

El legislador ha ampliado esa denominación teniendo en cuenta el contenido de las normas que la sección va a tener, pues en el anterior código sólo se decía "daños a personas y bienes embarcados en caso de abordaje" sin mencionar "las aeronaves", ahora incluidas.

Sin embargo y pese a la denominación del capítulo, había referencia expresa al daño a las aeronaves y obligación de responder por el mismo en los artículos 159 y 161.

Pero, donde se reitera la omisión a toda referencia a la responsabilidad por daños a las aeronaves, es en el art. 169,

que establece la limitación en la misma cifra que la resultante de la aplicación de los artículos 144, 145 y 163¹.

Esos artículos fijan los límites legales de responsabilidad en caso de daños a los pasajeros (art. 144, 1000 arg. oro), mercancía y equipajes (art. 145, 2 arg. oro por kg. y para el equipaje no registrado 40 arg. oro) y transporte gratuito de pasajeros (art. 163, 1000 arg. oro o 300 arg. oro, según se trate de una u otra de las situaciones contempladas por la ley), pero nada dice de la limitación de la responsabilidad en los casos de daños a la aeronave abordada.

Desde que para nosotros la limitación de la responsabilidad es un principio general del derecho aeronáutico, no concebimos la omisión de la referencia a la misma en este hecho ilícito y para el supuesto de daño ocasionado a otro vehículo aeronavegatorio².

Si se resolviera establecer ese límite pensamos que debe tomarse el mismo sistema que informa el art. 160 del código aeronáutico, o sea el kilaje de la aeronave. Pero, teniendo en cuenta que a diferencia del titular del crédito por daños a los bienes en la superficie, extraño en absoluto a la actividad aeronáutica, el damnificado en su aeronave por abordaje aéreo, coparticipa de esa actividad y se expone voluntariamente a los riesgos que ella supone³, estimamos conveniente fijar cifras

¹ Más amplia era aún la omisión de esa limitación en el código anterior; pues no se decía nada de ello ni aún frente a pasajeros, equipaje y carga, sin perjuicio de que la remisión del 3er. apartado del artículo 160 al art. 141 permitiera creer que si bien no estaba la puerta abierta a una interpretación que recogiera el principio, tampoco se hallaba totalmente cerrada.

² También observamos que no se ha dicho nada sobre tal limitación en los casos de daños ocasionados en la ejecución de un trabajo aéreo, cuando ellos no eran ubicables como del tipo "a los bienes en la superficie".

³ Este criterio diferenciador entre partícipes en la actividad aeronáutica y no partícipes, orienta también al legislador argentino, pues no es igual la cifra indemnizatoria a una persona dañada en la superficie o sea no partícipe de tal actividad y un pasajero que sí lo es. Para aquél la limitación por persona es de 2.000 arg. oro; para este solo mil. Interesa más en la limitación y su fijación, esa diferencia que la circunstancia de corresponder el primer caso a un supuesto de responsabilidad objetiva

limitativas más reducidas, que en principio estimamos razonable sea sólo del 50 % de aquella escala, teniendo en cuenta que por lo general, la pérdida de la aeronave colisionada será total.

y el segundo, a otro de responsabilidad subjetiva, con el régimen especial de prueba que marca el art. 142.

La proporción de 2 a 1 es la que nos lleva a proponer el porcentaje de reducción que indicamos en el texto..