

**UNIVERSIDAD DE MADRID**  
**FACULTAD DE DERECHO**



TESIS DOCTORAL

# **Unificación de la legislación aeronáutica de Hispanoamérica y España**

MEMORIA PARA OPTAR AL GRADO DE DOCTOR  
PRESENTADA POR

**Óscar Fernández Brital**

Madrid, 2015

Ed. 54.304

1964

109

**UNIFICACION DE LA LEGISLACION AERONAUTICA**

**DE**

**HISpanoAMERICA Y ESPAÑA**

---

---

**Por Oscar Fernández Brital**

**"Tesis de doctorado"**

**FACULTAD DE DERECHO**

**M A D R I D-1.964**



**BIBLIOTECA  
DE DERECHO**

A Julia Helena, Haydee y mi padre,  
que posibilitaron esta tesis.

---

---

---

**"Si algo debieramos haber aprendido es con que cautela debe emplearse la palabra imposible. Pues lo que hoy es imposible, puede mañana hacerse realidad, . . . ."**

**-Karl Schutte.**

**"La unificación parcial en cuanto se limite a lo prácticamente posible y a lo útil, debe intentarse y perseguirse, perseveradamente"**

**José Puig Asprer.**

El autor deja expresa constancia de su agradecimiento al Profesor Doctor Luis Tapia Salinas, que no sólo prestó el valioso concurso de su consejo y sus lecciones, para la elaboración de esta tesis, sino que supo brindar la acogida del amigo.

---

## S U M A R I O.

1.	INTRODUCCION.....	9
	1.1 Razones del estudio.....	12
	1.2 Objetivo propuesto.....	21
	1.3 Terminología.....	26
2.	PRESUPUESTOS DE LA UNIFORMIDAD.....	30
	2.1 Territorio.....	31
	2.2 Raza.....	33
	2.3 Religión.....	36
	2.4 Ideales políticos.....	38
	2.5 Similitudes idiomáticas.....	41
	2.6 Unidad jurídica.....	43
	2.7 Importancia de la aeronavegación.	49
3.	CABACTERISTICAS PARTICULARES DEL DERECHO AERONAUTICO QUE POSIBILI- TARON SU UNIFORMIDAD.....	55
	3.1 Origen del derecho.....	57

3.2	Internacionalidad.....	60
3.3	Reglamentarismo.....	65
4.	ANTECEDENTES DE LA UNIFICACION.	69
4.1	Primera Conferencia Panamericana de Aviación, Santiago de Chile 1.916.....	70
4.2	Comisión Interamericana de Aviación Comercial.....	74
	4.2.1. Reunión de la Comisión..	79
4.3	Convención Iberoamericana, Madrid 1.926.....	80
	4.3.1 Razones que la posibilitaron.....	80
	4.3.2 El Convenio.....	86
	4.3.3 Valoración del Convenio.	106
4.4	Convenio Panamericano, La Habana 1.928.....	111
	4.4.1 Orígenes.....	111
	4.4.2 Análisis del Convenio...	114
	4.4.3 Valoración.....	127
4.5	Cuarta Conferencia Comercial Panamericana, Washington 1931..	131
4.6	Séptima Conferencia Internacional Americana, Montevideo 1.933.....	135

4.7	Conferencia Comercial Panamericana, Buenos Aires 1.935.....	140
4.8	Conferencia Técnica Interamericana de Aviación, Lima 1937.....	143
4.8.1	La Comisión Americana-Permanente de Aeronáutica.....	146
4.9	Antecedentes doctrinarios, la opinión de Ambrosini.....	149
4.10	Reuniones Regionales de derecho aeronáutico, Marzo 1957.....	154
4.10.1	Reunión Jurídico Internacional de Montevideo.....	160
4.10.2	Reunión Regional de Derecho Aeronáutico de Rivera.....	161
4.11	Conferencias Regionales de Aviación Civil.....	173
4.12	Primeras Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico.....	184
4.12.1	Orígenes.....	185
4.12.2	Las reuniones.....	188
4.12.3	Importancia de la reunión.....	196
4.12.4	Actividades posteriores... ..	198
4.13	Congresos Hispano-Luso-Americanos de Derecho Internacional.....	200
5.	ANÁLISIS DEL PROYECTO DE CÓDIGO AERONÁUTICO LATINOAMERICANO.....	204
5.1	Orígenes.....	206
5.2	Exposiciones de motivos.....	208
5.3	Metodología.....	209
5.4	Sistema de estudio.....	215

<b>5.5. Análisis del proyecto.....</b>	<b>217</b>
5.5.1 Título preliminar.....	217
5.5.2 Circulación Aérea.....	230
5.5.3 Infraestructura.....	248
5.5.4 Aeronaves.....	252
5.5.5 Personal aeronáutico.....	292
5.5.6 Del explotador.....	308
5.5.7 Contratos de utilización..	312
5.5.8 Transportes aéreos.....	324
5.5.9 De la responsabilidad.....	349
5.5.10 De la búsqueda, la asis-	
tencia y el salvamento...	394
5.5.11 Accidentes.....	410
5.5.12 Seguros.....	424
5.5.13 Prescripción.....	430
5.5.14 Delitos y penas.....	436
5.5.15 Normas de policía.....	457
<b>6. CONCLUSIONES.</b>	<b>461</b>
<b>7. ENSAYO DE BIBLIOGRAFIA TEMATICA.</b>	<b>500</b>
7.1 Tratados generales.....	502
7.2 Por capítulo.....	505

---



---

## I N T R O D U C C I O N

---

La elección de un tema de tesis doctoral, siempre es una tarea ardua, máxime en el caso de los hispanoamericanos que cursamos nuestros estudios en España.

Debemos, por un lado, hacer honor a las enseñanzas de nuestros maestros allende el mar, y retribuir, aunque sea en pequeña medida, la generosa acogida de la Madre Patria, que nos brinda sus claustros y el saber de sus maestros, para la perfección y enriquecimiento de nuestros estudios.

Si a ello sumamos, que muchos traemos una firme vocación, forjada en muchos casos ....

...a lo largo de años de dedicación a una materia, que hemos podido concretar en su fase jurídica, el problema se torna mucho más complicado.

El derecho aeronáutico, si bien es "forzosamente joven", al decir de Chaveau, presenta un cúmulo de doctrina que abarca todos sus aspectos. Quizás esa misma juventud y el hecho de pertenecer a nuestro siglo, hace que nos apasione más su contenido, que tratemos de cooperar a su perfeccionamiento con nuestro aporte.

Nuestro origen, la residencia en España, el contacto con sus cosas, conocidas hasta entonces superficialmente y una vocación inculcada largamente, dieron como fruto la elección del tema:

Unificación de las normas legislativas aeronáuticas de Hispano-América y España.

...

Esto en lo sentimental, en aquello que por tomar nuestras emociones, nos llega primero y no nos deja, analicemos a hora, las frías razones que nos dá la lógica.

---

1. 1.

**RAZONES DEL ESTUDIO.**

---

En la América Hispana, se dán, único caso en el mundo, una serie de circunstancias y de constantes que llevan forzosamente a que sus habitantes, a-pesar de las diferencias de matices que los distinguen, hayan pensado, desde mucho antes de tener individualidad internacional, en ellos como un todo homogéneo.

Esto en cuanto la unidad espiritual, que luego, el devenir de los acontecimientos ha gestado, ya en sus próceres, la idea de la unidad política y más cerca, ya en nuestros días la unidad económica.

Los portentosos avances de la técnica, han producido un cambio total en los valores

....

... que regian al mundo, en la posibilidad de la individualidad nacional.

Ya la Primera Guerra , señaló la gran diferencia que se iba produciendo en las naciones, en relación a su poderío bélico y a su poderío económico.

Las llamadas naciones de segundo rango, deben unirse en la defensa de sus ideales comunes, con el objeto de que de esa unión aparezca una fuerza, si no material, espiritual que equipare la de los colosos despertados en los campos de Marte.

"Por necesitar la organización internacional de "una comunidad de sentimientos y principios", así como de una similitud de preocupaciones, es por lo que el regionalismo posee

... "una raíz histórica inexcusable" (1)

Este regionalismo, se da en la América Hispánica, con caracteres propios, que repetimos, no se presenta en ningún otro lugar.

Contamos pues con un núcleo de naciones, que por diversas razones que se analizarán, forman un conjunto homogéneo, en el que el hecho aviatorio, presenta asimismo características similares. Mencionemos tan solo dos, dila tados territorios en los cuales el avión, se torna el único medio capaz de realizar una conexión rápida y segura, y absoluta carencia de una industria aeronáutica en grado de poderio mundial.

El hecho técnico, trae como consecuencia su reglamentación por la norma jurídica. En hispanoamérica, se dan el conjunto de leyes aere-...

---

(1)

Aguilar Navarro, "Mariano "Derecho Internacional Público", Ed. EISA, Madrid 1952, pág. 248.

..-nauticas con mayores grados de similitud.

Se dá razón así a Picard, cuando dice:

"Un bloque etnico crea y desarrolla su derecho, al mismo tiempo que crece" (1)

Maurice Lemoine, ha realizado un estudio muy detenido de las dificultades que impiden la concreción de un verdadero derecho aeronautico internacional, (2) Señala que ello se debe fundamentalmente, a las diferencias que aparecen en los pueblos y que impiden <sup>la</sup> unificación:

"Estas diferencias, son, en ciertos dominios, tan considerables que impiden prácticamente hallar un minimum de intereses comunes indispensables a la adopción de una regla común"

---

(1)

Picard, Edmond "Le droit et sa diversité nécessaire d'après les races et les nations" *Journal de Droit International Privé*, 1901, pág. 414.

(2)

Lemoine, Maurice "A la recherche du Droit International aerien" *Revue Française de Droit Aerien*, 1.955, pág. 1.

Esos intereses, los hallamos en hispanoamérica en todos los aspectos en que los busquemos.

Mas adelante agrega:

"Diversidad de situaciones geográficas, disparidades económicas, diversidad de conceptos políticos y jurídicos son tres fuentes de divergencias de opiniones" (1)

Esas tres fuentes de divergencias, las podemos utilizar perfectamente en sentido inverso, para avalar nuestro pensamiento. En Hispanoamérica se dan similitud de situaciones geográficas, similitudes económicas e igualdad de conceptos jurídicos, en consecuencia se puede llegar a la concreción de disposiciones comunes.

---

(1)

Lemoine, op. cit. pág. 14.

Sugiere luego seguir lo que llama "el camino vecinal", es decir procurar llegar a la deseada unificación, por medio de unificaciones parciales, que luego a su vez se unan.

"Habiendo imposibilidad de lograr una unificación general, no consiste su solución en buscar una uniformación más limitada en el espacio? No es ello preferible al "Todo o nada"....."

Evidentemente, la situación actual, parece indicar que nos hallamos, si no en un callejón sin salida, al menos en un momento de estancamiento. Sin duda hay que procurar salir de él, y el método sugerido es digno de ser experimentado.

Coincidimos plenamente en que es "preferible una serie de órdenes limitados a un desorden general", que tal es la situación actual en alguna medida.

En nuestros países se hallan reunidas

.....

..... esas condiciones que en su diversidad son elemento de ~~de~~ unión. A riesgo de abundar concluyamos con sus palabras, muy ilustrativas.

"No pudiéndose establecer actualmente un régimen satisfactorio común a todo el mundo, hay que orientarse hacia las soluciones donde se hallen reducidas estas diferencias de orden geográfico, económico y jurídico, que se oponen a la instauración de un orden universal".

Nos queda por último la firme relación, más bien inter relación con España.

Por que pensamos en ella ? Porque para estas naciones americanas, España sigue siendo la Madre Patria, y ellas a su vez se reflejan e incluyen en el modo de ser español.

"Si un gran pensador europeo dijo, hace algunos años, que España era la "reserva moral de Occidente", hoy se podría ampliar el concepto de Keyserling, definiendo a la hispanidad entera como la única fuerza espiritual aun intacta

.....

...

que el mundo conserva y habrá de agradecer mañana. Si el ilustre argentino Ancoátegui pudo decir aquellas palabras estremecidas y estremecedoras: "Nuestra relación con España no es hispanofilia, sino hispanofiliación", con idénticas razones nos enorgullecemos nosotros de nuestra filiación hispanoamericana, porque pensamos, sentimos y soñamos, no como españoles a secas, sino como españoles-americanos. Tales son el peso y la permanencia histórica que gravitan sobre la raza" (1)

La internacionalidad del derecho aeronáutico, será debidamente analizada por presentar ella, no sólo una característica uniformemente señalada por la doctrina, como especial a la naturaleza, sino porque da base a nuestra concepción de un posible acercamiento legal entre este grupo de naciones por un lado y España por otro.

(1)

Artajo, Alberto Martín: "Hacia la comunidad hispánica de naciones" Ediciones Cultura Hispánica, Madrid 1.956 pág. 40.

Desde su aparición, el derecho aeronáutico internacional sintió la necesidad de la codificación (1) y el principal monumento, el Convenio de París de 1.919, perduró largo tiempo, como para señalar, a los que dudaban de la seriedad y estabilidad de la nascente "rama" del "viejo tronco" (2) de las ciencias jurídicas, que reunía las características de algo especial.

Todo nos indica hoy, que nos es aventurado estudiar la posibilidad de una unificación así encarada. Por otra parte la unificación y concreción en reglas comunes de intereses y necesidades comunes, es una realidad de nuestra hora, (3)

.....

---

(1)

Smirnoff, Michel "Le Comité International Technique d'experts juridiques aériens" CITEJA "Thèse, Paris 1.936, Ed. Pierre Bousset.

(2)

Videla Escalada, Federico N. "El derecho aeronáutico rama autónoma de las ciencias jurídicas" B.Aires 1948, Tesis.

(3)

Ver estudios sobre la integración Europea, Universidad de Zaragoza, 1.960.

....., que quizás marque definitivamente el camino a la concordia internacional.

1. 2.

**OBJETIVO PROPUESTO.**

---

Señaladas la serie de circunstancias, que observadas en un principio, justifican este estudio, queda por sentar las bases de lo que se pretende llegar a demostrar, con el mismo.

Nos hemos fijado como objetivo, señalar la posibilidad de unificar las normas jurídico-

....

....  
-aeronáuticas de los países de Hispanoamérica  
y España.

Para ello, deberemos primero señalar  
una serie de coincidencias de diversos órdenes,  
que justifican el que hablemos de dicha posibili-  
dad, en tal marco.

Por qué se ha pensado en tan sólo los  
países de Hispanoamérica y no <sup>en</sup> toda la América ?  
Porque consideramos que si bien ello es deseable,  
como lo sería el llegar a una legislación común  
mundial, de momento no es posible.

Diversas son las condiciones de todo  
orden en que viven los pueblos que se hallan al  
Sur del Rio Grande, de los que lo hacen al norte  
del mismo.

Agreguemos a ello, como lo dijera el  
Doctor Richard Bilder, de los Estados Unidos,

.....

....., en una de las reuniones en que se discutió precisamente un Proyecto de Código Aeronautico Americano,

"El sistema actual del Derecho Aeronáutico de los Estados Unidos, hace que sea difícil introducir en su estructura un nuevo Código Aeronáutico de carácter internacional." (1)

Consideramos pues, que es razonable el pensar en que es posible dicha unificación, pues "hay un fondo común en todas ellas (las legislaciones hispanoamericanas), especialmente, en forma destacada, en las legislaciones aeronáuticas" (2)

---

(1) Actas de la reunión del Comité Jurídico de la III CRAC, sesión del día 14 de Mayo 1963, pág. 1.

(2) Videla Escalada, Federico, en la Quinta Sesión de Trabajo. Primeras Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico, pág. 248.

Concretada esta posibilidad, en los estudios ya realizados, en los congresos celebrados, retomamos esta idea, que como trataremos de señalar no es de hoy ni de ayer y se remonta a los primeros años de la navegación aérea americana, sumando a dichos estudios, una posibilidad ya esbozada en 1.960 por Tapia Salinas cuando dijo:

"Parece pues, que intentar una uniformidad o quizás una unificación no será un absurdo cometido, ni habrá de encontrar dificultades verdaderamente insuperables, puesto que son muchos los puntos de contacto existentes entre nuestros derechos respectivos y para los cuales actúa, en este caso, como elemento común, la aviación verdaderamente internacional e incluso mundial" (1)

A lo manifestado, debemos agregar, que coincidimos en que "En principio la creación

.....

---

(1)

Tapia Salinas, Luis, carta enviada al Presidente de la Comisión Organizadora de las Primeras Jornadas Latinoamericanas de Derecho ~~Internacional~~ Aeronáutico, volumen dedicado a ellas, pág. 269  
El subrayado es nuestro.

...de una ley uniforme es preferible al establecimiento de puros convenios, que dejan subsistir la divergencia entre las diferentes legislaciones"(1) caso en el que nos hallamos en la actualidad, en que varios convenios internacionales legislan gran parte de la navegación aérea, pero como dice la autora mencionada, permiten la subsistencia de divergencias.

Para tratar de lograr nuestro objetivo pues, señalaremos someramente el substracto de realidades comunes que poseemos; mencionaremos aquellas características del derecho aeronáutico que favorecen dicha unificación, recordaremos la forma en que evolucionó esta idea, desde su lejano origen hasta su concreción actual en un proyecto de legislación común, estudiando por fin este, en su contenido y tratando de relacionarlo con la legislación española que deseamos forme parte de esta unificación.

---

(1)

Grinberg Shapiro, Paulina "La unificación del derecho de la aviación" Tesis, México 1957, pag.73

Finalmente, trataremos de ordenar las obras consultadas en la realización de este trabajo, en forma temática, con el propósito de que si la idea cunde y otros desean perfeccionar este intento, encuentren el camino señalado para ello y la labor facilitada.

1. 3.

#### TERMINOLOGIA.

Nos queda por último, concluyendo esta introducción al tema, hacer una breve mención a la terminología.

En múltiples trabajos y congresos, se han empleado otras denominaciones, latinoamericanas, iberoamericanas, para denominar los países que provienen del mismo origen, que han nacido a la comunidad internacional, por el descubrimiento realizado por españoles y portugueses.

Es ese nuestro más lejano origen, la expresión latinoamericana, de creación más reciente, busca no <sup>VA</sup> entronque con el mundo latino, del que nadie duda somos todos herederos, pero sí con otro más cercano y que si bien muchos aportes ha realizado a nuestras culturas americanas, no es de nuestra raigambre, el francés.

España, tiene para todos nosotros, "el sentido amplio del latino Hispania" (1) y por elle .....

---

(1)

Menéndez Pidal, artículo en El Sol 4 de Mayo de 1.917.

.....

a lo largo de todo nuestro trabajo consideramos que el Brasil, surgido del origen portugués, forma parte indisoluble de esa unión de pueblos que denominamos hispanoamérica, porque recordando a Menéndez Pelayo, podemos decir que

"españoles, llamó siempre a los portugueses, Camoens, y aun Almeida Garret, en las notas a su poema de Camoens, afirmó que españoles somos y que de españoles nos debemos denominar todos los que habitamos la península ibérica" (2)

Para nosotros pues, la denominación hispanoamérica, comprende a las naciones no sólo de habla castellana, sino también a nuestro hermano el Brasil que "forma parte integrante del has hispanoamericano y su destino como nación es inseparable del resto del continente" (3)

---

(2)

A. Bonilla y San Martín, "Marcelino Menéndez Pelayo" Madrid 1.914, pág. 208.

(3)

Ugarte Manuel "El porvenir de la América Latina" Valencia 1.911, pág. 41

.....

Con este sentido y por convicción y no por temor a ser "cómplices del fraude" (2) como señala con su gracejo García Sanchis, lo empleamos en este trabajo.

---

(1)

García Sanchis, Federico, "América española"  
Ed. Cultura Hispánica, Madrid 1.963, pag. 121.

2.

**PRESUPUESTOS DE LA UNIFORMIDAD.**

---

Los presupuestos que sirven de basamento, a la uniformidad propuesta, son mayores en algunos casos que en otros; se refieren más concretamente a Hispanoamérica, que a la de esta y España en otros. Nos sirven, sin embargo, para señalar la posibilidad de esta uniformidad, en el núcleo aludido en primer término y por los grandes lazos que unen al mismo con sus patrias de origen, la posibilidad de ampliarlo.

