

LA RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE GRATUITO

MARIO A. CASANOVA

Bien lo expresa la nota del art. 163 del nuevo Código Aeronáutico, al decir que en el mismo se “introducen modificaciones substanciales”. Si bien, como al igual que en otros tipos de transportes (marítimos o terrestres), en el aéreo siempre se ha tenido en cuenta el que se realiza en forma gratuita, no mereciendo su estudio mayor dedicación, nos ha parecido que los dos artículos que se refieren al mismo, en lo que hacen a la responsabilidad que engendran, y que constituyen el capítulo III del Título VII pueden ser objetos de algún análisis que de alguna manera contribuirá a aclarar conceptos.

Tal como se encuentra estructurado el actual Código Aeronáutico, la actividad aeronáutica comercial puede ser de dos tipos: servicio de transporte aéreo, y trabajo aéreo. Ahora bien, entendemos también por nuestra parte, y el texto del Código lo confirma, que ese transporte puede ser gratuito u oneroso.

Quiere ello decir, que cuando al titular el Capítulo III del Título VII, como “Daños causados en transporte gratuito”, el legislador ha querido, al menos eso a prima facie entendemos, referirse exclusivamente al transporte gratuito; excluyendo, como es lógico al transporte oneroso legislado ya en lo que hace a su responsabilidad en el Capítulo I del mismo Título, y también al trabajo aéreo, ya que éste, como se ha dicho, constituye la otra división de la actividad aeronáutica comercial, que se separa del transporte, y con respecto al cual, atento a la gran

variedad que podría adoptar, se ha preferido contemplarlo en forma amplia, dejando para una reglamentación del Poder Ejecutivo sus detalles particulares a cada caso.

Tal es, según nuestra interpretación, la estructura dada al nuevo cuerpo legal, y que por otra parte nos parece muy lógica. Sin embargo, y a medida que meditamos sobre los artículos 163 y 164, advertimos que los mismos crean algunas dudas interpretativas, que por momentos hasta nos hacen modificar lo expresado con anterioridad.

El primer párrafo del artículo 163, incorporado para llenar una laguna de la ley anterior, según la nota correspondiente, nos remite al Capítulo I del mismo título, por lo que en principio, todas las normas que sobre responsabilidad por daños causados a pasajeros, equipajes o mercaderías transportadas (a título oneroso) son de aplicación igualmente en situaciones similares, aun cuando fueran gratuitas.

Con respecto al transporte de mercaderías o equipajes tal es la norma, y consecuentemente, ya sea gratuito u oneroso, las normas serán similares en los que hace a la responsabilidad del transportador.

Situación distinta se presenta con respecto al transporte de personas, y es aquí donde comienzan nuestras dudas. El mismo artículo 163, en su segundo párrafo contempla este caso. Ya el Código derogado, al referirse al transporte gratuito hacía una diferenciación según éste se llevara a cabo por intermedio de una empresa de transporte público o no (art. 156 a 158 del Código derogado), y tal distinción posibilitaba en el segundo caso, una limitación atenuada de la responsabilidad del transportador, o bien su exoneración.

Hab'a actualmente el Código, del caso de un transporte de persona, gratuito, y "*no realizado en un servicio de transporte aéreo*". En estos casos, no solamente el límite de responsabilidad del transportador es menor (300 argentinos oro), sino que también puede llegar a atenuarse o eximirse por convenio expreso de las partes (párrafo tercero del art. 163).

¿A qué se llama servicio de transporte aéreo? Tal como hemos visto que se estructura nuestra legislación, en lo que hace a la aeronáutica comercial, sería “toda serie de actos destinados a trasladar en aeronave a personas o cosas, de una aeródromo a otro” (art. 92). Quiere decir entonces, y siempre siguiendo el razonamiento primeramente enunciado, que si no es servicio de transporte aéreo, la única posibilidad es que se trate de un “trabajo aéreo”, o bien de una actividad aérea “no comercial”, tal un vuelo bautismo, o bien deportivo. Quizás ha sido esa la intención del legislador, es decir, reservar para quien durante una operación de trabajo aéreo, o de simple actividad aérea “no comercial”, hace ascender una persona a bordo de su aeronave, un tipo de responsabilidad más atenuada o bien inexistente. Si ello es así, o sea que el concepto de servicio de transporte aéreo se contrapone sólo al trabajo aéreo y a la actividad aérea “no comercial”, nos parece más adecuada, y debió haberse mantenido, la solución anterior, es decir, la que hacía variar la responsabilidad en base al carácter de *empresa de transporte aéreo*, principio éste largamente conocido, y consagrado por la Convención de Varsovia de 1929, al incluir en su aplicación a aquel transporte internacional que aunque gratuito se llevare a cabo por medio de una aeronave de una empresa aérea de transporte.

Esta solución nos parece más adecuada, ya que permite atenuar o eximir la responsabilidad del transportador en casos, siempre de transporte gratuito, que son llevados a cabo en virtud de un “servicio de transporte aéreo” (según el concepto de la ley), pero no por empresas de transporte aéreo, sino simplemente por quien no reúne las condiciones de tal, y que puede merecer en consecuencia un trato ventajoso, más aun cuando quien va a actuar como pasajero, conoce y pacta expresamente sobre esa situación.

Observamos también, que tanto el artículo 163 en su segundo párrafo, como el art. 164, se refieren ya no al “transportador”, como pareciera corresponder atento al título del Capítulo, sino al explotador, situación que por otra parte condice

con lo ya dicho, o sea que cuando no hay servicio de transporte aéreo, sólo podremos hablar de trabajo aéreo o bien de actividad aérea “no comercial”, y en estos casos no podremos referirnos a transportador sino a explotador.

Quiere decir entonces, que bajo el título de daños causados en transporte gratuito, se están legislando situaciones que nada tienen que ver con el transporte en sí, siempre de acuerdo al concepto del Código, y en estos casos, según interpretamos, el “explotador” sólo podrá o bien no ser responsable por aplicación de la norma del artículo 142, o bien limitar, atenuar e inclusive eximirse de responsabilidad en el caso de que el daño lo deba soportar una persona embarcada, quedando librado en los demás aspectos, inclusive cuando lo embarcado no es una persona sino alguna cosa, a las normas comunes sobre responsabilidad.

No sabemos si ésta ha sido la intención del legislador, o bien si se trata de una errada interpretación de nuestra parte, cuya posibilidad desde ya aceptamos. Sólo hemos deseado con estas líneas traer una inquietud, que de no ser errada nuestra interpretación, consideramos que debe ser motivo de un replanteo del problema, enmarcándolo dentro del complejo tema de la responsabilidad aérea.