2. 1.

TERRITORIO.

En este caso, claro está, nos referimos a Hispanoamérica, aunque no es la primera vez que se trata de realizar una comparación entre las similitudes geográficas, que presenta España con ciertas regiones de América. Sin embargo, estudio tal escape a nuestros propósitos.

Podemos decir, y eso importa en nuestro desarrollo, que la diversidad de condiciones geográficas en Hispanoamérica, presenta, dentro de sus variedades, una serie de constantes, que sí debemos señalar.

Por de pronto, tenemos una columna verte-  
**bral, la Cordillera de los Andes, que une a todas**  
**esta naciones. Se dan y repiten en ella, periódicamente,**  
**mesetas áridas, valles fértiles, que con**  
**su misma repetición configuran una constante.**

**Las grandes planicies de las repúblicas**  
**del sur, nuestras inmensas pampas, hallan su**  
**equivalente en los llanos de Colombia y Vene-**  
**suela. La exuberancia de las selvas Brasileñas,**  
**se repiten en el Ecuador, Venezuela, Colombia y**  
**las Repúblicas Centroamericanas.**

**Enormes rios, de los que algunos ostentan**  
**su calidad de mundiales, por sus caracte-**  
**rísticas particulares, vinculan sus distintas**  
**zonas. Las particularidades de su suelo, han in-**  
**fluído en el desarrollo de sus hombres, en la**  
**forma en que se realizó la introducción del hombre**

.....

....  
 blanco en sus tierras, en la carencia de inva-  
 siones masivas de razas diversas.

Todo ello, constituye una "unidad que  
 permite contraponerla a otras unidades continenta-  
 les no más perfectas". (1)

2. 2.

R A Z A.

---

Como decimos, su especial situa-ción,  
 especie de gigantesca isla, separada, por lo menos  
 ....

---

(1)

Pesada, Adolfo "Instituciones políticas de los  
 pueblos hispanoamericanos" Ed. Reus Madrid 1900, pág.  
 22.-

.... en lo cuantitativo, de invasiones de otras regiones, ha permitido el predominio del blanco, luego de ese proceso de mestización, con el indio autóctono y el negro trasplantado.

Mucho se ha escrito sobre la diferencia entre la colonización hispánica y la anglosajona, pero la principal, reside sin duda en la distinta forma en que encararon sus relaciones con el indígena.

Una lo asimiló, la otra no creando las condiciones necesarias a su desarrollo, concluyó por exterminarlo.

"La incorporación por el mestizaje del elemento humano (étnico y espiritual) de América al mundo occidental, significó, junto con llevar a la Cultura de Occidente a su máximo grado de universalización, el hechar las bases para una futura revitalización y transformación de esta cultura, significó incorporar al Occidente reservas étnicas y espirituales que estarían destinadas a salvar

.....

...  
su humanidad y su verdad cuando los pueblos de Europa hubieran llegado, en un proceso de descomposición espiritual, al caos y a la impotencia". (1)

El mismo Ycaza Tigerino en otro trabajo (2) vuelve sobre el asunto, señalando que Hispanoamérica es desde el punto de vista racial y cultural, una concurrencia de razas, en las que predominan las de origen hispánico.

Consecuencia de esto, origen y desenvolvimiento, el hombre hispanoamericano configura un tipo especial con características propias.

---

(1) Ycaza Tigerino, Julio "Originalidad de Hispanoamérica" Ed. Cultura Hispánica, Madrid 1952, pag. 71

(2) Ycaza Tigerino, Julio "Hacia una sociología Hispanoamericana". Ed. Cultura Hispánica, Madrid 1958 pag. 71

2. 3.

R E L I G I O N.

---

Tratar de señalar el sentido religioso que preside la vida del hispanoamericano, puede parecer ocioso en un trabajo como este, pero forma con los anteriores, a nuestro juicio, uno de los caracteres fundamentales y uno de los pilares de esa posible unión. No olvidemos los problemas que se han producido en nuestros días, con las minorías religiosas en diversos estados, de los cuales quizás el ejemplo más típico ha sido el de Pakistán y la India .

Como muy bién señala Maestu, "Toda España es misionera en el siglo XVI" (1) y allí quedó firmemente arraigado el sentimiento cristiano, como baluarte de la fe ante los avances del materialismo de nuestro siglo.

Rasgo característico, para Ycaza Tigerino, de la hispanidad, esa "ortodoxia católica", como el la llama (2), con su sentido auténtico de fraternidad universal.

Consecuencia de esto, el deseo permanente de lograr esa concordia universal, que preside a nuestros pueblos.

---

(1)

Maestu, Ramiro de "Defensa de la Hispanidad"

(2)

Ycaza Tigerino "Originalidad de Hispanoamérica"  
pág. 88.

2. 4.

**IDEALES POLITICOS.**

---

En estas repúblicas, los ideales políticos nacieron prácticamente en la misma época y representan una repetición constante de ciertos principios, igualdad, sistema republicano, etc.

Aún en el Brasil, único que fué reino, imperio y república, "en todas sus faces políticas

.....

“sólo el régimen de libertad nos atrajo y sólo en ese régimen deseamos vivir” (1) predominaron esas ideas, que a veces reiteradas convulsiones internas, de países que están tratando de encontrarse a si mismos, parecen desmentir.

Así pues, y observando como aún en el país que soportó regímenes distintos a los de los demás, sólo se siente una necesidad, la de vivir libres, podemos concluir en que en este aspecto también existe la comunión de ideas que queremos señalar.

Hay que recordar aquí además, el permanente deseo de unidad, que inspiró trabajos, como el "Catecismo político cristiano" de Martínez de Rozas, publicado en 1.810 y el.....

---

(1)

Prado Guimaraes, Walfrido "Fundación de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronautico" Primeras Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronautico, Bs. 1.960, pág. 462.

.... "Ensayo sobre la necesidad de una federación general entre los Estados Hispanoamericanos y plán de su organización" de Bernardo de Monteagudo (2)

para solo mencionar la concreción de esta idea en forma de trabajos escritos, dejando de lado el análisis de la misma en otros de sus aspectos, como pudiera ser en el pensamiento bolivariano, en honor a la brevedad.

Concluamos con la mención del apartado C del artículo 5 del Acta de Chapultepec, que fija una posición común a estos pueblos, resaltando sus principales conceptos:

"El reconocimiento de que toda guerra o amenaza de guerra afecta directamente o en forma indirecta a todos los pueblos civilizados y pone en peligro los grandes principios de libertad y de justicia que constituyen el ideal de América y la norma de su política internacional." . . . . .

---

(1) Cooca, Aldo Armando, "Defensa colectiva en América y Europa" Ed. Perrot, Bs. Aires 1961 pag. 15

2. 5.

**SIMILITUDES IDIOMATICAS.**

---

Tentados hemos estado, de calificar esta parte con un término que indique un mayor grado de aproximación. Quien hablando castellano, ha tenido dificultad en comprender a los estudiosos portugueses y brasileños ? Creo que nadie, e idéntica cosa les sucede a estos.

El idioma antes que ser una barrera,  
con el Brasil, es quizás un vínculo de unión, como  
.....

... le puede ser otro aspecto de su vida, su música. En la mayoría de los países y principalmente en los vecinos, el empleo de vocablos portugueses es cosa habitual, en el lenguaje de todos los días.

Por último dentro de nuestra materia, baste citar como prueba de ello, el hecho de que <sup>en</sup> las reuniones a que asisten juristas de ambos idiomas, cada cual habla el suyo, sin que se produzca ninguna dificultad por parte de los otros para comprenderlos. Además, tanto la revista especializada brasileña, como las publicadas en países en que se habla el castellano, incluyen periódicamente colaboraciones en el otro idioma, demostrando así que sus respectivos lectores, no hallan dificultad en su lectura.

2. 6.

**UNIDAD JURIDICA.**

---

Dentro de estas someras referencias, sobre ciertas premisas de la unificación, nos queda por ver la que hace a lo jurídico, que junto con las anteriores y primordiales por la materia tratada, nos permitirá incluir en el bloque que deseamos se forme, a España.

Tema por demás vasto el de la influencia jurídica de España en Hispanoamérica, será tratado con mucha modestia, con el sólo fin de recordarlo.

Certeramente señala Quintano Ripollés (1), que al alborear el siglo XVI, cuando comienza la introducción profunda de España en América, se produce el renacimiento del Derecho Natural español, agregando:

"El derecho castellano, como mística y como ciencia, se recibe en América de un modo pleno y con naturalidad de acaecer casi orgánico, culminando el hecho en la compilación de las Leyes de Indias, monumento sin igual en muchos siglos....."

Este sin igual monumento; "modeló durante tres siglos una sociedad naciente y continuó viviendo en los tiempos que sucedieron a la emancipación colonial" como recuerda Menéndez Pidal. (2)

---

(1) Antonio Quintano Ripollés "La influencia del derecho penal español en las legislaciones hispanoamericanas" Ed. Cultura Hispánica, Madrid 1.953, pag. 19

(2) Menéndez Pidal en el Prólogo a la edición facsimilar de la Recopilación.

Es que la tradición jurídica hispana, forma parte del devenir histórico jurídico de estos pueblos y sobre ella se han elaborado los principios actuales.

Los mismos argumentos utilizados por los prohombres de la revolución americana, están basados en las ideas de Suarez, y en la actualidad, el prestigioso jurista José María Yepes recordó que en "El subconci<sup>o</sup>iente de los hombres/estado latinoamericanos hay una reliquia de las ideas de universalidad de la comunidad internacional, sostenida en los siglos XVI y XVII por los grandes juristas españoles" (1)

Insistiendo en dicha idea, podemos recordar la opinión de Werner Goldschmidt quien dice:

"El Código Civil español rige .....

---

(1)

Cita de Antonio Quintano Ripollés, pág. 54

.....  
 en algunos países como en Cuba;  
 en otros como por ejemplo en Honduras  
 (C. Civil de 1.906), ha sido adoptado  
 su artículo 9. Cosa análoga puede  
 decirse del Código Civil Argentino,  
 a través del cual habla a veces el  
 Código Civil de Chile; tiene vigencia  
 en el Paraguay; mientras que por  
 ejemplo el Código Civil de Nicaragua  
 de 1.904 tuvo a bien aceptar sus ar-  
 tículo 13 y 14\* (2)

El estudio de las concordancias en materia  
 de derecho internacional privado, y así nos dice  
 más adelante, pág. 129, que el código español ha  
 sido la fuente directa de los códigos en esta  
 materia de tres países, haciendo sentir su influen-  
 cia en todo el resto de ella.

---

(1)

Goldschmidt, Werner "Sistema y filosofía del  
 derecho internacional privado, con especial  
 consideración del de España y de América Luso-  
 Hispánica" Ed. E.J.E.A., Bs. Aires 1.952  
 Tomo I, prefacio pág. VII.

Para ejemplificar, mencionemos tan sólo otra rama del derecho, el penal, donde también los especialistas han hallado que el derecho español ha ejercido una gran influencia. Así el mencionado Quintano Rippollés, clasifica los códigos penales de los países hispanoamericanos, en relación a su fuente hispánica en los siguientes tres grupos:

1. Códigos de íntegra recepción hispánica:  
Bolivia, Chile, Guatemala, Honduras,  
Nicaragua, Paraguay y El Salvador.
  
2. Códigos de visible influencia española sobre estructuras extrañas:  
  
Argentina, Colombia, Costa Rica,  
Cuba, México, Panamá, Perú, Uruguay y Venezuela.
  
3. Códigos ajenos al influjo hispánico:  
  
República Dominicana, Ecuador,  
Haití, y Puerto Rico \* (1)

---

(1) Op. cit. pág. 97

Consideramos que como ejemplo, y dentro de la brevedad que hemos fijado a estas referencias, basta con lo dicho, concluimos con palabras del mismo autor, que redondean la idea y el tema en general.

"Resumiendo lo dicho, aunque un poco esquemáticamente, puede afirmarse que, en doctrina jurídica como en alta especulación filosófica, el influjo de España persiste en la América hispánica....." (1)

---

(1)

Op. cit. pág. 83.

2. 7.

IMPORTANCIA DE LA AERONAVEGACION.

---

Señalar la importancia de la aeronavegación, tanto en los países de Iberoamérica, como en las relaciones de estos con España, parece un punto que con sólo mencionarlo, se tiene la idea total del problema.

Pensando esto y teniendo en cuenta además, que el estudio profundo del valor de este aspecto de la técnica, escapa a nuestro trabajo y que requeriría disquisiciones, sobre problemas económicos, políticos, psicológicos y aún sociales, nos limitaremos a mencionarlo tan sólo, para tenerlo

..en cuenta en la valoración final de los presupuestos aquí presentados.

La característica que presentan estos países de América, reside fundamentalmente en las enormes distancias a que se encuentran sus principales centros de población. América es enorme, basta una mirada a un atlas para comprobarlo. Si a ello sumamos, que en muchos casos, los sistemas de comunicación por medios terrestres y marítimos no se hallan desarrollados en la medida que se requiere, nos encontramos con que el avión es el único medio acorde, con el actual desenvolvimiento técnico, que permite lograr las comunicaciones que se requieren.

A esto debemos sumar, el hecho de que las explotaciones agrícolasganaderas, son la fuente principal de la actividad económica de estos países. Es dentro de esta actividad, donde no sólo se requiere el transporte, sino el llamado trabajo aéreo, donde el avión presta y prestará aún más en el futuro, su gran apoyo.

La primera premisa que hemos sentado, es válida aún para países con menor amplitud geográfica, como los de Centro América. Allí las distancias a recorrer son menores, pero los obstáculos que la naturaleza opone a las comunicaciones terrestres, son quizás mayores. En la América del Sur, las grandes planicies, con límites en un horizonte escurridizo que avanza con el viajero, sólo pueden ser recorridas velozmente con el avión. En la América Central, las montañas y la frondosa vegetación, se oponen al viajero, que debe dar un salto para superarlas.

Sin embargo, y como muy bien lo señala Arp Procopio de Carvalho, la aviación comercial en Hispanoamérica, nació internacional. (1) Se debió esto, no sólo, a que sin duda se trata de una

---

(1)

Arp Procopio de Carvalho "Panorama de nacionalização da aeronautica civil latinoamericana" en Primeras Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico. Pág. 410.

característica de la actividad, casi un sino fatal diríamos, sino a factores de índole industrial.

Los países de América, no poseen una industria acorde con sus necesidades. Finalizada la Primera Guerra mundial, cuando el avión demostró trágicamente sus posibilidades de traslación de cosas y personas, las principales potencias de Europa, que vieron el futuro, lanzaron sus pioneros al trazado de líneas de comunicación, hacia el continente de las promesas.

Se sucedieron así los vuelos de los Franco, de Pinedo, Coutinho, Mermoz, que valientemente señalaron primero y explotaron después en forma racional, las rutas hacia los confines más distantes del continente.

Luego y ya con el aporte nacional, nacieron lentamente las empresas nacionales, a veces tan sólo en el nombre y en la actividad de algunos individuos;

hasta el presente en que una verdadera red, une los territorios en su interior fronterizo y comunica internacionalmente a los países.

Nuestro siglo, el siglo de la velocidad o más bien de la inquietud por la velocidad, requiere comunicaciones repidísimas. Tenemos por los ingenios radiales, la comunicación instantánea con cualquier parte del globo, pero para muchos, aún hoy, unas 15 horas de vuelo de Buenos Aires a Madrid, les parece mucho; cuanto más el mismo número de días que emplean los barcos.

Así vemos que han proliferado, no sólo por causas de políticas aeronáutica, sino de verdadera necesidad, las líneas internacionales y que ya se realiza el salto de comunicar sin escalas las dos mayores ciudades del continente.

Precisamente, esa necesidad de rapidez en el transporte de personas y cosas, que llevarán

a una mejor compenetración de los pueblos americanos, que a veces han permanecido un poco desconectados entre sí, solo se logrará verdaderamente con la aviación.

Este desarrollo de la actividad, que es necesario en forma imperativa y que destaca su importancia, requiere como principio fundamental, una perfecta regulación. Por ello los intentos que desde larga data se vienen realizando, como se verá más adelante y su reverdecimiento en tiempos actuales, en que finalmente pareciera que esta importancia ha hecho carne en todos.

Lograremos así, no sólo una mayor cohesión entre nuestros pueblos, sino que también volveremos a abreviar en la fuente de nuestro origen y de nuestras instituciones.

3.

CARACTERISTICAS PARTICULARES DEL DERECHO

AERONAUTICO QUE POSIBILITARON SU UNIFOR-

MIDAD.

---

Las características particulares de la  
aeronavegación, que como <sup>dice</sup> De Juglart, hace su  
aparición en nuestro siglo, como un tercer elemento

para condicionar, junto con la tierra y el agua la evolución de la circulación humana (1), han dado desde el mismo comienzo de su aparición como hecho técnico, características muy acentuadas a esta rama nueva del derecho.

Quizás la mas discutida, sea la de la autonomía, que parece haberse consolidado finalmente. De todas ellas, procuraremos recordar, tan sólo aquellas dos que hacen fundamentalmente a nuestro trabajo y que nos sirven para sostener nuestra tesis, es decir, su carácter de internacional y su reglamentarismo.

---

(1)

De Juglart, M., "Traite elementaire de droit aerien" pag. 65.

3. 1.

ORIGEN DEL DERECHO.

---

Si bien es cierto, que desde el punto de vista histórico, más bien anecdótico, se cita la ordenanza del Prefecto de París, Lenoir de Junio de 1.789 como la primera disposición legal al respecto; que con su proximidad a la realización del primer viaje humano por los aires, nos sirve para señalar la forma en que la ley siguió de cerca al hecho técnico, el derecho aeronáutico, nace internacional.

Si nos atenemos a la doctrina, que como sabemos juega un papel de enorme importancia en la evolución de la materia, sobre todo en los orígenes de ella, vemos que ya en 1.889, en la reunión celebrada con motivo de la Exposición Universal de París, se trataron problemas de soberanía sobre el espacio aéreo.

En dicha reunión, como nos recuerda Tapia Salinas (1), fue presentado un proyecto por Abel Hureau de Villeneuve, en que se solicitaba la creación de una legislación común en materia aeronáutica, dato que nos sirve, para señalar la importancia que desde la aparición de la materia, se dió a la unificación de sus normas.

---

(1) Tapia Salinas, Luis "Caracter internacional de las normas aéreas y organización internacional de la aviación civil" Revista española de derecho internacional, Vol. I. Núm. 2-3 1.948.

Desde esa fecha, el mencionado problema de la soberanía, primero que preocupará a los estudiosos, se repite en reuniones celebradas casi anualmente.

Importa asimismo recordar, la importancia que se diera a estos problemas, por una organización de la importancia del Instituto de Derecho Internacional, en el cual ya en 1.900 Fauchille había señalado los problemas jurídicos que la actividad aérea traería consigo.

En un brevísimo periodo de años, acorde con la prodigiosa rapidez con que el hecho técnico se desarrolla, se ~~desarrollan~~<sup>suceden</sup> los congresos y nace la materia como un cuerpo doctrinario y homogéneo.

Podemos pues, decir que el derecho aeronáutico, tiene su origen principalmente doctrinario, en una necesidad que observaron los juristas de establecer normas, en una época en que los acontecimientos aeronáuticos, se vislumbraban

,más que se palpaban y que allí mismo apareció como destacada por los mismos acontecimientos, la principal característica del derecho, que es su internacionalidad.

3. 2.

#### INTERNACIONALIDAD.

---

Por qué es internacional el derecho aeronáutico? Porque: "..... su objeto, el transporte aéreo, si puede ser nacional para ciertos países,

,es internacional para la mayoría de ellos"(1).

Es por esa característica, que señalá-  
bamos antes, de que la aeronavegación es esencial-  
mente internacional y por ende lo deben ser las  
normas que la regulan.

Un especialista de derecho aeronáutico,  
Mateesco, se ha preocupado de señalar en su obra (2),  
las razones que existen para considerar a la avia-  
ción como internacional.

Nos señala así que la aviación es inter-  
nacional por su utilización; que está dada prin-  
cipalmente, por el hecho de que los modernos  
aviones no se pueden ver constreñidos por las  
fronteras de un sólo estado, "el avión necesita  
del mundo entero para dar rendimientos eficaces,  
restringido a los límites de un Estado se siente  
sofocado y no es capaz de cumplir su misión  
comercial de transporte de personas y cosas".

---

(2) Mateesco, Nicolás "Droit aerien-aeronautique"  
Ed. Pedone, París 1954, pág. 31

(1) Le Goff, M. "Manuel de droit aerien" pág.56

Por su finalidad, correlativa de la anterior, Nos dice con gracia/¿Se puede poner barreras naturales al paso de los aviones? Claro que no.

Así se puede afirmar, que "el avión nació y seguirá siendo internacional" (1)

La doctrina así se ha manifestado siempre acorde con esta característica internacional del derecho.

Ambrosini, uno de los principales sostenedores de ella, nos dice:

"Nosotros vemos toda esta materia (Del derecho de la aviación, según su terminología) como un complejo orgánico, con tendencia y función eminentemente internacional.....  
..... de estos dos caracteres, el de la internacionalidad o uniformidad internacional es, por así decirlo, el más llamativo, en vista de sus manifestaciones originarias,-----

---

(1) Carniro de Campos, A.B. "O avião cria um novo mundo" Rio de Janeiro, pág. 86.

**,de los especiales organismos**

**que presiden la elaboración de la legislación internacional y del hecho de que las diversas leyes nacionales toman a esta como modelo(1)"**

Se destacan aquí, con precisión, las implicaciones que dicho carácter internacional tiene en la vida del derecho aeronáutico, a saber, su origen, la forma en que se desarrolla por medio de la labor de los organismos internacionales y la forma en que el mismo influye a las legislaciones nacionales.

**Así nos dice un internacionalista:**

**"Más que cualquier otra rama del derecho, el derecho aéreo tiene carácter internacional y, por consiguiente, sus fuentes serán preferentemente y de manera preponderante, de tipo internacional" (2).**

---

(1) Ambrosini, Antonio "Instituciones de derecho de la aviación" Ed. Depalma, B.Aires 1949, pág.XVIII.

(2) Verplaetse, Julián "Derecho internacional privado" Ed. Atlas Madrid 1.954.

Este caracter internacional, que se traslada a las normas y que iniciándose en ~~Viena~~ *Paris*, nos lleva a Chicago, con una serie de pasos intermedios, ha hecho que muchos autores, se muestren propicios a una legislación única.

Tal por ejemplo el caso de Kaftal, que no sólo aboga por ella sino que se muestra partidario de un Código uniforme. Posición esta, que está un un todo de acuerdo con la nuestra y que consideramos se debe iniciar por un determinado grupo.

Si nos atenemos asimismo a la aparición de las normas legales, observamos ese carácter internacional que se ha señalado.

Desde 1.919, hasta la fecha, tanto sea en el campo del derecho privado, como del derecho público, se han sucedido las disposiciones internacionales y se cuenta en la actualidad con todo un sistema orgánico.

Con relación a nuestra tesis, lo expuesto nos sirve para indicar la posibilidad de la existencia de un código único, entre un grupo de naciones, como hemos procurado señalar,<sup>que</sup> tienen entre sí todos aquellos presupuestos que permiten pensar en dicha unificación, posible asimismo, por este carácter internacional de la rma jurídica, dentro de la que actuamos.

3. 3.

#### REGLAMENTARISMO.

---

El derecho aeronáutico, regla una actividad en la que en todo momento están en juego vidas y bienes. La aeronavegación, apesar del perfeccionamiento a que la ha llevado la evolución de la técnica,

..., presenta aún un porcentaje de aleas, que hace necesaria la intervención de la reglamentación, para preservar las vidas y los bienes en juego.

Este le permite decir a Chaveau que:

"Otra de las características del derecho, hay que señalarlo, es su tendencia a la reglamentación"(1).

Los estados se ven en la necesidad de intervenir en la actividad, no sólo por las causas mencionadas, sino también por que en la actividad se hallan en juego razones de índole, política, militar, económica etc. .

Por su parte Lemoine nos dice:

"El derecho aeronáutico presenta de esta suerte, un carácter reglamentario muy acentuado y comporta una legislación abundante consagrada a los problemas de seguridad, comprendiéndose este término en su sentido más amplio" (2)

---

(1)

Chaveau, Paul "Droit aerien" Ed. Libraires Techniques, París 1951, pág. 14

(2)

Lemoine, Maurice "Traite de droit aerie", pág. 7

Este reglamentarismo, ha hecho que se desarrollen en los países una serie de disposiciones, comunes que hacen a la actividad. Dado que este sistema de disposiciones, por tratarse de una actividad regida en forma similar, es semejante de un país a otro, posibilita lógicamente la uniformidad.

Sin duda alguna, la Convención de Chicago y la labor que en este aspecto viene desarrollando la CACI, han sido los dos medios por los que más se ha logrado, en materia de unificación.

En lo que hace a nuestros países, sin duda alguna el fenómeno que se ha producido, dentro de este reglamentarismo, es una de las características que posibilitan la unificación.

Para realizar esta afirmación, tenemos en cuenta no sólo los factores que hacen a la legislación, como hecho jurídico, sino a la idéntica formación y las similitudes de condiciones<sup>que</sup> se producen.

Como ya lo hemos señalado anteriormente, el fenómeno aviatorio, posee características particulares en nuestros países. Esto se da, no sólo por la

..necesidad de la aviación como medio de comunicación, sino porque tratándose de países de condiciones similares, el reglamentarismo, ha evolucionado en forma idéntica.

Hemos tenido que proteger el mismo tipo de intereses y se ha debido prestar apoyo a una actividad, no remunerativa, en idéntica forma; tenemos así idéntica de bien jurídico a proteger, en idénticas condiciones, lo que lógicamente nos da idéntica de normas.

Por ello la unificación es muy posible, bastará tan sólo adecuar una pequeña cantidad de normas para lograr el resultado deseado.

Como dice Ambrosini: "Nadie puede negar la función eminentemente internacional de los tráficos aéreos, como nadie puede poner en duda la utilidad de una legislación uniforme en todos los climas y en todas las latitudes que la aviación alcanza, libre de obstáculos naturales, en pocas, poquísimas horas de vuelo"(1).

---

(1)

Ambrosini, Antonio, *op. cit.* pág. XIX

4.

#### **ANTECEDENTES DE LA UNIFICACION**

---

Según manifestaremos en las primeras páginas, la idea de la unificación, de las normas legales que rigen la actividad aeronáutica, en Hispanoamérica, no es nueva.

A lo largo de muchos años y con diversas alternativas se fué esbozando, lográndose algunos textos parciales que no tuvieron el éxito deseado por sus creadores.

Sin embargo y como prueba de la vitalidad de la misma y de su necesidad, quedan los distintos

intentos, que nos servirán, al ir estudiándolos, para ver en que consistieron sus errores y por qué fallaron en sus propósitos.

4.1.

PRIMERA CONFERENCIA PANAMERICANA DE  
AVIACION.

SANTIAGO DE CHILE 1.916

En Marzo de 1.916, se realizó en Santiago de Chile, y convocada por el Aero Club de dicho país, una reunión de carácter aerodeportivo, aunque en ella se trataron diversas materias, incluso las jurídicas.

Se constituyó así, un Comité Jurídico, del que fué miembro entre otros el famoso pionero

..brasileño Alberto Santos Dumont y que presidió el argentino Mascias. En dicho Comité, fué leído un trabajo "Los principios fundamentales para la legislación aérea americana" del señor Lisandro Santalices, en que se hace referencia a los conceptos generales esbozados hasta la fecha por la doctrina y que se consideraban imprescindibles a toda legislación.

Como consecuencia de las deliberaciones a que dió origen el citado trabajo, se aprobaron una serie de recomendaciones, que se sugirió fueran tenidas en cuenta por los gobiernos panamericanos al legislar sobre navegación aérea, a saber:

- 1º.-El espacio superior, a la altura que puede ser utilizado por el propietario del suelo adyacente, deber ser declarado bien nacional de empleo público.
- 2º.-La navegación, en el espacio que domina el Continente Americano y los mares adyacentes, debe ser declarada libre para todos los americanos y los extranjeros domiciliados en América, sin otra restricción que la que hace a las leyes que sobre esto pueden ser dictadas por los países americanos.
- 3º.-A fin de facilitar el desarrollo de la locomoción aérea, los países Americanos, deben ponerse de acuerdo para uniformar la legislación que la regirá, convocando un Congreso en el que se considerará la elaboración de un Código único que promulgado separadamente por cada país, reglamente el ejercicio de la navegación aérea.

Se mantiene en la primera recomendación, el viejo principio de los glosadores "cujus est solum ejus est usque ad coelum et inferis" (1), manteniendo en todas las legislaciones hasta la actualidad, pero con una salvedad "hasta la altura en que puede ser utilizado", que sienta un principio muy interesante en la actualidad, en que con la aparición del helicóptero, se plantea nuevamente hasta donde puede ser utilizado el espacio aéreo por el propietario del suelo, retomando aquel sonado caso, "Coquerel contra Clement Bayard", en cuyo comentario Jossier sentara una de las bases de su posición en la teoría del abuso del derecho.

Otro aspecto que hay que señalar, grave en este caso, es que se sienta un principio restrictivo, contrario a la navegación aérea, cuando se le permite sólo a los nativos o a los domiciliados en los países de América.

---

(1)

Cooper, John Cobb "Roman Law and the maxim "Cujus est solum in International Air Law" Versión francesa, Revue Française de Droit Aérien 1.952, pag. 339.

Interesa sí, para nuestro estudio, el punto tercero, en que ya se habla de la elaboración de un código único.

Se aprueba asimismo otras recomendaciones, estas surgidas del informe de Ramón Bravo Flores, que resumiremos:

- 1º.-Soberanía sobre el espacio y derecho a pasaje inocente.
- 2º.-Nacionalidad de las aeronaves.
- 3º.-Marca de matrícula.
- 4º.-Armonía legislativa en materia aeronáutica.
- 5º.-Limitación de la guerra aérea, de manera que sólo produzca daños a los beligerantes.
- 6º.-Posibilidad de empleo del arma aérea, con tal que no produzca mas daños que las hasta entonces convencionales.
- 7º.-Posibilidad de lanzar proyectiles desde aeronaves solamente sobre objetivos militares.
- 8º.-Se procure emplear aviones al servicio de la Cruz Roja para evacuación de heridos.
- 9º.-Inviolabilidad del espacio aéreo neutral.
- 10º.-No interferencia por parte de los estados en guerra del comercio aéreo de neutrales, salvo el contrabando de guerra.

Salvo el primero, que en realidad encierra una contradicción con lo propuesto por el otro relator, y que sienta la doctrina correcta, los demás hacen a problemas de la guerra aérea, que escapan a nuestro estudio.

Por último y según un relato del Delegado Pinilla, se recomendó a los gobiernos que se favorezca la navegación aérea por todos sus medios.

Hemos traído a colación, esta reunión de carácter no oficial y que trató estos temas en forma accesoria, únicamente como dato histórico, y para señalar desde qué fecha, en los albores de la aeronavegación, surgió la idea de una legislación común. (1)

4. 2.

COMISION INTERAMERICANA DE AVIACION COMERCIAL

SANTIAGO DE CHILE 1.923

En el programa de la Quinta Conferencia Internacional Americana, se estableció en su punto V, como tema a estudiarse la posibilidad de un:

. . . . .

(1)

Sobre la Primera Conferencia Panamericana de Aviación, se puede consultar el folleto editado por el organizador, el Aereo Club de Santiago de Chile. Asimismo y sobre las resoluciones jurídicas la Revue Generale de Droit International Public, Tome XXIII 1.916, pág. 300; Documentos diplomáticos y consulares de la Republica Argentina N.46 pág. 278 (Informe del Teniente Coronel Alejandro Obligado); Daniel Antokoletz, "Tratado de Derecho Internacional publico en tiempo de paz" Tomo II, pag. 373 y Brower V. York "Legislación aérea internacional en las Republicas Americanas" Revista de Derecho Internacional, La Habana Tomo XXIII pág. 51.

.....

"Acuerdo Panamericano sobre leyes y reglamentación de la comunicación marítima, terrestre y aérea y cooperación para el fomento de su desarrollo.

1.....

2.....

3 Política, leyes y reglamentación de la aviación comercial, conveniencia de crear una Comisión Técnica Internacional para determinar la uniformidad en los sitios de aterrizaje; las rutas aéreas y el establecimiento de procedimientos aduaneros especiales para la navegación aérea....." (1)

Este texto del programa, había sido analizado y resultado en la reunión del Consejo Directivo de la Unión, del 6 de Diciembre de 1.922.

Producidas las deliberaciones del Congreso, el tema fué considerado por la IV Comisión, denominada de Comunicaciones, siendo presentado el informe de esta, al plenario el 2 de Mayo de 1.923, informando el Delegado chileno, señor Barros Borgoño.

---

(1)

Programa de la V Conferencia Internacional Americana, Santiago de Chile, in Actas de las Sesiones Plenarias de la V Conferencia Internacional Americana. Tomo I Edición Imprenta Universitaria, Santiago de Chile 1.923, pag. 7.

Se trataron en forma separada los distintos aspectos de las comunicaciones y con relación al punto 3 señaló la importancia de la Convención de París, a la que habían adherido algunos países de América, manifestando que la misma podía servir de base a futuras elaboraciones en ese sentido (1).

Por último se acepta la idea de formar una Comisión:

"1. Establecer con el nombre de Comisión Interamericana de Aviación Comercial, una Comisión Técnica Interamericana, para estudiar la política, las leyes y los reglamentos relativos a la aviación comercial, la cual se compondrá de no más de 3 delegados de cada Estado, miembros de la Unión Panamericana, y se reunirá en la fecha y lugar determinado por la Junta Directiva de la Unión Panamericana.

2. La comisión Interamericana de Aviación Comercial preparará un proyecto de las leyes y reglamentos cuya adopción haya de recomendarse a todos los Estados Americanos, con respecto a la aviación comercial, la determinación de rutas aéreas, el establecimiento de procedimientos aduaneros especiales para aviación y la definición de lugares de aterrizaje adecuados; y hará recomendaciones con respecto a los puntos en donde deban establecerse dichos lugares de aterrizaje.

---

(1)

Idem pág. 552.

3.....Las sesiones de la Comisión Interamericana de Aviación Comercial no durarán más de tres meses, a contar desde la primera. Las conclusiones a que llegue se presentarán a la Junta Directiva de la Unión Panamericana.

4. La Junta Directiva de la Unión Panamericana dará forma de Convención o Convenciones a las conclusiones de la Comisión Interamericana, que puedan prestarse a Convenios Interamericanos y las someterá a la consideración de los Estados que forman la Unión Panamericana.

5. La Comisión Interamericana de Aviación Comercial, tendrá presente en sus deliberaciones las convenciones ya existentes, para aprovecharlas en lo posible, haciéndoles las modificaciones que requieran los adelantos de la aviación comercial y los intereses de los Estados de la Unión Panamericana."

Se han transcrito "in extenso" estos considerandos, por ser ellos la primera base que sienta en el continente en materia de unificación legislativa.

Del proyecto inicial, se ha pasado a algo más amplio, pues en esta resolución que se adopta en la V Conferencia en forma unánime, se sientan los principios básicos que luego plasmarán en la Convención de la Habana.

Merece destacarse, la importancia que "ab initio" se da en la misma a la política aeronáutica de conjunto que deben seguir los países miembros de la organización (punto 1).

Asimismo y a-pesar de que se indica específicamente que se deben tener en cuenta los antecedentes de otras convenciones se señala que se tendrán en cuenta los intereses de los Estados de la Unión. Esto involucra el tener en cuenta en su redacción todos aquellos principios de derecho internacional que han sido sostenidos por las naciones americanas y que conforman una manera de ser especial por parte de estas.

4. 2. 1.

REUNION DE LA COMISION INTERAMERICANA  
DE AVIACION COMERCIAL.

---

De acuerdo a lo establecido, la mencionada Comisión se reunió en Washington entre los días 2 y 19 de Mayo de 1.927, aprobándose durante estas sesiones una serie de consideraciones en forma de principios generales, sobre los temas indicados por la resolución de la V Conferencia.

De acuerdo a lo establecido en el punto 4, la Junta Directiva de la Unión, consideró los puntos propuestos por la Comisión y redactó un Proyecto de Convención de 36 artículos, con el propósito de someterle a la Sexta Conferencia, que debía celebrarse en La Habana.

4. 3.

CONVENCIÓN IBEROAMERICANA

M A D R I D 1.926

---

4. 3. 1.

Razones que la posibilitaron.

Concluida la primera guerra mundial,  
las naciones triunfantes consideraron que habia

.....

..llegado el momento de reglamentar la locomoción aérea, con motivo de las reuniones que tuvieron lugar al estudiarse el armisticio.

Debemos coincidir, en que estuvieron "felicemente inspiradas", (1) pero tal inspiración, como veremos, no fué todo lo feliz que podría haber sido.

Las razones que motivaron esta reunión, las dió el mismo hecho aeronautico, encontrando quizás su mejor conceptualización, en aquellos titulares ingleses con motivo del vuelo de Bleriot; "Inglaterra ha dejado de ser una isla".

La feliz frase, que debe haber hecho correr más de un escalofrío en las espaldas dorsales de los flemáticos habitantes de la isla, sitúan perfectamente el hecho técnico, que iba a trastocar la visión del mundo.

Considerádo con justicia, el documento más importante en materia de normas aeronáuticas,

---

(1) Henry Guannier, A; op. cit pág. 48

...presentó "ab initio" una serie de detalles, que hubieron de ser subsanados con posterioridad y que al mismo tiempo posibilitaron la redacción de otros documentos internacionales en que se subsanaron dichas dificultades.

La primera de las dificultades, surgió con la redacción del artículo 5, que en un principio decía:

"Ningún Estado contratante admitirá, a no ser por una autorización especial y temporal, la circulación por encima de su territorio de una aeronave que no posea la nacionalidad de uno de los Estados contratantes".

Establecía pues este artículo, una discriminación tremenda, que excluía del concierto internacional, en lo que hace a la navegación aérea a todas aquellas naciones neutrales en la guerra o beligerantes contrarias a las vencedoras. Establecía una verdadera división del mundo en dos zonas,

..., los países firmantes del convenio y los que no lo habían hecho, por lo menos hasta el 1 de Enero de 1.923, fecha hasta la cual se habían reservado las potencias triunfantes el derecho de sobrevolar y aterrizar en los territorios de los vencidos; (1)

Como muy bien lo señalara J. Lychlana A

Nyeholt:

"La Convención es más o menos un anexo del Tratado de Paz de Versalles, y es natural que contenga algunas previsiones que llevan el signo de su origen, y que son especialmente autocráticas, no solo con relación a los estados contratantes, sino también hacia los neutrales. Esto parece imprudente, dado que no parece haber razón por la cual la Convención relativa a la navegación aérea en tiempo de paz, haya sido hecha para la exclusión de los estados neutrales" (2).

Señala además, lo que aparentemente es una.....

---

(1) Henry Covannier, A. op. cit. pág. 49.

(2) J. Lychlana A. Nyeholt "Comments on the aerial navigation convention 1.919, and suggestions of certain points for consideration" in Report of the 29 th. Conference of the International Law Association, Portsmouth 1.920, pag. 418.

...paradoja, pues se pensó siempre que la Sociedad de las Naciones era la más amplia unión de estados, sin embargo no era tan amplia como para una convención de navegación aérea, que se supone debe ser universal, pero utilizándose esta palabra en el sentido de la Unión Postal, único y verdadero organismo que puede ostentar este nombre. (1)

Al escaso tiempo de la firma del citado convenio, el 30 de Noviembre para ser más exactos, el gobierno de Suiza hace llegar, por intermedio de su embajador en París una nota, en la que este país señala sus reservas al Convenio, en forma especial a los artículos 5 y 42 del mismo. (2)

La revisión de la Convención, no se podía realizar aún, pues la G.I.N.A. organismo facultado para ello y creada por la misma, aún no se había constituido.

Después de una serie de estudios, por la propia

---

(1)

Lychlans A. Nyehelt, op. cit. pág. 424

(2)

Reper, A. op. cit. pág. 193

..Comisión Aeronáutica de la Conferencia de la Paz, se llega al Protocolo del 1 de Mayo de 1.920, que modifica el mencionado artículo quinto, en el sentido de que a pedido de los Estados contratantes o adherentes, se permitirán las derogaciones al artículo mencionado.

Este Protocolo, si bien dió una rápida solución al problema, no atacó el asunto a fondo, tan solo dió una salida de momento al problema.

En Diciembre de 1.919, se reúne en Copenhague, un grupo de naciones formado, por Dinamarca, España, Noruega, Países Bajos, Suecia y Suiza.

En esta reunión se estudian los principales puntos que crean dificultades en la Convención, hallándose por los mismos <sup>que</sup> son inadmisibles, el 5 y el 34 y resolviéndose que los Estados que habian participado en su redacción no la ratificarán, hasta tanto los mismos sean modificados.

La Comisión Internacional de Navegación Aérea,

...., se constituyó el 11 de Julio de 1.922, comensan-  
do a estudiar de inmediato las dificultades surgidas.(1)

Por escapar al tema de este trabajo, no debemos  
excedernos en la consideración de las distintas modifi-  
caciones que va sufriendo el texto por los protocolos  
sucesivos, a los que se hará referencia, al estudiar  
el texto de Madrid, mencionemos tan solo que ellos son,  
el del 1 de Mayo de 1.920, 25 de Octubre de 1.922, 30 de  
Junio de 1.923, anteriores a la Convención de Madrid.

4. 3. 2.

#### EL CONVENIO.

---

Producidos los acontecimientos señalados y

---

(1) Ver G.I.N.A., Boletines Nos. 1 a 12.

...que a nuestro juicio, no sólo posibilitaron dicha reunión con todas las implicancias de carácter sentimental que se le quieran atribuir, el gobierno español convocó a una reunión en Madrid.

Concurrieron a la misma delegados de Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, Chile, República Dominicana, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela y como es lógico del país invitante.

Debemos señalar, la concurrencia de Portugal y Brasil, lo que dió a dicha reunión el carácter de hispanidad, de hispania, a que se hizo referencia anteriormente.

Las deliberaciones se realizaron en el Palacio de Comunicaciones, entre los días 25 a 30 de Octubre de 1.926. (1)

---

(1)

Memoria del Primer Congreso Ibero-Americano de Aeronautica, celebrado en el Palacio de las Comunicaciones en los días 25 al 30 de Octubre 1.926, Madrid. Imprenta del Ministerio de Estado, 378 pág.

El espíritu que animó a los congresistas, se halla magníficamente señalado en las palabras de bienvenida del Dr. Yanguas, Ministro de Estado:

"La preocupación primera que todos debemos sentir, es la de facilitar e intensificar nuestras relaciones en el orden material, como vehículo y medio de comunicación para que cada vez sean mas completas y mas permanentes en el orden espiritual" (1)

Por su parte, el embajador argentino en España, Carlos Estrada, destaca la importancia de América en la aeronavegación:

"Y esta Asamblea, no es una cosa creada de la nada, pues Iberoamérica ha tenido en la navegación aérea una gran importancia. Desde el brasileño Santos Dumont, hasta el español Cierva, Iberoamericana tiene por síbra, al menos el principio y el fin. Esto solo bastaría para que esta Asamblea tuviera razón de ser" (2); pero por sobre todo señala la verdadera causa de la reunión, cuando dice:

.....

---

(1) Memoria..... pág. 14

(2) Memoria..... pág. 17

.....

"...podemos decir que un Congreso de Aeronáutica, sin representación iberoamericana, sería un Congreso incompleto"

y aquí la transcripción taquigráfica, recuerda al lector que se produjeron aplausos.

Los concurrentes tenían en miras un mayor acercamiento entre los países unidos por múltiples lazos pero no pierden de vista las urgencias que habían llevado a dicha convocatoria, como cuando el mismo orador, recuerda que muy triste sería el destino del mundo, si se juzgara la razón por el resultado de "un encuentro entre un boxeador y un mutilado".

No por ello se iba a dejar de lado el importante antecedente de París, múltiples razones imponían esta decisión, por una parte el valor de dicha experiencia, que solo necesitaba mejoras y por otra la necesidad de:

"... apartarse lo menos posible de la reglamentación ya establecida, con la esperanza de que estos esfuerzos

.. cristalicen en una organización universal que a todos alcancen, desaparecidos los motivos que pudieran entorpecerla." (1)

Con esto, se desmienten todo tipo de insinuaciones de separatismo. La conferencia convocada, reconoce al valor de la otra gran experiencia anterior pero también siente la necesidad de reveser aquellos escollos que presenta para una verdadera universalización de sus normas.

Es por ello, que el miembro informante, señor Cárdenas, señala a los asistentes que tan solo se han reformado aquellos artículos que lo requerían, habiéndose en los otros, cambiado las denominaciones necesarias de acuerdo al propio nombre de la reunión y de la organización a crearse (2).

Se propone asimismo, que teniendo en cuenta esto, sólo se lean aquellos artículos que se han  
.....

---

(1) Discurso del Ministro Yanguas, op. cit. pág. 41

(2) Idem, idem pág. 42

...modificado, dejándose librado al criterio de los asistentes la necesidad de comentar algunos otros, que así lo requieran.

Siguiendo este criterio, se da lectura al artículo segundo, pues en el primero, se hace como en el Convenio de París, referencia al ejercicio de la soberanía, que se califica de igual manera "completa y exclusivamente", sobre los territorios de las partes contratantes, señalándose además que se entiende por tal, el metropolitano nacional y colonial y las aguas jurisdiccionales.

En el artículo segundo, los ponentes habían introducido, entre el párrafo primero y segundo, uno elaborado en los siguientes términos:

"Será posible la accesión o la adhesión a este Convenio de aquellos Estados que, en virtud de una norma contractual anteriormente estipulada con terceros Estados, tengan establecida una limitación para los permisos de circulación sobre su territorio.

Dichos Estados podrán formular, al verificarse la accesión o adhesión, las reservas oportunas en cuanto al carácter especial de las autorizaciones que concedan a las aeronaves privadas y a la índole temporal

.....

..... de los permisos, mientras el convenio no sea denunciado por el Estado a que corresponda la aeronave o al Soberano del territorio sobre el cual hubiera de volar".

Los delegados de Brasil y del Uruguay, señalaron que un texto tal, impediría la firma por aquellos estados que fueran ya miembros de la Convención de París, resolviéndose finalmente suprimir la modificación sugerida (1).

Al iniciarse el estudio del artículo 5, el miembro informante, señaló que a pesar de las modificaciones introducidas por el protocolo de 1.925, el mismo requería una modificación.

Debemos recordar, que por el referido protocolo, se permitía el paso de aeronaves de Estados no contratantes, por los territorios de un estado contratante, si "el mismo había concluido con tal Estado un convenio particular".

Esta modificación al texto original,  
.....

---

(1)

....., que salvaba en parte la situación, la podemos denominar de paliativo, no era lo que necesitaba el comercio aéreo para su desarrollo.

Teniendo en miras esto, en la Convención Iberoamericana, se propone:

"la completa libertad para permitir o prohibir la circulación sobre su territorio de las aeronaves que posean la nacionalidad de un Estado no contratante".

Es el rompimiento con las ideas nacidas,

"....bajo un indudable signo de desconfianza y con preocupaciones de carácter belico y político".(1)

Por el Protocolo del 15 de Julio de 1.929, se iba a llegar a la redacción final del menecado artículo, pero consignándose en él siempre, aquella molesta división entre estados contratantes y no contratantes, reservándose siempre los primeros, sus derechos, que no debían ser lesionados por estos

.....

---

(1)

Tapia Salinas "Cuestiones de Derecho aeronáutico", pag. 23.

...convenios particulares según se manifiesta en forma reiterada, en el texto del artículo (1).

La disposición tomada en Madrid es de una completa libertad e igualdad, según se había manifestado en su reunión inaugural, y como no podía dejar de ser entre países de este origen.

En el artículo 7 del proyecto de convenio, se señalaban los requisitos necesarios para ser propietario de aeronaves. El delegado argentino .....

---

(1)

La importancia de ambos textos hace necesaria su transcripción a efectos comparativos:

Paris 1.929: Todos los Estados Contratantes tienen el derecho a concertar convenios particulares con Estados no Contratantes.

Las estipulaciones de esos convenios particulares no deberán lesionar los derechos de la Partes Contratantes en el presente convenio.

Esos convenios particulares, en toda medida compatible con su objeto, no deberán estar en contradicción con los principios generales del presente convenio. Serán comunicados a la Comisión Internacional de Navegación Aérea que los notificará a los otros Estados contratantes.

Iberoamericano 1.926: Los Estados contratantes tendrán completa libertad para permitir o prohibir la circulación sobre su territorio de las aeronaves que no posean la nacionalidad de un Estado no contratante.

.....  
 Pouchán, hizo notar a la Asamblea, que en el caso particular de la Argentina país de inmigración, era necesario ser más amplio con los conceptos expuestos. Es así que a su propuesta, se intercala un párrafo que permite atribuir nacionalidad en otros casos, pero se reserva a los casos previstos en la primera parte del artículo, la aplicación del Convenio (1)

En este caso, también es más liberal y por ende más cercana a la realidad, la Convención Iberoamericana.

El artículo 7 de París, sufrió también modificaciones, especialmente en el Protocolo del 1º de Junio de 1.935, pero mantiene su carácter estricto, pues si bien se les otorga a las aeronaves la nacionalidad del Estado en que están matriculadas (Art.6),

.....

---

(1)

Pág. 53 de la Memoria, el agregado dice: "Si algún Estado Iberoamericano firmante del Convenio, hallare incompatibilidad entre las características establecidas en este artículo como indispensables para atribuir la nacionalidad a una aeronave y las normas de su propia legislación interior, podrá formular en un protocolo adicional al Convenio la correspondiente reserva."

....., y la misma se hará de conformidad con las leyes y disposiciones del Estado que la da, deberá "sin embargo", de ajustarse a las estipulaciones del anexo A (Artic. 7)

Sucede aquí, lo mismo que en caso anterior, la Convención de París es más dura, exige de sus adherentes una mayor sujeción a sus principios.

Generalmente no se reparó en los estudios comparativos de los dos textos, que en el art. 12, se introducía en la Convención Iberoamericana, una pequeña modificación, quizás debido a que ya se había comentado la necesidad de modificarlo. Nos referimos al hecho de que en el texto originario de París, no se exigía certificado de aptitud, más que al "personal que conduce a la aeronave".

En la Iberoamericana, como sucedería luego en París, según las modificaciones que el texto sufrió por el Protocolo del 1º de Junio de 1.935, y que fuera discutido en la sesión 18 del CIMA, se exige dicho documento habilitante a todos los miembros de la tripulación de las aeronaves.

En el artículo 18 del texto de París, sólo se habla de embargo, mientras que en la Iberoamericana se dice "embargo y secuestro", en este caso, debemos reconocer que es más amplio el nuevo texto y permite una medida mucho más dura, cual es el secuestro.

Llegamos por último al artículo 34, uno de los que mayores problemas había traído y donde se centraban no sólo las críticas sino las diferencias notables, que ya habían señalado los estudiosos, de ese convenio con preceptos generalmente aceptados del derecho internacional.

Ambos convenios, crean por dicho artículo, Comisiones que en resumen tendrán por finalidad dar vida y continuidad a dichos cuerpos.

Como primera nota de la separación entre ambos, está el cambio de denominación, como es lógico, la nueva entidad, de acuerdo a la denominación del congreso que la crea y a sus siglas es la C.I.A.N.A., Comisión Iberoamericana de Navegación Aérea.

Otra diferencia menor, radica en que el primer lugar de reunión es París en una, y de la otra Madrid; otra del mismo tipo es que los gastos que las reuniones demanden, serán soportados por los Estados en la proporción que la misma fije, en París, y por aquel donde tengan lugar las deliberaciones, en el de Madrid.

Pero donde las diferencias fueron fundamentales, fué en materia de votación. En el texto originario de París, se establecía un sistema que siempre daba la primacía a las cinco grandes potencias.

Como muy bien recuerda Henry Couannier;

"....cada una de las cinco grandes potencias, Imperio Británico, Estados Unidos de América, Francia, Italia y Japón, tendría un número de votos igual al número entero mínimo que, multiplicado por cinco, produjese un resultado superior a los menos en un voto al total de todos los de los demás Estados contratantes (1).

---

(1)

Henry-Couannier, Andrés, op. cit. pág. 44.

Complicada fórmula esta, que él procura aclarar con ejemplos en larga nota, y que en resúmen daba a estas naciones como queda dicho, una perpetua hegemonía en la Comisión, cualquiera fuera el número de naciones que ingresara en su seno.

Este absurdo sistema, fué modificado en el caso de París, por el Protocolo de 1.923 y de 1.929, estableciéndose un sistema de igualdad como era lógico. (1)

En Madrid, esta norma igualitaria se establece con toda su fuerza en el párrafo tercero: "Cada Estado representado en la comisión tendrá un voto".

---

(1)

Ver Protocolo du 30 juin 1.923, relatif a un amendement a l'article 34 de la Convention Portant Reglementation de la Navigation Aerienne, donde se establece este texto: "Cada Estado representado en la Comisión (la Gran Bretaña y sus dominios y la India contándose a este efecto como un Estado) tendrá cada uno un voto".

Por último hay que señalar que se establecía en el primer párrafo de la Convención de París, que la Comisión creada, estaba bajo la autoridad de la Sociedad de las Naciones, cosa que no ocurría con la C.I.A.N.A.

En el artículo de París, número 36, con relación a las disposiciones aduaneras, se envía al anexo H de la misma, mientras que en Madrid se dice que serán "objeto de un acuerdo especial, y, mientras tanto, se regirán por las leyes y reglamentos establecidos en cada nación".

Más perfecto el texto de París, pues desde el comienzo establece un texto común y normas de regulación internacionales.

Como ya se había hecho en el caso de la Sociedad de Naciones, en el artículo 37 de la materia de diferendos entre los estados contratantes, en París, se envía el problema a la solución de la Corte Permanente de Justicia, en el caso de Madrid, dicho diferendo debe ser resuelto por arbitraje,

...,estableciéndose en el mismo artículo la manera de ser designados los árbitros en caso de no haber acuerdo para ello.

En ambos textos, se da intervención a las Comisiones creadas, para solventar las problemas que surjan con los anexos de ellas.

En el texto original de París, se establecían diferencias con los estados neutrales y no aliados, que debido a la resistencia que provocaron, debieron ser eliminadas por el protocolo del 15 de Junio de 1.929. En Madrid se establecía que los estados no iberoamericanos, podían formar parte de dicho convenio, texto que en la modificación sufrida por el de París es más exacto al decir: "Todo estado será admitido a adherirse al presente convenio".

Por último el artículo 43 de la Convención Iberoamericana no encuentra ningún antecedente en la de París, pues se refiere al hecho de que la firma

.....

...del mismo no implica la anulación de compromisos adquiridos por los Estados firmantes, sobre la misma materia anteriormente; cosa esta que desde el punto de vista multilateral no se podía dar en París.

Quizás esta artículo puede ser calificado de redundante, si tenemos en cuenta los establecidos en el artículo 5 del mismo convenio.

Hasta aquí hemos señalado las principales modificaciones que el texto de Madrid presenta sobre el de París. No concluyó en esto la reunión convocada, se tomaron una serie de decisiones en forma de recomendaciones y acuerdos, de los que señalaremos tan sólo aquellos de mayor interés para el presente estudio.

En este sentido hay que recordar el que se registra bajo el número dos de ellos y que dice:

"Segundo: Invitar a la Asociación de juristas, denominada "Francisco Vitoria", al examen del anteproyecto de Convenio Ibero-Americano de Derecho Internacional Aéreo. Este anteproyecto, una elaborado  
vez .....

..... por dicha Asociación, deberá pasar a examen de la Comisión Ibero-Americana de Navegación Aérea, la que redactará el proyecto definitivo. Una vez formulado pasará a examen de una Conferencia diplomática, cuyo lugar de celebración será Barcelona. El Gobierno español se pondrá de acuerdo con los demás Estados que forman parte de la C.I.A.N.A., para fijar la fecha de celebración de esta Conferencia diplomática\*.

Ponente de esta moción, fué el delegado por España Constantino Vazquez Jiménez, (2), quien hizo una interesante disertación sobre diversos problemas que presente el derecho internacional privado aéreo.

Dicha ponencia, fué completada por el delegado de Uruguay, Benjamín F. Medina, en el sentido de que la sede de la mencionada conferencia, fuera la ciudad de Barcelona.

Se aprueban asimismo cinco recomendaciones a los gobiernos de las cuales hay que destacar la primera, en que se recomienda el arbitraje previsto y

.....

---

(2)  
Actas, pág. 77

..reglamentado por el artículo 37, y aquella en que se sugiere la creación de una Escuela Superior Ibero-Americana de Navegación Aérea, con sede en Portugal y bajo la dirección del Almirante Gago Coutinho (1)

Estas dos ponencias, indican el ambiente de cooperación en que se realizaron las deliberaciones y el deseo de continuar dicha integración.

Sobre este asunto, merece asimismo recordarse la recomendación cuarta, en que se sugiere que los gobiernos estudien la forma de realizar un intercambio de alumnos e instructores entre sus respectivas escuelas de vuelo.

Aquí recordé la delegación peruana, la forma en que, desde poco tiempo después de su creación, la Escuela de Aviación Militar de la Argentina, había recibido pilotos de nacionalidad peruana, uruguaya y boliviana, concretando así desde tiempo atrás ese deseo de los señores delegados.

---

(1)

A propuesta de España.

En el capítulo de iniciativas (2) se agrupan un total de ocho de estas, que se acordó pasaran a examen de la Comisión constituida.

Continuando con el mismo criterio anterior, mencionaremos,<sup>el</sup> en que se propone la unificación de la terminología aeronáutica, la segunda en que se pide se estudie una notación matemática de aeronáutica iberoamericana.

Podemos concluir<sup>con</sup> las palabras con que se cierran las sesiones:

"...sintiendo todos sus señores Delegados la íntima complacencia de haber servido al progreso de la navegación aérea, a la vez que a la causa del acercamiento material y espiritual entre todas las naciones de origen español y portugués, y pone toda su fe en que pronto se dispondrá del organismo eficaz de la C.I.A.N.A., como eje central de la actividad y de la vida aeronáutica de los pueblos iberoamericanos".

---

(2)

Pág. 236

4. 3. 3.

**VALORACION DEL CONVENIO.**

---

Los comentaristas no sólo se muestran escépticos con los resultados de esta reunión sino que no hallan mayores valores al documento. Sin caer en el error inverso de tratar de valorarlo en forma desmedida, se debe decir que quizás esos juicios han sido por demás duros. Hoy, pasados muchos años y visto lo ocurrido en el mundo, sentida nuevamente la necesidad de la unificación de estas reglas, visto que el mejor camino para lograrlo es el de las concreciones regionales en una primera etapa, la Convención Iberoamericana cobra mayor valor que en otras épocas.

Del poco valor de ella, nos habla Ambrosini cuando nos dice:

"La vida y el valor de esa Convención que correspondía, no a una necesidad práctica, sino solamente a razones político sentimentales, fueron por lo tanto efímeras" (1)

Se le puede responder, que había una razón de índole práctica, la urgente necesidad de modificar una serie de artículos en flagrante contradicción con las normas del derecho internacional, como lo señalara Lychlaza A. Nyeholt en el trabajo mencionado.

Existe pues la razón práctica que reclama el ilustre maestro. Sí, se puede hablar con justicia de razones sentimentales, pero no político sentimentales. Las políticas existieron en la Convención de París.

---

(1)

Ambrosini, S. Instituciones, pág. 30

Insistir en las ventajas que la misma reporta, puede parecer vicio de regionalismo, por eso quizás sea bueno recordar el comentario de un autor, a quien no se le puede achacar esto, Kroell, cuando dice:

"Constituye un progreso sobre la Convención de París ? Sí, en el sentido, de que ella hace desaparecer los "puntos neurálgicos" (Henry-Couannier) de la Convención del 13 de Octubre de 1.919, dejándolo de lado de su texto, apesar de seguir un texto idéntico al de París, todo aquello que la convención tenía de riguroso y de espíritu de vencedor y que había sido la causa de la abstención de los estados no beligerantes" (1)

Con esto sólo basta para que no se la considere con el desmérito habitual, tuvo y lo dice un experto, la virtud de modificar todo lo que era incompatible con la convivencia internacional, eso no es un valor pequeño claro está.

Por otra parte muchas de sus modificaciones, fueron luego en trabajosas reuniones, incorporadas al texto de París, con lo que el descendientes nutría al progenitor, señalándose el valor de este.

---

(1) Kroell, J. "Traite de droit international public serien". Ed. Internationales, París 1934, T. 1 pág.42.

Concluycamos con una<sup>s</sup> síntesis de estas ideas en palabras del Profesor Tapia Salinas:

"Lo que sí quiso significar el Congreso de Madrid, aún con su poca trascendencia, es la repulsa o protesta contra las injusticias del Texto de 1.919, toda vez que el aprobado fué precisamente el anterior, pero con las modificaciones necesarias en orden a una igualdad de los Estados"(1)

Queda por último, el valor<sup>e</sup> acercamiento que representa la convención, su importancia como penetración espiritual y de necesidades comunes entre pueblos unidos por múltiples lazos. Sobre ello y sobre la posibilidad de convenios de mayor amplitud, son muy ilustrativas las palabras del embajador de Cuba, endicha reunión:

"Es, pues señores a nosotros a quienes se encomienda esta insigne labor; fomentando entre iberos y americanos la aproximación  
....."

---

(1) Tapia Salinas, Luis "Cuestiones de derecho aeronáutico", pág. 32.

....  
 "fraterna de todos los Estados que la acepten y que la suscriban, iluminar con un espíritu justo, igualitario y democrático el sendero por el que se lleve a la formación de la definitiva Convención Internacional que a todos comprenda, a todos beneficie, a todos iguale, a todos fraternice y una a todos. Nosotros podemos hacerlo; nosotros, iberos iberoamericanos, podemos por fortuna realizar una obra inspirada en el amor a todos los pueblos y sin el cauteloso recelar de unos y de otros." (1)

Como muy bien señala Giannini, el mayor valor de la Convención, reside en que "crea una soliraadidad entre países de raza afín en lo que concierne a la navegación aérea" (2) tratemos pues de revitalizarlo en esta hora en que todos se unen, buscando en dicha unidad la concreción de ideales comunes.

---

(1)  
 Memoria.....pág. 150.

(2)  
 Giannini. A. "La covenzione Ibero Americana per la Navigazione aerea, pág. 8.

4. 4.

**CONVENIO PANAMERICANO**

**La Habana 1.928**

---

4. 4. 1.

**ORIGENES.**

---

Al tratar los puntos que sobre aviación se consideraron en la V Conferencia Panamericana de Santiago de Chile, vimos cómo se gestó en ella, y a propuesta del Consejo Directivo de la misma Unión, la Convención Panamericana, que originada ...

.... en 1.922, iba a cristalizarse en 1.928.

Indudablemente, muchos hechos se sucedieron en el campo de la aeronautación durante ese período, pero debemos considerar aquí, ~~en~~ por qué se gesta y aparece una convención tal, que por otra parte y según los deseos de aquellos mismos que la propagan, debe inspirarse en lo ya realizado en este campo.

Los autores están constantes en que el nervio motor de esta Convención, fue la necesidad de los Estados Unidos de contar con un texto uniforme, que permitiera el desarrollo de sus líneas de aviación en América.

\*Sabido es que los Estados Unidos, que fieles por entonces a su política monroviense de aislamiento internacional o aislacionista, no suscribieron el Texto de París y por supuesto tampoco el de Madrid. Desearios de asegurarse el establecimiento y cierto control sobre el tráfico comercial en la zona del Mar Caribe y fracasadas sus gestiones

.....

....directas con determinados países de aquella región, pensaron que una Conferencia Internacional de tipo regional precisamente, y limitada limitada a la zona de su interés, aunque luego se ampliara a otros países americanos, que al fin y al cabo se encontraban ya ligados entre sí por los Congresos Panamericanos iniciados en 1826 en Panamá por la política bolivariana, resolvería de una forma general, lo que era tan difícil de conseguir en el ámbito de las negociaciones directas, y este es el secreto de los antecedentes del Congreso de la Habana" (1)

Por su parte es Kroell quien señala, la necesidad de una legislación común, cuando dice:

"Uno de los obstáculos que encuentra (los Estados Unidos para desarrollar su aviación por América) es el de la ausencia de un derecho unificado" (2)

Si tenemos en cuenta, la influencia preponderante que ha tenido Estados Unidos, .....

---

(1) Tapia Salinas, Luis "Cuestiones de Derecho Aeronáutico" pag. 32

(2) Kroell, J. op. cit. pag. 49

.....

en la actividad aeronáutica de hispanoamé-  
rica, ya sea directamente con el trazado de  
líneas de largo recorrido, por parte de sus prin-  
cipales empresas, o indirectamente con la creación  
de líneas en los distintos estados, que eran  
dirigidas por capitales originados en su terri-  
torio, hallamos que estos autores tienen razón  
en señalar su origen.

4. 4. 2

#### ANALISIS DEL CONVENIO.

---

Comenzando por la forma exterior del  
Convenio, debemos recordar que el mismo tiene

...

.... 6 artículos menos que las otras dos convenciones anteriores y que se ha seguido un criterio distinto en el análisis de sus materias.

Asimismo, hay que recordar que trata este convenio de la aviación comercial y que en consecuencia no hay normas similares a aquellas de los artículos 30 a 33 de los Convenios de París y Madrid.

Como se ha seguido un sistema distinto de normas, y las modificaciones en algunos casos son mayores, no se puede estudiar este con el mismo criterio que el de Madrid, en que sólo bastó comentar las modificaciones producidas en aquellos artículos que no son los mismos, por ello nos vemos obligados a hacer un análisis artículo por artículo.

En el primero, se establece el principio de la soberanía completa y exclusiva, pero con

....

-la diferencia de que aquí no se habla de "territorio colonial" como se hacia <sup>anteriormente</sup> por el hecho de que los países americanos carecen de colonias.

El artículo segundo es nuevo y se refiere a la aplicación del convenio, solamente a las aeronaves privadas.

En el tercero, se especifica cuales son las aeronaves de estado reproduce el 30 de París y Madrid, apareciendo como única diferencia, inútil por otra parte, el aditamento de navales junto a las militares.

El cuarto reproduce el segundo de París y Madrid, con solo algunas escasas diferencias en la redacción y puntuación.

En el artículo quinto, se reproduce el texto del tercero de las anteriores convenios, con aditamentos. Así, se incluye entre las

aeronaves a las que se prohíbe el sobrevuelo de determinadas zonas, no sólo a las de los demás estados contratantes, sino también a las propias que ejerzan un tráfico internacional. Se permite, y esta es la mayor novedad, el establecer rutas obligatorias, para las aeronaves de los estados contratantes, en sobrevuelo sobre otro estado, permitiéndoles salirse de las mismas, solo en caso de fuerza mayor y de acuerdo al artículo 18, que adelantamos no tiene similar en las convenciones anteriores.

Este texto es más restrictivo que los anteriores, pues una cosa es establecer zonas interdictas, muy lógico para salvaguardar intereses particulares de los estados y otro muy distinto, el permitir establecer rutas determinadas, se coarta mucho más la libertad y no conduce esto con la postura habitual de los pueblos hispanoamericanos.

El sexto reproduce la norma del cuarto de las anteriores, con la modificación de aquí se obliga al aterrizaje de la aeronave que haya volado sobre zona interdicta, en un aeropuerto internacional, mientras en París y Madrid decía aeródromo más próximo al lugar que volaba.

El séptimo difiere de los anteriores pues no contiene las exigencias de nacionalidad para los propietarios, como Madrid y abunda en detalles a contenerse en esta, que no posee París.

El Octavo de París y Madrid establece que no se puede matricular una misma aeronave en más de un estado, mientras que el de La Habana, se refiere a que dicha inscripción se hará según las normas del Estado en que se realice.

El noveno equivale al décimo de las anteriores, pero con la diferencia de que "la naturaleza", o sea, el tipo de distintivo de matrícula, no se establece sea uniforme por un anexo, que la convención no los posee, sino

que se deja librado a los convenios entre los estados, que lo deberán comunicar a la Unión Panamericana.

Esto no favorece en nada la uniformidad internacional, máxime en punto de interés como este, pues las largas especificaciones contenidas en los anexos de París y Madrid al respecto, fueron hechas precisamente con el fin de que las aeronaves puedan ser rápidamente reconocidas. No conocemos por otra parte ningún acuerdo en este sentido, ni que ningún estado se halla separado de los dictados anteriores.

El décimo, es la reproducción del decimonoveno de París y Madrid, con muy pequeñas adiciones, tales como, que la lista de pasajeros debe consignar domicilio y nacionalidad, sin ninguna importancia.

El undécimo, es idéntico al noveno de París y Madrid, pero como aquí no hay organismo

-equivalente a la C.I.N.A. o a la C.I.A.N.A.; los estados deberán comunicar las variaciones en sus registros de matrícula, no sólo a los estados contratantes, sino también a la Unión Panamericana.

El décimo segundo, es extenso por la razón anteriormente dada y repite el undécimo anterior, además se establece ~~que~~ la posibilidad de denegar el permiso si la aeronave no está en condiciones de vuelo.

Los décimo tercero y décimo cuarto, son idénticos a los décimo segundo y tercero anteriores, aunque aquí también como no se hace remisión a anexos, como en los anteriores, se especifica en ellos los detalles.

El décimo quinto reproduce el vigésimo-sexto, con el aditamento, de que las aeronaves que no pueden realizar los mencionados transportes, también son las nacionales.

El decimosexto, reproduce el vigésimo-séptimo con los mismos comentarios, sobre la comunicación de las regulaciones de que trata, a la Unión Panamericana.

En el decimoséptimo, se reproducen idénticas disposiciones a las contenidas en los vigésimo octavo y noveno de las anteriores.

Los tres artículo siguientes, decimo-octavo a vigésimoprimeros, no encuentran iguales en las convenciones de París y Madrid, pero contienen normas sobre la entrada de aeronaves por aeropuertos internacionales, obligatoriedad de aterrizaje cuando lo ordene autoridades de estado sobrevolado, excepciones a estas normas, derecho de visita y examen de documentación, que de una u otra forma, se hallaba en las disposiciones internacionales.

El vigésimo segundo establece la reserva

de cabotaje del decimosexto de París y Madrid, faltándole empero la facultad de reciprocidad establecida en el decimosexto de ellas.

En los dos siguientes, se reproduce el texto del vigesimocuarto de París y Madrid.

El vigesimoquinto, establece una norma completamente nueva, cual es la de asimilar al comandante de aeronave al comandante de navio mercante, para el caso que la legislación de un Estado no haya previsto disposiciones al respecto. Esta es una inovación interesante y que significa un avance en la legislación internacional de la época.

\*  
Vigesinosexto, idéntico al vigésimo tercero de las anteriores, cosa que sucede igualmente con el artículo siguiente.

El vigésimo octavo contiene una disposición completamente nueva y que al establecer que los

-daños a terceros en la superficie serán regidos por las leyes de cada Estado, no coopera en la difusión de la actividad aeronautica.

Se perdió aquí una magnífica oportunidad de presentar un adelanto en esta materia, que ya había sido esbozado durante las reuniones del Primer Congreso Jurídico Internacional para la Locomoción Aérea, de Verona 1.910, al intentarse establecer la responsabilidad objetiva al respecto, retomado en el de Francfort de 1.913 y continuando por la Tercera Comisión del CITEJA hasta concretarse en el Convenio de Roma de 1.933. (1)

El vigésimonoveno, es la transcripción literal del trigésimoquinto de las anteriores.

---

(1)

Ver textos Aéreos Internacionales, Ed. de la Sección de Derecho Aeronáutico del Instituto "Francisco de Vitoria", pág. 247.

El artículo siguiente es más amplio que el quinto de París y se refiere a la posibilidad de que los Estados contratantes, realicen convenios bilaterales y a que, este convenio, no afecta derechos y obligaciones contraídos por convenios precedentes.

Esta última parte es una norma general y la primera enunciada con detalle y en la que se impone una uniformidad de criterios a seguirse en los convenios aludidos, presenta como avance, ese interés en establecer una serie de conceptos uniformes, igualdad de tratamiento por ejemplo, que son aspectos de la convención que le dan importancia dentro de este estudio.

El trigésimoprimer, reproduce disposiciones anteriores contenidas en el trigésimoquinto y que hacen a la cooperación en materia de meteorología, informaciones aeronáuticas y ayudas radioeléctricas.

En el trigésimo segundo, nuevo con relación a las otras, se pide que los Estados procuren

"En lo posible la uniformidad de las leyes y reglamentos relativos a la navegación aérea. La Unión Panamericana cooperará con los gobiernos de los Estados contratantes para alcanzar la deseada uniformidad de las leyes y reglamentos de la navegación aérea en los Estados partes de este convenio".....

Sugerencias estas, que nos dan una idea clara de la intención de la convención y del deseo, como decíamos antes de lograr la uniformidad legislativa.

Los dos siguientes, se refieren al depósito y ratificación del Convenio, estableciendo el trigésimoquinto la posibilidad de adhesión de cualquier estado, como lo hacía el cuadragésimo-primer de Madrid.

El trigésimosexto, casi idéntico al trigésimo-séptimo de Madrid, establece el arbitraje para casos de diferendo.

Por último el trigésimo séptimo, se refiere a la denuncia del convenio estableciéndose un plazo menor, para la efectividad de la misma, seis meses.

Hay que señalar, que apesar de ser claro el texto del artículo trigésimo, en el sentido de que este convenio no se opone a los anteriores firmados por los contratantes, la República Dominicana lo firmó, con la reserva de que ella no se considera por esta firma desligada de Convenciones anteriores.

4. 4. 3.

VALORACION.  

---

Tampoco ha sido muy favorecido este convenio por crítica en general. Debemos reconocer que adoleció de algunos defectos serios, por ejemplo no poseer un organismo como la C.I.N.A. o la C.I.A.N.A., atribuyéndose, a la Unión Panamericana, misiones que esta nunca llegó a cumplir.

Debieron pasar varios años más para que "esto último fuera subsanado, como veremos más tarde, en la Conferencia de Lima 1937" (1).

---

(1)

Tapia Salinas, Luis "Precedentes de una cooperación panamericana en derecho aeronáutico" Ciencia Aeronáutica, N.º17 1.956 pág. 43.

Giannini es muy duro con el panamericanismo, al hablar de este asunto y dice que los artífices de este, se hallan proclives a codificar todo, incluso ramas que aún no se han afirmado bien.

"Esta tendencia lleva fácilmente a afectar aún la regulación de la navegación aérea, dado que no era difícil modificar y corregir la convención de París, eliminado de ella los defectos lamentables".  
La manía de la modificación y la mala suerte de la Convención de París, han influido en la adopción de la Convención Panamericana" (2)

Como vemos, se contradice el ilustre tratadista, pues si París contenía "defectos lamentables", bien se justificaba el corregirlos, además también se puede decir, con ese criterio, que los convencionales parisinos, también tuvieron la manía de la codificación.

---

(2)

Giannini, A. "Saggi di diritto aeronautico"  
pág. 98

Debemos considerar sin embargo, que significa un avance en algunos aspectos. Así el ya mencionado de sugerir la unificación de las normas individuales de cada estado, el de procurar solucionar la condición del comandante de la aeronave.

En otros aspectos, y como se señalara a lo largo del articulado, sus disposiciones son inferiores a las de las Convenciones anteriores, ejemplo el establecimiento de rutas determinadas.

Significa sin embargo, el primer intento de unión de un sector de países que se encuentran unidos por una serie grande de disposiciones internacionales que han ido aumentando con el tiempo y que configuran, desde el punto de vista legal un sólido bloque de principios comunes.

Concluyendo, recordaremos aquí una importante juicio sobre la misma:

"Justo es afirmar que los resultados fueron eficaces y beneficiosos para la aviación comercial, pero siguiendo nuestra trayectoria habrá que reconocer que marca por primera vez, un grupo de Estados, unidos entre sí por un Convenio de efectos limitados y además una adopción de principios y criterios hasta entonces desconocidos y por lo tanto diferentes, sino opuestos, a los Convenios internacionales hasta entonces firmados por los Estados" (1).

No tenemos a este regionalismo, por el contrario, consideramos que es por este medio como se puede llegar a la solución, no encontrada aún, de la uniformidad de normas en esta materia, idea que por otra parte, está renaciendo en América, como se verá en las páginas siguientes.

---

(1)

Tapia Salinas, Luis "Cuestiones de Derecho Aeronáutico" pág. 33.

4. 5.

**CUARTA CONFERENCIA COMERCIAL PANAMERICANA**  
**Washington 1.931**

Se reunió la misma, en el Palacio de la Unión Panamericana en Washington, entre los días 5 al 13 de Octubre de 1.931, concurriendo a ella delegados oficiales de los gobiernos de la Unión y representantes de Cámaras de Comercio y otras asociaciones vinculadas

•••••

...a las actividades comerciales. (1)

Luego de las deliberaciones habituales en estas reuniones, y como resultado de la reunión, se aprobaron una serie de recomendaciones, de las cuales las más importantes para el presente estudio, son las englobadas dentro del punto tercero titulado Aviación Comercial.

Allí, se solicita sea tomada en cuenta por los gobiernos, todo tipo de simplificación aduanera en materia aeronáutica; se facilite la importación de materiales; se liberen de

---

(1) Concurrieron delegados de los siguientes países: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, Rep. Dominicana, El Salvador, Guatemala, Haití, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Uruguay, Venezuela y los Estados Unidos. Ver Revista de Derecho Internacional La Habana, 1931, Tomo 20, pág. 272.

...impuestos a los combustibles; se exima de impuestos a la actividad; se establezcan radioayudas; se dé apoyo económico a las empresas; se realicen campañas con objeto de que se aumente el envío de correspondencia postal por vía aérea.

Se consideró asimismo durante la reunión, el "Proyecto de Convención referente a la simplificación y unificación de procedimientos aduaneros y formalidades de puertos".

Este proyecto, fué preparado por la Comisión de Procedimientos Aduaneros y formalidades de Puertos, en su reunión del 18 de Noviembre de 1.929.

Nos interesa a nosotros, el punto IV, sobre reglamento de los puertos aéreos, como se denomina a los aeródromos, donde se establecen una serie de requisitos a ser llenados por los

..mismos para su mejor funcionamiento. Se trata en realidad de normas unificadas con el fin de lograr una armonía en este tipo de instalaciones.

Se proyectó así, la existencia de una aduana permanente en los mismos, el despacho preferente de la correspondencia, la reducción a un solo documento con las indicaciones necesarias a los viajes aéreos, la exención de pagos de derecho de importación para cantidades de artículos no superiores a los 100 dólares, los sistemas de devolución de mercancías no retiradas.

En fin se trata de normas, que si bien no constituyeron un acuerdo, sirvieron como iniciativa a la solución de este tipo de dificultades, destacándose por otra parte, el deseo de unificar las formalidades con miras a obtener un despacho más veloz en esta actividad.

4. 6.

SEPTIMA CONFERENCIA INTERNACIONAL AMERICANA

Montevideo 1.933

Entre los días 3 al 26 de Diciembre de 1.933, tuvieron lugar en Montevideo, las reuniones de la Séptima Conferencia Internacional Americana. Durante las mismas se tomaron una serie de resoluciones, dos de ellas relacionadas con nuestra materia.

Así hallamos en el Acta final, que bajo el punto LII, titulado "Delitos a bordo de aeronaves"; se resolvió recomendar la adopción de los siguientes principios sobre penalidad de delitos cometidos a bordo de aeronaves:

- 1).-Los actos cometidos a bordo de una aeronave privada, mientras se encuentre en contacto con el suelo de un Estado extranjero, caen bajo la competencia de los Tribunales de ese Estado y serán juzgados por sus leyes.
- 2).-La aeronave que se encuentre fuera de los límites de cualquier Estado sobre el alta mar, está sometida a la legislación y jurisdicción del pabellón.
- 3).-Si se cometiera el delito a bordo de una aeronave que se encuentre en vuelo sobre un Estado extranjero, caerá bajo la justicia de ese Estado, si la aeronave hiciera en él su próximo aterrizaje. En caso contrario, la jurisdicción será del Estado en cuyo territorio se efectuare dicho primer aterrizaje. En este último caso, se aplicará la legislación del Estado subyacente y cuando no fuere posible determinar, sobre qué territorio se cometió el delito, la ley del pabellón.

Será obligatorio para el piloto de una aeronave en vuelo, a quien se denuncie la comisión del delito, aterrizar en el primer aeródromo conocido y dar cuenta a la respectiva autoridad. El sumario que allí se sustancie, determinará la ley que debe aplicarse.

- 4).-En el caso que se produjeran daños de una aeronave, sobre personas o cosas del Estado subyacente, la competencia será la de este Estado, cuya legislación se aplicará.
- 5).-El estado que no admite la extradición de sus nacionales está obligado a castigarlos cuando regresen a su territorio después de haber sido culpables a bordo de una aeronave, de una infracción prevista, regirán las reglas de la extradición respectiva.

(El señor Wright dejó constancia de que, como delegado de los Estados Unidos, se abstenía de votar en este asunto).

Invitar a adherir a la Convención de La Habana y recomendar que incluya la reglamentación de dicha convención en el Programa de la Octava Conferencia Panamericana y se encarezca a todos los países el estudio de las

..reglas aprobadas en la Convención de Varsovia" (1)

Estas recomendaciones, que fueron aprobadas el 23 de Diciembre de 1.933, han sido incluidas in extenso, pues con ellas se completa el panorama de los temas de derecho aeronáutico tratados en las reuniones que aquí se reseñan y darse con las mismas una serie de normas que luego aparecerán con rasgos más definidos en los proyectos de convenios al respecto.

Dentro de la misma Acta final, y bajo el número LII se resuelve instar a los países americanos en el establecimiento de una línea de estaciones de apoyo a la aeronavegación.

---

(1)

En Revista de Derecho Internacional, dirigida por Bustamante y Sirven, La Habana 1.934, Tomo 49, pág. 67.

Más adelante y en la recomendación LXVI se convocó a una reunión que sería el complemento de la realizada en la Habana en 1.928.

Decía así:

"Pedir al Gobierno de la República Argentina, que convoque a una Conferencia de orden puramente comercial, en la ciudad de Buenos Aires, si fuera posible, inmediatamente después de que terminen sus trabajos la III Conferencia Panamericana Financiera, con el objeto de tratar los siguientes temas:

a).- Facilidades portuarias para carga de buques y aviones.

.....

c) c).-Mejora de las comunicaciones terrestres, marítimas, fluviales y aéreas.-" (1)

Seguidamente veremos el resultado de la Conferencia, concretado en un Convenio.

---

(1) Revista de Derecho Internacional, La Habana 1934, Tomo 49 pág. 83.

4. 7.

CONFERENCIA COMERCIAL PANAMERICANA.

Buenos Aires 1.935

Según fuera sugerido en la Séptima Conferencia Panamericana, se reunió en Buenos Aires la Conferencia Comercial Panamericana, que el 19 de Junio de dicho año, firmó el Convenio sobre Tráfico de Aviones. (1)

---

(1)

El texto del Convenio, se puede hallar en la obra de Alex Meyer, pag. 384.

Se trata en realidad de un aditamento al Convenio de La Habana y que tiende fundamentalmente a facilitar la navegación aérea.

Así en su artículo primero, se establece que los gobiernos firmantes se comprometen a no gravar con impuestos ni derechos el tránsito de aviones. Se hace lógicamente la salvedad de las tasas, por empleo de aeropuertos que se establecen con otro sentido generalmente.

En el segundo se comprometen asimismo a facilitar en todo lo posible, los trámites aduaneros y policiales.

Por el tercero, se establece la obligatoriedad del documento único, con lista de

..pasajeros, tripulación y demás detalles.  
En el cuarto y último se establece la duración del convenio que se fija en tres años.

De poca importancia, sirvió en su momento para señalar una serie de principios que se tornan imprescindibles para agilizar la actividad aeronáutica, y son un corolario, como se dijo de La Habana. Indica además que en un principio, pues solo fué ratificado por cuatro de los firmantes, (1) las naciones seguían con intención de unificar sus normas.

---

(1)

Lo firmaron: Argentina, Estados Unidos, Haití, México, Chile, Bolivia, Paraguay, Venezuela, Guatemala, República Dominicana, Ecuador, Panamá, Nicaragua, Colombia, Cuba, Perú, Brasil, Honduras, Costa Rica, Uruguay y El Salvador.  
Lo ratificaron: Chile, Ecuador, México y Uruguay.

4. 8.

CONFERENCIA TECNICA INTERAMERICANA  
DE AVIACION.

Lima, 1.937

. 1. La Conferencia.

Quando se hizo el análisis del Convenio Panamericano, se señaló que entre las deficiencias de que adolecía, quizás la más grave, fué la de no contar con un organismo del tipo de la C.I.N.A. o de la C.I.A.N.A., capaz de uniformar los aspectos técnicos de la aviación.

La falta de este organismo, con el correr de los años, se hizo sentir cada vez, más produciéndose entonces un movimiento, tendiente a subsanar la omisión de los convencionales de 1.928,

Al efecto se convocó a una reunión, titulada Primera Conferencia Técnica Interamericana de Aviación, que deliberó en la ciudad de Lima entre el 15 y el 25 de Septiembre de 1.937. (1)

Se llegó durante sus deliberaciones, a una serie de conclusiones, de las cuales la más importante y que merece estudio aparte, fué la creación de la Comisión Americana Permanente de Aeronáutica (C.A.P.A.)

---

(1)

Ver actas y Reglamentos de la Primera Conferencia Técnica Internacional de Aviación, Lima 1.937.

Asistieron a esta reunión, delegados de los siguientes países, Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, México, Panamá, Perú, Estados Unidos, Uruguay y Venezuela.

Asimismo y en lo que hace a nuestro estudio, merecen recordarse las siguientes resoluciones: 2).- Creación de cátedras de derecho aeronáutico en las universidades americanas; 3).-Facilitación del comercio aéreo; 4).-Liberaciones impositivas a los combustibles, lo que hace pensar que no se tomaron en cuenta las recomendaciones de la IV Conferencia Comercial Panamericana, ya mencionadas; varias sobre incremento de los servicios meteorológicos; sobre estudios de la alta atmósfera en común; cuestión esta que ha adquirido nuevo empuje con la aparición de la cohetaría a estos fines; otras sobre normas de radiodifusión en materia aeronáutica; y varios homenajes.

4. 8. 1.

LA COMISION AMERICANA PERMANENTE DE  
AERONAUTICA.

Bajo esta denominación, en la primera resolución, se creó un organismo, compuesto por juristas y técnicos nombrados por los gobiernos, con el objeto de que estudiaran y procuraran resolver los siguientes problemas: 1).-unificación y codificación gradual y progresiva del derecho aeronáutico internacional público y privado; 2).-coordinar y desarrollar estudios, tales como sistematización de la aeronavegación, rutas aéreas, intereses comunes en materia técnica; 3).-organizar la implantación de líneas aéreas interamericanas, para ser conectadas con los servicios internacionales.

Como se observa, compleja serie de problemas se le encomendó al organismo.

Por un lado, tenemos lo estrictamente jurídico, y que nos toca directamente aquí, que se concreta en la idea de llegar a la elaboración de una legislación común, aspecto este que quizás si hubiera sido único podría haberse concretado.

Se le dieron asimismo esa serie de cometidos técnicos, de importancia pero entremezclados con los de carácter jurídico. Para colmo de males se mezcló a todo ello, los aspectos comerciales.

Vemos que este último punto ya preocupaba a los países, quizás temerosos de la hegemonía que otras potencias aeronáuticas iban

..tomando en sus territorios, y que años más tarde reaparecería en el intento de Flota Aérea Latinoamericana.

La citada Comisión, no tuvo ninguna trascendencia y quedó como un mero intento de unificación. Como corolario de ello, se puede decir, que no es fácil llegar a la unificación por medio del trabajo de organismos colegiados internacionales. Más efectiva, es la discusión de proyectos elaborados por grupos pequeños, trabajar sobre una base dada; camino este seguido en la actualidad.

4. 9.

ANTECEDENTE DOCTRINARIO, LA OPINION DE

AMBROSINI.

Hasta el presente, hemos tratado de señalar y analizar en su caso, la labor realizada con el objeto de unificar las normas que rigen la aeronavegación, con relación a hispanoamérica.

Desde el punto de vista doctrinario, el mérito de la idea del Código Común pertenece a Antonio Ambrosini.

Señalar la importancia de la doctrina,

-en la elaboración de las normas jurídico  
..aeronáuticas, luego de más de medio siglo  
de literatura al respecto, parece ocioso, solo  
nos basta recordar la enorme labor que desarro-  
lló Fauchille y la importancia y el peso que  
tuvieron sus trabajos al respecto, para que bas-  
te con ello, señalar la razón de esta mención;  
de destacar el antecedente de una opinión, de  
alguien que como el Profesor Ambrosini, tanto  
ha hecho por la elaboración de los principios  
sistemáticos de esta rama del derecho.

Durante la conferencia que pronunciara  
en las deliberaciones de la "Primera Jornada  
de Derecho Aeronautico, Economía y Política  
del Transporte, manifestó, dentro de la parte  
final de su disertación titulada "Conclusiones:  
Un Código común Aeronáutico Latino Americano":(1)

---

(1)

Primera Jornada de Derecho Aeronáutico, Econo-  
mia, y Política del Transporte Aéreo; Córdoba  
11-16 de Septiembre 1.950, pag. 127.

"Además, permítanme señores, que yo exprese a este propósito una opinión arraigada en un profundo conocimiento: estas reuniones deben lanzar y fecundar la iniciativa de un código de la aviación común, al menos, a todas las naciones de América Latina. Yo no concibo como estas Naciones que se rigen con un derecho casi idéntico, patrimonio en gran parte de la madre común de la latinidad: Roma imperial y católica, pueden pensar en elaborar -como hoy en día se está haciendo- códigos aeronáuticos distintos, y quizás opuestos entre sí.

La uniformidad casi completa del derecho común de estas Naciones, y el derecho aviatorio que ellas van construyendo es en gran parte reproducción de aquel derecho internacional uniforme del que hemos hablado poco antes, hace dicha tarea extremadamente fácil.

La Argentina, país de juristas, y que posee una aviación en creciente desarrollo, se encuentra en las mejores condiciones para tomar la iniciativa de este código aeronáutico común".

Como se verá mas adelante, estas palabras resultaron proféticas, pues transcurridos

...diez años, se celebrarían en Buenos Aires unas deliberaciones de las cuales surgiría luego un proyecto elaborado asimismo en nuestro país, de código común a las naciones hispanoamericanas, recordando que es en el derecho hispánico, donde debemos buscar nuestro origen común, pues es allí de donde surgen nuestras similitudes, pues irnos más hacia atrás en la historia, nos hermana con pueblos que si bien como los nuestros siguen la tradición de la Roma imperial y católica, de que habla Ambrosini, nos unen muchos menos lazos.

La idea evidentemente había llegado a la mente del maestro, luego de meditadas consideraciones y vemos que no sólo permanece en él, sino que amplía su campo en todo el sentido de la hispanidad que hemos querido dar nosotros a nuestro aporte.

Prueba de ello, es que vemos repetirla en el seno de la Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico, al año siguiente.

Consta en las actas de la misma (1), que en la reunión del mencionado organismo del 2 de Abril de 1.951, al año justo de su conferencia en la Argentina, manifestó:

"....Mencionó luego su iniciativa de elaborar, de común acuerdo entre los juristas latinoamericanos, un Proyecto de Código del Aire común, quizás aceptado mas adelante por otros países y que servirá de orientación para la elaboración de la legislación aeronáutica uniforme, interna de cada uno de ellos".

Como se puede notar, en este proceso hacia la unificación, han participado todas las fuentes que se mencionan habitualmente, como generadoras del derecho aeronáutico, no faltando la doctrina en una autorizada opinión.

---

(1) Revista Brasileira de Direito Aeronautico, pág. 288.-

4. 10.

REUNION REGIONAL DE DERECHO AERONAUTICO.

Marzo de 1.957

Patrocinada por las autoridades que organizaron la Concentración Aeronáutica "Santos Dumont", se realizó en la ciudad de Punta del Este, República Oriental del Uruguay, [A Reunión regional de Derecho Aeronáutico, entre los días 20 al 23 de Marzo de 1.957. (1)

---

(1)

Bauzá Araujo, Alvaro "Las reuniones regionales de Derecho Aeronáutico de Punta del Este y Rivera" Montevideo 1.959, pág. 9.

Concurrieron a estas deliberaciones, juristas de cuatro países iberoamericanos y un observador de los Estados Unidos. (1)

Diversas ponencias se estudiaron durante las mismas, refiriéndonos por nuestra parte, tan sólo a aquellas que hacen a este estudio.

En este sentido merece recordarse la primera, por la que se propuso la creación de una Federación Interamericana de instituciones aerodeportivas, como el mejor medio para

---

(1)

Las delegaciones estuvieron formadas por las siguientes personas: Argentina Drs. Antonio Pandolfo, Nestor Errecart y Jorge Alfredo Ustarroz; Brasil Drs. José Carlos de Noronha, Isaac Jacoboviz, Mario Cintra Gordinhe; Paraguay Drs. Augusto Fuster, Capitán Alberto T. Fragnaud, Sr. Alberto Benitez; Uruguay Drs. Hector Luigi, Alvaro Bauzá Araujo, Joaquín Reyes Rius y Aramis Gómez Barizzo.

una mayor difusión de la actividad privada aeronáutica.

En la segunda recomendación, se entró de lleno en la materia aeronáutica proponiéndose:

Recomienda: A los países americanos, se dicte una legislación adecuada y uniforme en materia de seguros aéreos, en beneficio de la seguridad y desarrollo del transporte aéreo".

En la ponencia siguiente, los delegados brasileños y uruguayos propusieron que se adoptara el precepto del artículo 5 de Chicago para las aeronaves deportivas y de Turismo, criterio que fué ampliado por los delegados de Argentina y Paraguay en el sentido de que dicha norma alcance también a los servicios de

..transporte aéreo no sujetos a itinerarios fijos y al trabajo aéreo. (1)

La proposición última, más amplia, se adecúa más al texto de la Convención aunque incluye un elemento nuevo, el trabajo aéreo.

---

(1)

Artículo 5 Derecho de vuelo en servicios no regulares.  
Todo Estado contratante conviene en que toda aeronave de los demás estados contratantes que no se dedique a servicios aéreos internacionales regulares tendrá derecho a penetrar sobre su territorio, a cruzarlo sin hacer escalas y a hacer escalas para fines no comerciales, sin necesidad de obtener permiso previo, a condición de que se respete lo estipulado en el presente Convenio y a reserva del derecho del Estado sobre el que se vuela a exigir aterrizaje. Sin embargo cada Estado contratante se reserva por razones de seguridad de vuelo, el derecho a exigir que las aeronaves que deseen volar sobre regiones inaccesibles o que no cuenten con facilidades adecuadas para la navegación aérea, sigan las rutas prescritas u obtengan permisos especiales para tales vuelos.

■/.....

---

(1) Cont/.....

Si dichas aeronaves están dedicadas, en servicios distintos de los aéreos internacionales regulares, al transporte de pasajeros, correo o carga por remuneración o alquiler, tendrán también el privilegio, con sujeción a las disposiciones del artículo 7 de embarcar y desembarcar pasajeros, carga o correo, sin perjuicio del derecho del Estado donde tenga lugar el reembarque o desembarque a imponer las reglamentaciones, condiciones o restricciones que considere convenientes.

Interesa asimismo, considerar la propuesta sexta, titulada "Sobre la adopción de un sistema uniforme para la inscripción de la matrícula de las aeronaves" y que dice así:

Se recomienda: Aconsejar a los países americanos la adopción de un sistema uniforme para la inscripción de la matrícula de aeronaves, que proteja a los terceros acreedores garantizados con derechos reales y, en tal sentido, sugiere la exigencia de una certificación sobre las condiciones del dominio de la aeronave, expedida por el país de la matrícula que se cancela,

Asimismo y porque toda ratificación de convenios internacionales, es un paso más en dirección a la uniformidad internacional de la materia, merecen destacarse las recomendaciones séptima, en que se pide que sea ratificado con la mayor brevedad el Convenio de Varsovia de 1.929, por aquellos países que no lo hayan hecho y en que se recomienda (quinta) que se apliquen los dictados de la Convención de Chicago en materia de protección de vuelo.

4. 10. 1.

REUNION JURIDICO INTERNACIONAL DE

MONTEVIDEO.

La segunda de las reuniones de este tipo programadas, debía realizarse en la ciudad de Rivera (Uruguay) conjuntamente con un festival aeronáutico, entre los días 10 a 12 de Octubre de 1.959. Debido a que dicha reunión se canceló, igual suerte corrió al reunión jurídica, sin embargo y dado que algunos de los especialistas ya se habían trasladado al Uruguay y se ~~encontra-~~ban en la capital de dicho país, se realizó ella el día 11, con carácter informal.

Se estudiaron en la misma algunas de las ponencias que debían haberse considerado en Rivera y que luego fueron aprobadas en la Reunión de Rivera.

4. 10. 2.

REUNION REGIONAL DE DERECHO AERONAUTICO DE  
RIVERA .-

(Rep.Oriental del Uruguay) 14-17 Noviembre  
de 1.959.-

Entre los días mencionados, se realizó en la ciudad de Rivera la programada reunión

Jurídico aeronáutica, convocada por la Federación Aeronáutica del Uruguay, que se había postergado. Conjuntamente con ella se realizó otra de carácter deportivo, en la que se consideraron asuntos de diverso tenor, girando todos ellos sobre este tipo de problemas y de los cuales para nuestro estudio merece recordarse los votos tendientes a la formación de una Federación Interamericana de Aeronáutica. (1)

Rivera es una ciudad que se presta a las consideraciones internacionales y de cooperación, pues tan solo la separa de la ciudad brasileña de Santa Ana do Livramento, una franja de terreno

---

(1)

Andino, Tuth; Talavera Susana, Fernández Brital, Oscar "Reunión Jurídico Aeronáutica" Lecciones y Ensayos N. 14.

..del ancho de una calle y se puede decir que los habitantes de ambas llevan una vida de integración y mutuo entendimiento.

Asistieron a esta reunión, delegaciones de Argentina, Brasil, Uruguay y Venezuela (2)

Ateniéndonos al estudio de solamente aquellas ponencias que hacen a la unificación, diremos que fué la más importante en este sentido la número uno. Forma esta, conjuntamente con

---

(1)

La delegación argentina estuvo formada por los Drs. Eduardo Basualdo Moine, Camilo V. Ghizzoni, Manuel Malbrán, Eduardo Mattenet, Angel Mercado, Agustín Rodríguez Jurado, la Licenciada en Derecho Helena Bourgoïn, las Señoritas Ruth Andino y Susana Talavera y Oscar Fernández Brital.

La Delegación brasileña por los Drs. Isaac Jakubovicz, José Carlos de Noronha, José Paranhos do Rio Branco, y Jaime Velez.

La uruguaya por los Drs. Alvaro Bauza Araujo, Alfredo Casal, Manuel Vieira y el señor Igor Svetogorsky.

La venezolana por el Consejero de la Embajada de Venezuela en Uruguay señor Hugo Sardi.

..las cinco primeras aprobadas en Rivera, el conjunto de ponencias estudiadas y aprobadas en la reunión de Montevideo, que por el carácter informal que se le dió, debieron ser ratificadas en Rivera.

La primera ponencia se tituló: "Sobre la necesaria uniformidad de la legislación aeronáutica latinoamericana".

Por su importancia creemos necesario transcribir su texto, que dice así:

"Los asistentes a la Reunión Internacional Jurídico Aeronáutica, convocada por la Federación Aeronáutica del Uruguay,

CONSIDERANDO: 1).-Que el Derecho Aeronáutico es la rama del Derecho que ha logrado un más elevado grado de perfeccionamiento en cuanto a su internacionalidad; 2).- Que la legislación aeronáutica interna, con vigor en los distintos países de Latinoamérica, presenta un cuadro homogéneo

..por la similitud de sus soluciones institucionales y su perfeccionamiento científico; 3) Que los países de Latino América se encuentran hermanados por indiscutibles e indisolubles lazos de raza, historia, cultura, ubicación geográfica y tienen problemas similares en el orden de la producción, el comercio y la industria; 4) Que son también semejantes los problemas que los países de Latino América afrontan en el orden aeronáutico; 5) Que la unidad en las soluciones jurídicas sería un eficaz aporte para el mejor desarrollo de la actividad aeronáutica en Latino América; 6) Que forma parte de los propósitos de la Reunión Internacional Jurídico Aeronáutica, convocada por la Federación Aeronáutica del Uruguay, colaborar en el mejoramiento de las relaciones internacionales jurídico aeronáuticas.

RESUELVEN:

1). Recomendar a las Instituciones Oficiales y privadas de todos los países de Latino América, vinculadas a los estudios sobre Derecho Aeronáutico, que realicen análisis comparativos de legislación aeronáutica Latino Americana, con el propósito de sentar bases para su unificación o uniformidad. 2). Divulgar por todos los medios a su alcance la necesidad de bregar por el cumplimiento de tales objetivos." (1)

---

(1)

Importa destacar de esta penencia, que fue fundamentada en largo análisis por el Dr. Rodriguez Jurado, el encuadramiento que se realiza de todos los aspectos fundamentales que posibiliten esta unificación y que señalaremos en la introducción y en los primeros capítulos. Así se destaca la perfección científica, que ha logrado la materia en relación a su uniformidad internacional, aspecto este de fundamental importancia, pues como ya se dijera, no todos los derechos son susceptibles de esa uniformidad y el aeronáutico por sus características particulares es el que más se presta a ello. Luego se recuerdan aquellos lazos de unión que tienden a la comunidad de nuestros pueblos; la identidad de nuestros problemas aeronáuticos y que precisamente una uniformidad legislativa cooperaría grandemente en el desarrollo de la actividad, sobre todo en su faz internacional, de capital importancia en un incremento de nuestro desarrollo económico.

Merece destacarse asimismo, el hecho de que se sugieren estudios comparativos de las legislaciones, sin duda el mejor camino para llegar a esa conjunción legislativa.

El Presidente de la Reunión, Doctor Bauzá Araujo, presentó una ponencia, la número dos, sobre la necesidad de poner en práctica los convenios internacionales, similar aunque más amplia que la número siete de la reunión de Punta del Este. Fue llevado a ello, no sólo con objeto de "coadyuvar a la intención y efectos de la ponencia inicial", como el mismo lo dice, sino por su permanente preocupación por el hecho de que el Uruguay se muestra remiso a ratificar este tipo de convenios. Años más tarde recordaría esto con gracejo al decir: "Le dispueto al Doctor Hamilton y al Doctor Videla Escalada y reivindico para el Uruguay, la gloria de ser uno de los países más atrasados en la solución..."

del problema aviatorio y de la legislación aeronáutica" (1)

La ponencia número 3, "Acerca de la conveniencia de concretar acuerdos regionales de aeronáutica", también se refiere al propósito de este trabajo y dice así:

"CONSIDERANDO: Que estima de suma conveniencia la realización de conferencias y acuerdos regionales entre los diversos países americanos, con el fin de resolver conjuntamente cuestiones de interés común surgidas con el auge de las relaciones aeronáuticas.

CONSIDERANDO: Que mediante dichos acuerdos se facilitará la adopción de principios comunes de carácter internacional y nacional, así como de soluciones justas y racionales que, contemplando los intereses de los diversos países, contribuyan en la misma medida

---

(1)

En su relato al tema "Posibilidad y conveniencia de un Código Aeronáutico Latinoamericano". Primeras Jornadas Latino-Americanas de Derecho Aeronáutico, Bs. As. 1.962 pág. 233.

al mayor acercamiento y solidaridad de las naciones americanas en el plano político aeronáutico,

SE RESUELVE:

Sugerir a los gobiernos americanos la conveniencia de la realización de acuerdos regionales de aeronáutica, para la defensa de los intereses comunes y la más fácil adopción de soluciones justas y adecuadas, en relación con los problemas complejos aparejados por el hecho aviatorio".

Para muchos quizás puede parecer que el regionalismo, es una negación del internacionalismo. Para responder a este temor, baste tan solo señalar el hecho, de que ahora que el mundo está plagado de regionalismos, son precisamente estos los que quizás posibiliten un mejor entendimiento, pues la unión de todos ellos representará un trabajo menor, que la de las naciones que los forman por separado.

Importa destacarse asimismo, de la moción del Doctor Bauzá Araujo, el hecho de que se invita a los países a resolver en común sus problemas, es decir que se integre una verdadera comunidad, aunque sea regional y que por ella se adopten principios comunes de carácter internacional.

Muy importante es la quinta ponencia; titulada: "Inclusión de temas de Derecho Aeronáutico en las agendas de las Conferencias Panamericanas".

De sus extensos considerandos, hay que destacar que además de hacerse sentir la necesidad de que los temas de derecho aeronáutico, por su importancia requieren ser tratados en las mismas, se señale que "el desideratum de uniformar las normas pertinentes" pueda ser logrado por ese medio.

La séptima ponencia, se refiere asimismo a un tema de unificación, bajo el título de:

:"Acerca de la necesidad de dictar normas en base a la Convención de Chicago para facilitar los servicios aeronáuticos y sobre la necesidad de uniformar la legislación y reglamentos relativos a tasas y gravámenes aeronáuticos".

Surge con evidencia, que en los países latinoamericanos, apesar de ser la mayoría de ellos signatarios de Chicago, no se cumplen con sus normas, por ello sus representantes se ven en la necesidad de sugerir su aplicación. En este caso es interesante recordar el último párrafo de la ponencia:

"Exhortar a los respectivos gobiernos para que se vinculen, a efectos de uniformar la legislación y las reglamentaciones relativas a tasas y gravámenes para servicios aeronáuticos"

En la Novena ponencia, en que: "Se recomienda la unificación de la legislación americana en materia de responsabilidad contractual,

...,de acuerdo con la Convención de Varsovia y Protocolo de La Haya", su ponente señala una lamentable situación en estos países, cuando dice en sus considerandos:

"Que existiendo Códigos aeronáuticos americanos que se apartan, en lo concerniente a reglas de transporte y de responsabilidad civil de los principios de la mencionada Convención".

Se recomienda así que en los países latinoamericanos se promueva la unificación de la legislación en punto a responsabilidad civil por transporte de persona, mercaderías y equipajes.

Como acertadamente lo señala Bauzá Araujo, (1) esta ponencia sigue la idea substancial expuesta en la séptima de la reunión de Punta del Este, con el agregado decimos de que aquí se señala la desvinculación de algunas legislaciones con normas universalmente acatadas.

---

(1)

Bauzá Araujo, Alvaro. op. cit. nota 6 en pag. 23.

4. 11.

CONFERENCIAS REGIONALES DE AVIACION CIVIL.

Durante 1.958, las autoridades aeronáuticas de la Argentina y Brasil, mantuvieron una serie de contactos informales con el objeto de estudiar en que forma se debían encarar los problemas que se presentaban a la actividad aeronáutica comercial. Como muy bien lo señala el Dr. Aylzio Alves de Souza, en un importante estudio del problema (1);

---

(1)

Alves de Souza, Aylzio "As Conferencias Regionais de Aviação Civil" Revista Latinoamericana de Derecho Aeronáutico, Septiembre-Diciembre de 1.960, pag. 13.

.....; "la situación del cuadro tarifario del Continente sudamericano, se presentaba como caótico".

Convencidas dichas autoridades, de que estos problemas no podían resolverse por sí solos y ante la amenaza de transportistas de otros países, principalmente de los Estados Unidos de responder a la situación de bajas tarifas, con otras más bajas aún, la autoridad brasileña, con el apoyo de la Argentina, convocó a una reunión de representantes de sus respectivas Direcciones de Aviación Civil.

Se iniciaron dichas deliberaciones, denominadas Conferencia Regional de Aviación Civil, e por su sigla CRAC, anteponiéndoles el número, con la asistencia de representantes de Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Estados Unidos de Norteamérica, Perú y Uruguay.

El origen y el desarrollo de esta primera reunión, fué primordialmente sobre problemas

..comerciales, por lo que no nos detendremos mayormente, señalando que aparece aquí una división de tráficos regionales, al que se define como "el que se embarca en el territorio de un Estado con destino al de un Estado limítrofe"<sup>(1)</sup>, entre los países en que se genera, con una reserva para estos del 75%; por la importancia que esto reviste.

Importa sí recordar, que en la octava de estas recomendaciones, se establece el sistema de continuidad de este tipo de reuniones, esbozándose la idea de un secretario ejecutivo permanente, en la persona del Coordinador designado.

La segunda de estas conferencias, programada para 1.960, sufrió una serie de demoras en su convocatoria, reuniéndose finalmente el 24 de Octubre de 1.960, en la ciudad de Montevideo (Uruguay), con la asistencia de representantes

1) op. cit. pag 17

de Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Estados Unidos de Norteamérica, Panamá, Perú, Uruguay y Venezuela.

Se volvieron a tratar los habituales temas que preocupaban a las autoridades aeronauticas y esta vez en forma directa el problema de la unificación legislativa, en su recomendación número 8

"Se recomienda:

- 1). Que los Gobiernos de los Estados del Continente Americano, realicen esfuerzos en el sentido de elaborar un Código Aeronautico Americano con el objeto de unificar en breve plazo la legislación aeronáutica en el Continente Americano, Que a tal efecto los Estados tendran en cuenta los principales contenidos en las Convenciones con vigencia internacional.
- 2). Que con esta finalidad designen representantes, para que, constituidos en grupo de trabajo, preparen y presenten a la III CRAC un Proyecto de Código. El intercambio de informaciones y trabajos se efectuará por intermedio del Coordinador de la CRAC".

La recomendación concluye, solicitando a los Estados que sin perjuicio de lo aquí resuelto, se preocupe del estudio y la puesta en vigor de las convenciones internacionales, por aquellos que aún no lo hayan hecho, como asimismo los principios generales del Derecho Internacional Aeronáutico.

Esta recomendación, fué votada en forma afirmativa por los representantes de Argentina, Brasil, Colombia, Ecuador, Panamá, Perú, Uruguay, y Venezuela y en forma negativa por los Estados Unidos de Norteamérica. (1)

---

(1)

Señala acertadamente Rodríguez Jurado, que ya aquí se puede observar cual será la dificultad mayor para una real unidad legislativa del todo el continente, la oposición de los Estados Unidos a este tipo de soluciones. Op. cit. pag. 187, nota 11.

La III CRAC, se reunió en la ciudad de Bogotá (Colombia) el 10 de Febrero de 1.962, con la participación de delegaciones de Argentina, Brasil, Canadá, Colombia, Chile, Estados Unidos, Ecuador, Honduras, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.

En el ínterin, hay que recordar que se reunieron en Buenos Aires las Primeras Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico y que como consecuencia de una de las resoluciones allí adoptadas, en Noviembre de 1.960, se encomendó a un grupo de juristas de varios países la redacción de un Proyecto de Código Aeronáutico Latinoamericano.

No es de extrañar por ello, y que por iniciativa de la Delegación Argentina, se votara la recomendación 6, en que se encomienda la coordinación a dicho país de los trabajos tendientes a la redacción de un Código Aeronáutico Americano y se resuelve se reúna en el mismo, un Comité Jurídico tendiente a estudiarlo.

En los considerandos, se hace mención al hecho de que ya se han producido recomendaciones en este sentido, sin haberse logrado aún resultados positivos. Para un mejor desarrollo de las tareas, se recomienda el envío al coordinador, de todas las legislaciones y material necesario para la elaboración de un proyecto. Se resuelve asimismo, solicitar por medio del coordinador, la cooperación de las universidades que tengan cursos especializados en la materia.

De las aclaraciones de votos importa recordar, que las delegaciones de Canadá y Venezuela, si bien votaron en favor de la Recomendación, explicaron que no poseen autorización para nombrar delegados a la Comisión Jurídica con esos propósitos.

Por su parte los Estados Unidos, también insistieron en no poseer facultades para el

..nombramiento de delegados especiales a las reuniones que se convocan en la misma. (1)

La autoridad argentina, con la cooperación de institutos especializados del país, llevó la idea mencionada más adelante y no sólo ordenó el material, tal cual se indicaba en la recomendación, sino que presentó un anteproyecto.

Durante el año 1.961 en el seno del Instituto de Derecho Comparado de la Facultad de Derecho de Buenos Aires y con la colaboración del Instituto de Derecho Aeronáutico de la Universidad de Córdoba, se elaboró un Proyecto de Código para Latinoamérica, sobre el que nos tendremos en su gestación y análisis, pero que debe ser mencionado aquí, por haber sido tomado como base.

---

(1)

Aclaraciones de votos a la Recomendación 6, en Acta Final de la Tercera Conferencia Regional de Aviación Civil, Ed. del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil, Colombia 1.962.

Sobre este proyecto y con la cooperación de una Comisión Asesora nombrada al efecto, (1) se preparó el que debía de ser presentado en la reunión de Córdoba.

La reunión del Comité Jurídico de la III Conferencia Regional de Aviación Civil, se llevó a cabo en la ciudad de Córdoba (Argentina), entre los días 12 a 21 de Mayo de 1.963.

Concurrieron a la misma delegados de Argentina, Colombia, Panamá, República Dominicana, y Ecuador. Hay que señalar, que la representación estadounidense, en todo momento recalcó su carácter de o-bservadores a la reunión,

---

(1)

Formaron la misma: Drs. Federico N. Videla, Escalada, Agustín Rodríguez Jurado, Antonio Andolfo, Mario O. Folchi, Heraldo R. Amoresano, Juan C. Pellegrini, Alfredo Acuña, Virginia E. Kunath, Anibal D. Vernengo, Emilio M. Villarreal, Julio C. Sangiorgio, Sebastina Fernández de Maussien, Raúl Babaini de la Fuente, Jorge Rojas Aubone; procuradora Ruth E. Andino y Alfredo Povina. Ver Folchi, Mario O. "Hacia la unificación legislativa del derecho aeronáutico en América" La ley 24 de Octubre de 1.963, pág. 5

no aceptando, ningún cargo en la misma y manteniéndose en todo momento en esta postura. (1)

Sin perjuicio de ello, la delegación norteamericana intervino en todas las deliberaciones y colaboró de manera altamente eficaz.

Quizás esta primera incursión en reuniones de este tipo, haya servido a la autoridad de dicho país para compenetrarse de una situación actual y verdadera de las ideas a este respecto en los países que se hallan al sur del Rio Grande.

Es de lamentar sin embargo, la escasa concurrencia de otros países, que habiendo votado afirmativamente las propuestas que llevaron a la concreción de dicha idea, no llevaron luego su aporte.

---

(1)

En este sentido se pueden ver las Actas de la reunión, publicadas por el Instituto de Derecho Aeronáutico e Interplanetario, dependiente de la Dirección de Aviación Civil de Argentina, pág. 2 y siguientes.

Por último merece señalarse por su importancia, el hecho de que el citado anteproyecto fué aprobado en general por las delegaciones concurrentes, lo que de por sí señala un gran avance en este orden de ideas, y detalle de su importancia, que los concurrentes actuaron como delegados de las respectivas autoridades aeronauticas, lo que da lo actuado un caracter oficial, de suma importancia en los pasos futuros.

No nos ~~ot~~endremos en el estudio de este importante aporte, por exceder el mismo el marco de nuestro trabajo, consideramos que el mismo reviste singular importancia y que el haber sido aprobado aunque sólo sea por delegaciones de un pequeño número de países, representa un importante avance en esta idea de la unificación.

Pensamos sin embargo, que al procurar una unificación, entre dos sistemas legales distintos, con países que presentan una forma de pensar estos temas y un desarrollo diverso a nuestra comunidad, será mucho más difícil, que la unificación en el marco propuesto por nosotros.

4. 12.

PRIMERAS JORNADAS LATINOAMERICANAS  
DE DERECHO AERONAUTICO.

---

Constituyen esta reunión, por un cúmulo de circunstancias que analizaremos, el mayor aporte realizado hasta el momento con fines de unificación.

En efecto, durante las deliberaciones de este congreso, se reunieron en Buenos Aires, juristas de doce países, se presentaron veintitres trabajos, sobre diversos aspectos de la posible unificación legislativa aeronáutica

en <sup>Hispano</sup> ~~Ibero~~américa, o en su contra y se analizaron en cinco días de largas deliberaciones, seis temas que abarcan los principales aspectos de la materia.

Por último, y sin que ellos sea de menor interés, se fundó una asociación de expertos en esta materia, y se sentaron las bases para la elaboración de un código aeronáutico comun.

Baste esta brevísima resena, para situar el indudable valor de esta reunión, que ha sido sin duda la que diera mayor empuje a este tipo de estudios en <sup>Hispano</sup> ~~Ibero~~américa.

4. 12. 1

#### O R I G E N E S.

Los antecedentes inmediatos de esta reunión los hallamos en el seminario de

investigación, que sobre el tema "Análisis comparativo de la legislación aeronáutica latinoamericana", se desarrolló en la Facultad de Derecho de Buenos Aires en los años 1.958 y 1.959, según lo relata el director de los mismos y luego presidente de la Comisión Organizadora de las Jornadas, Agustín Rodríguez Jurado (1)

Recuerda asimismo, un trabajo anterior, sobre la posibilidad de unificación en un ámbito más reducido, cual era el de Rio de la Plata (2).

---

(1) Rodríguez Jurado, Agustín "Posibilidad y conveniencia de unificar la legislación aeronáutica latinoamericana" en las Primeras Jornadas.... pág. 427, nota 3.

(2) Rodríguez Jurado, Agustín "Código Aeronáutico Rioplatense" Montevideo 1.957.

A esto debemos agregar las reuniones anteriormente comentadas y es fácil colegir el estado del pensamiento a este respecto, con anterioridad a 1.960, fecha en que se reunieron las mismas.

A lo mencionado hay que sumar, el hecho de que en dicho año, la República Argentina cumplía el 150 aniversario de su independencia, lo que fué festejado con actos de diversa índole, entre ellos diversos congresos de carácter americano.

Obtenido el apoyo de la Comisión Organizadora de los Festejos del Sesquicentenario de la Revolución de Mayo, una Comisión Organizadora, se dió a la tarea de convocar a la reunión con los resultados que se señalaron.

4. 12. 2.

#### LAS REUNIONES.

Como queda dicho, y de acuerdo al plan establecido, las mencionadas Jornadas se desarrollaron entre los días 14 al 18 de Noviembre de 1.960 en el Aula Magna de la Facultad de Derecho de Buenos Aires.

En el primer día de deliberaciones, fué planteada por el presidente de la Sociedad Brasileira de Direito Aeronáutico una cuestión de interés, en el sentido de que fueran invitados los dos países que se hallaban fuera de la reunión, dado el carácter del congreso.

Respondió a esta propuesta el profesor Videla Escalada, señalando que diversas razones hacían deseable iniciar, esa posibilidad de unificación total del ~~derecho~~ derecho aeronáutico, en un campo más reducido, donde por diversos factores, que mencionó, sobre todo la identidad de sistema jurídico, la misma era factible.

Hemos hecho especial mención sobre este punto, por considerar que en él se centra, no sólo una generosa posición de los brasileños, sino porque al mismo tiempo, se vió en dicho congreso, desde el comienzo, por un lado el deseo de ampliar el cometido del mismo, y por otro la dificultad que presenta, hecho este que en la reunión del Comité Jurídico de la III CRAC iba a manifestarse en forma saliente.

El primer punto del temario "Autonomía del derecho aeronáutico", fué como lo dijera

..con su gala palabra de siempre el profesor Hamilton "un saludo a la bandera" (1), todos los peresentes se habian manifestado de una y otra forma con anterioridad por la autonomia del derecho, por lo que la posición irreductible de un discípulo de la escuela napolitana, (2) sólo sirvió para permitir que los demás expusieran sus puntos de vista.

El segundo punto del temario fué "La metodología en la codificación aeronáutica latinoamericana", considerándose como aspecto de mayor importancia en el mismo, el conocer la opinión de los presentes, sobre si el futuro código aeronáutico de Latinoamérica, que ese era el tema final del congreso, debía estar dividido en dos secciones, una de derecho público y otra de derecho privado.

---

(1)  
Jornadas.....pág. 50.

(2)  
Dr.Ortiz de Guinea, República Argentina.

El resultado de la votación final, sobre este punto fué favorable a la unificación de los dos tipos de normas, importando señalar, que los juristas brasileños, país donde más se ha sostenido esta división, se separan en un número igual de votos, lo que hace pensar en una variación de la posición doctrinaria de los mismos.

Al tratarse el tema siguiente "El contenido de los códigos y leyes aeronáuticos de fondo en Latinoamérica" se hizo referencia a los distintos tipos de normas, que contenían las mismas, señalándose aquellas que se consideraban esenciales para ser incluidas en el futuro proyecto de Código.

Así se votó una ponencia que dice: "en la Codificación de las normas legales aeronáuticas ha de llevarse el tratamiento normativo en profundidad hasta donde alcance la autonomía del derecho aeronáutico".

..debiéndose entenderse por tal, que ciertas sugerencias aparecidas en el debate, como por ejemplo la inclusión de ~~derechos aeronáuticos~~ *normas aeronáuticas*, no deben ser consideradas, por no ser materia exclusiva del derecho aeronáutico.

Sobre "El estado de ratificación de las convenciones internacionales y su influencia en las legislaciones internas de Latinoamérica"; se llegó a la conclusión de que era necesario que se incorporaran los dictados de los convenios internacionales a las legislaciones nacionales y que se ratificaran las mismas. Esta es una expresión de deseos, que hemos visto reproducidas por la mayoría de las reuniones. Al parecer los gobiernos se muestran muy reacios a esto y los especialistas deben insistir en cada reunión, aunque hay que reconocerlo, con poco éxito.

El quinto tema, central de la reunión se titulaba "Posibilidad y conveniencia de un Código Aeronáutico Latinoamericano".

En realidad, los asistentes conocían ya la idea básica y todos estaban de acuerdo en su formulación final, por el asentimiento. Los relatos presentados sobre el tema y las intervenciones solo confirmaron esta idea, votándose la siguiente resolución:

"Considerando: Que la tendencia a la uniformidad internacional es uno de los caracteres esenciales del Derecho Aeronáutico; que los pueblos de América Latina se encuentran hermanados por comunes orígenes históricos y que su posterior desenvolvimiento comercial industrial y cultural contribuyen a consolidar esos vínculos; que frente a la hora histórica que se vive es necesario cimentar aún más esos lazos de hermandad; que el desarrollo del Derecho Aeronáutico en América Latina presenta un cuadro homogéneo y avanzado; que el intercambio de ideas sostenido entre los juristas especializados de América Latina ha demostrado la posibilidad y conveniencia de unificar las normas legales básicas sobre la materia; por ello, las Primeras Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico, recomienda:

- 1).-Exhortar a los juristas de América Latina a contribuir con el aporte de sus conocimientos y su trabajo a la unificación del derecho aeronáutico positivo en América Latina, concretando esos esfuerzos en la preparación de un proyecto de Código Aeronáutico Latino Americano;
- 2).-Considerar a dicho proyecto de Código como un paso hacia la unificación institucional integral de la materia en el ámbito universal;
- 3).-Centralizar la acción señalada en las recomendaciones precedentes, através de una entidad científica destinada a tal fin".

Esta moción fué aprobada por unanimidad con tan sólo seis abstenciones de brasileños (1)

---

(1)

Este grupo quizás se vió influenciado por el trabajo presentado por uno de ellos, Luis Ivani de Amorín Araujo, titulado "Da inviabilidade de un Código Aeronáutico Latinoamericano", único aporte en que se consideró impropio tal intento y por las propias palabras del autor que consideró que la unificación debía intentarse en el campo internacional y no en el de una simple región.

Siguiendo el estudio de los temas presentados en el programa, se consideró luego la creación de una entidad que uniera los esfuerzos de todos los especialistas en la materia. Se fundó así la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico, con dichos fines.

Asimismo y en la fase final, se resolvió, que habiéndose llegado a la conclusión de que era factible la redacción de un proyecto de código, se encomendara dicha tarea a una comisión de cinco miembros, quienes deberían presentar su trabajo a la próxima reunión de la Asociación, fijándose como lugar para las mismas, la ciudad de Lima, durante el año siguiente a estas.

4. 12. 3.

#### IMPORTANCIA DE LA REUNION.

Como adelantamos al comenzar esta referencia, consideramos esta reunión, como el mayor esfuerzo realizado en el sentido de procurar la unificación de las legislaciones hispanoamericanas.

Tenemos en cuenta para hacerlo, el hecho de que durante las mismas, se reunieron cien especialistas de doce países. Durante ellas se halló una sorprendente uniformidad de criterios en considerar la posibilidad de dicha unificación;

..Se afirmó que las legislaciones existentes en hispanoamérica, en esta materia, presentan una base de uniformidad que posibilita un estudio en este sentido.

Fueron presentados veintitres trabajos, en los cuales se analizaron estas posibilidades desde los más diversos ángulos, contándose incluso con uno no favorable a esto, con lo que el acopio de elementos de juicio se vió completado; se fundó un organismo, que pese a dar la impresión de hallarse momentaneamente aletargado, se espera que resurja y cumpla los fines y objetivos que tuvieron en vista sus fundadores; se designó una comisión con el objeto de concretar las ideas propuestas en un proyecto, que si bien no se cristalizó, como veranos dió impulso a una proyecto de Código como el vislumbrado por los congresistas y a otro, más amplio como fué el deseo de los brasileños, que ha sido, como queda dicho aprobado en general; facilitó el intercambio de ideas personales entre especialistas que

..apesar de conocerse por sus trabajos, en muchos casos no habian tenido la oportunidad de cambiar ideas en dialogo personal y por sobre todo, sirvió para comprobar, que en materia jurídico aeronáutica, hay un verdadero movimiento hispanoamericano, de gran valor que desea por sobre todo llevar adelante la idea de la unificación de la materia, aportando como primera estapa esta posibilidad de un acuerdo limitado, con fines universales.

4. 12. 4.

#### ACTIVIDADES POSTERIORES.

Finalizadas las deliberaciones y pasados casi dos años de ellas, con la reunión

..de Lima programada pero no realizada, la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico, entra en un receso, del que sale, con la publicación de un grueso volumen en que se transcriben los debates, los trabajos presentados y las ponencias presentadas y las aprobadas. (1)

La no realización del congreso programado, ha quitado continuidad a las mismas, cosa que es de lamentar, máxime que como veremos ya existía para dicha reunión, no sólo un Proyecto de Código, elaborado en la Argentina sino una serie de trabajos elaborados por especialistas de diversos países, que fueron enviados a la sede programada.

Un intento posterior, de realizar dichas reuniones en Asunción, no pudo tampoco concretarse, esperándose que en un futuro próximo dicha organización, sobre un nuevo impulso y pueda llevar adelante sus estudios, con muchas más posibilidades de éxito ahora, en que pasados los años, se ha comprobado que las ideas expuestas en B.Aires, están fructificando y sólo requieren un empuje decidido para verlas cristalizar.

---

(1) Primeras Jornadas Latinoameric. de Decho. Aero-  
nautico. Edición de la Comisión Nacional Ejecutiva del 150 Aniversario de la Revoluc. de Mayo.

4. 13.

CONGRESOS DEL INSTITUTO HISPANO-LUSO-  
AMERICANO DE DERECHO INTERNACIONAL.

La importancia de estos congresos, en relación con esta tesis, reside primordialmente en la labor que como conjunto de doctrina, han realizado con fines de contribuir "al mantenimiento de la paz y de la justicia entre los pueblos" como reza en sus Estatutos.

Asimismo es interesante el intercambio, que el mismo persigue entre los internacionalistas de estos países, razón por la cual y dado el carácter eminentemente internacional del derecho

aeronáutico, nos interesa primordialmente su obra.

Este tipo de congresos se inició en 1951, con la reunión celebrada entre los días 2 al 12 de Octubre, en la ciudad de Madrid, donde quedó asimismo fundado el Instituto Hispano-Luso-Americano de Derecho Internacional.

Ya en el Segundo Congreso, celebrado en San Pablo, entre las mismas fechas del 1.953, se comenzaron a tratar temas de derecho aeronautico.

Se consideró así la nacionalización de las aeronaves, la ley aplicable a los actos celebrados y hechos ocurridos a bordo de una aeronave en vuelo internacional, la responsabilidad por los actos celebrados y hechos ocurridos a bordo de una aeronave en vuelo internacional, la responsabilidad por accidentes, atec. . .

San embargo no se concretaron estas ideas en ningún proyectó(1)

---

(1)

"Los Congresos del Instituto Hispano-Luso-Americano de Derecho Internacional" J.M. Yepes, Anuario Hispano-Luso+Americano de Derecho Internacional, pág. 346.

En el de Quito se marchó un poco más adelante y se preparó un anteproyecto de quince artículos, sobre la legislación aplicable a los actos realizados y hecho ocurridos en una aeronave en vuelo internacional.

Los principios allí sentados, conforman un verdadero esbozo de legislación internacional, para proyectar los cuales se han tenido en cuenta las disposiciones y principios ya considerados como habituales dentro del derecho internacional.

El IV de estos congresos, se reunió en la ciudad de Bogotá (Colombia) entre los días 2 al 12 de Octubre de 1.962 y al mismo fué presentado un trabajo del profesor Luis Tapia Salinas, en el que se estudian la competencia penal aérea internacional y otro sobre la jurisdicción sobre los espacios aéreos interplanetarios.

Se aprobaron con motivo de los mismos dos ponencias de suma importancia para el desarrollo de este tipo de estudios. (1)

Como señalábamos al principio de esta brevísima referencia, a nuestro juicio lo que más importa de estas reuniones de destacados internacionalistas, es la idea primigenia y general de realizar estudios de este tipo, dentro del ámbito enmarcado por dicho instituto.

---

(1)

Ver Tapia Salinas, Luis "Problemas de derecho internacional aéreo" y Jurisdicción sobre los espacios aéreos interplanetarios" en Revista del Instituto de Derecho Aeronáutico de Córdoba (Argentina) Vol.N.18, pag. 77 y 107 y Acuerdos del IV Congreso del Instituto Hispano-Luso-Americano de Derecho Internacional, en la misma, pag. 219.

5.

ANALISIS DEL PROYECTO DE CODIGO AERONAUTICO  
LATINOAMERICANO.

Como dijéramos en los propósitos de este trabajo, analizaremos a continuación el Proyecto de Código Aeronautico Latinoamericano. Se ha decidido analizar este y no el proyecto posterior, denominando Anteproyecto Argentino de Código Aero-náutico Americano, pues si bien el segundo, es mas amplio, es decir que cumple con los propósitos de unificación en una escala mayor, y por haber sido objeto de mayores revisiones es quizás más perfecto; presentando además el importante factor de haber sido aprobado en general e-n una reunión

..internacional de representantes de autoridades aeronáuticas americanas, consideramos que es el que menos probabilidades de éxito tiene, por razones expuestas en la parte segunda de este trabajo, a contrariu sensu. Es decir, para su concreción en la realidad, nos faltan esa serie de presupuestos, que hemos procurado señalar en dicha parte y que a nuestro juicio, formando el basamento de la realidad jurídica, conforman una serie de requisitos indispensables.

No se puede llegar en esta materia a un acuerdo, cuando se pretende unir dos sistemas jurídicos contrapuestos, dos maneras de realizar el hecho técnico diverso, dos enfrentamientos económicos completamente desiguales. Anhele de todas es es que se logre, pero sostenemos que esto es lo más difícil y preferimos y apoyamos el camino por etapas.

Sin perjuicio de ello y cada vez que se considere importante, se incluirá en estos

..comentarios una referencia al mismo, cuya importancia no desconocemos en ningún momento.

5. 1.

#### ORIGENES.

Como se hizo mención, el Proyecto de Código Aeronáutico Latinoamericano, nació como una cooperación de los Institutos de Derecho Comparado de la Facultad de Derecho de Buenos Aires y de Derecho Aeronáutico de la Universidad de Córdoba, ambos de la Argentina, a la reunión que se debía celebrar en Lima, como continuación de las Primeras Jornadas de Derecho Aeronáutico de Buenos Aires.

Durante estas, como queda dicho, se designó una Comisión Redactora, de un anteproyecto de código, que infelizmente no concretó sus labores. Contribuyó ~~por~~ esto, las enormes distancias a que se encuentran las principales ciudades de nuestro continente, residencia de los redactores y a las múltiples tareas que los mismos desarrollan habitualmente.

La idea expuesta durante las deliberaciones sobre este punto, de que fueran especialistas argentinos los que redactaran el proyecto (1) se llevó a cabo en la realidad, por las dificultades apuntadas más arriba para concretar una labor en conjunto, verdaderamente internacional.

De esta tarea realizada como queda dicho en Buenos Aires, surgió el anteproyecto mencionado que será objeto de estudio a continuación.

---

(1) Sostenedida por Gallardo Lozada, ver Jornadas pág. 318.

5. 2.

EXPOSICION DE MOTIVOS.

---

En la exposición de motivos, que encabeza el trabajo, los autores del mismo, señalan la posibilidad de que se logre una unificación de este tipo de normas en los países <sup>Hispano</sup> ~~iberoamericanos~~, aportando para ello una serie de elementos, que son habitualmente considerados como fundamento de tal posición.

Importa señalar, que como muy bien se dice allí, el valor de este anteproyecto, no estriba solamente en que pueda ser finalmente promulgado como ley común, sino en que ~~finalmente~~ el estudio e intento se ha hecho y quizás dichas normas sirvan al menos "de orientación unificadora a las legislaciones internas de Latinoamérica".

Se menciona además, que los múltiples convenios, acuerdos, protocolos, etc. sirven de jalón en el camino hacia la unidad, pero que la misma no se ha logrado pese a los reiterados esfuerzos.

5. 3.

#### M E T O D O L O G I A .

---

Se anuncia, que en materia metodológica se ha seguido el criterio de legislar "hasta donde el Derecho Aeronáutico deje de ser autónomo" para entroncar con el derecho común ", es decir hasta donde se requieran normas particulares.

Se retoma aquí tercera ponencia aprobada durante la celebración de las Primeras Jornadas, siguiendosela casi a la letra.

Con los mismos criterios allí aprobados, no se dividen las normas en de derecho público y de derecho privado, como ocurre en algunas legislaciones.

En un título preliminar, se incluyen las disposiciones que hacen al objeto del código, el ámbito de aplicación del mismo, jurisdicción y ley aplicable.

El título primero está dedicado a la circulación aérea, comenzandose claro ésta por el ambiente en que se desarrolla la actividad.

Seguidamente se trata de la infraestructura, aquí debería haberse tratado en su reemplazo la aeronave, para seguir un criterio que consideramos más lógico a saber medio ambiente, vehículo objeto de la regulación y luego los apoyos a esta.

Luego en el tercero se trata de la aeronave; en el cuarto del personal; en el quinto del explotador; ocupándose el sexto de los contratos de utilización.

El séptimo está dedicado al transporte aéreo latinoamericano, como reza su título, pareciendo ociosa la parte final de <sup>la</sup> denominación por estar ya incluida en el título y en la idea general de proyecto.

El octavo se refiere a la responsabilidad; el noveno al socorro, entendiéndose dentro de este a la búsqueda, la asistencia y el salvamento, denominación esta que siendo más simple, da lo mismo la idea de lo que trata.

Los accidentes de aviación ocupan el décimo, pudiéndose decir, que la denominación es restrictiva, pues la aviación puede ser considerada como una parte de la aeronáutica más genérica. Además no se explica la razón por la cual aquí se utiliza ese

..términos y no se continua con el de aeronáutico,  
y sus relacionados, empleados a lo largo del texto.

En el undécimo se trata de los seguros; en el ~~undécimo~~<sup>segundo</sup> de la prescripción y en el siguiente, decimotercero, de los delitos y de las penas.

En la exposición de motivos, se señala que se considera indiscutible la existencia de delitos que poseen características particulares, señalándose como caracterización de los mismos a aquellos "cuya esencia misma está dada por el hecho de la aviación, de manera tal que si ésta no existiera no sería posible estructurarlos".

Coincidimos plenamente con esta caracterización y con la necesidad de incluirlos en un conjunto de normas como las analizadas.

El último título está dedicado a las normas de policía, relacionadas con la navegación aérea. (1).

---

(1)

El Instituto de Derecho Aeronáutico de la Facultad de Derecho de la Universidad de Córdoba, presentó un esquema metodológico diverso al que finalmente se utilizó y que se ha glosado. De ambos nos inclinamos por el actual, con las salvedades enunciadas.

El esquema preparado en Córdoba contenía la materia de acuerdo al siguiente ordenamiento:

Título I. Disposiciones generales, jurisdicción y competencia, y ley aplicable.

Título II. De las aeronaves.

Título III. Del personal aeronáutico.

Título IV. Navegación aérea.

Título V. Infraestructura.

Título VI. Contrato de fletamento, arrendamiento e intercambio de aeronaves.

Título VII. Explotación de servicios de transportes aéreos.

Título VIII. Responsabilidad.

Título IX. Búsqueda, asistencia y salvamento.

cont/.....

---

(1).

Título X. Investigación de accidentes de  
aviación.

Título XI. Seguro aeronáutico.

Título XII. Transgresiones aeronáuticas.

Título XIII. Fiscalización y procedimientos.

Título XIV. Prescripción.

Título XV. Disposiciones finales.

---

5. 4.

SISTEMA DE ESTUDIO.

---

Para estudiar las disposiciones del Proyecto se sigue el sistema de analizar el mismo, artículo por artículo.

Se transcribe este, así como las concordancias señaladas por los autores. Por nuestra parte, hemos agregado a estas, en los casos necesarios, otras, después de la conjunción, ~~X~~ algunas por su novedad, caso de la legislación panameña,

.., promulgada con posterioridad a la elaboración del proyecto (1), otras por considerarlo de interés. Asimismo se incluyeron las concordancias con la legislación española, por las razones expuestas al principio de nuestro trabajo y la idea allí expuesta de procurar una unificación de ámbito mayor.

En algunos casos se relacionan las normas de este Proyecto, con las del Anteproyecto Americano. Esto se ha hecho en muy contados casos, fundamentalmente por las escasas diferencias que existen entre ambos textos.

---

(1)

Decreto Ley N. 19 del 8 de Agosto de 1.963,  
Gaceta Oficial 21 de Octubre de 1.963, pag.1

5. 5.

ANALISIS DEL PROYECTO.

5. 5. 1.

TITULO PRELIMINAR.

---

En un título preliminar, compuesto por siete artículo, se han agrupado aquellas normas que hacen al objeto sobre el que versa el proyecto, ámbito de aplicación de las normas, jurisdicción y ley aplicable.

ART. 1º: EL PRESENTE CODIGO REGIRA LA AERONAUTICA CIVIL EN EL TERRITORIO DE LOS ESTADOS QUE LO RATIFIQUEN. SE ENTIENDE POR AERONAUTICA CIVIL EL CONJUNTO DE ACTIVIDADES VINCULADAS CON EL EMPLEO DE AERONAVES PRIVADAS. LAS AERONAVES PUBLICAS ESTARAN COMPRENDIDAS EN LAS DISPOSICIONES DE ESTE CODIGO, SOLAMENTE CUANDO NORMAS EXPRESAS ASI LO DETERMINEN.-

CONCORDANCIAS: Argentina:1; Proyecto:1; Uruguay:4; Paraguay:2 y 2; Brasil:2; Venezuela:1 y 3; México: 307; Perú:2.-y España:5.-

Según se expresa en la exposición de motivos, el empleo de la palabra "Civil" en este proyecto, no es con el fin de anteponerla a "militar", tal cual es lo usual, sino la de excluir como se desprende de la norma, aquellas actividades realizadas por aeronaves "publicas", y no solo las afectadas a los servicios militares.

Asimismo se manifiesta que no se intenta dar una definición más de aeronave pública, tan solo se limita, por exclusión a señalar la actividad civil.

Consideramos acertada la forma en que se lo ha redactado, pero quizás hubiera sido más interesante ampliar el artículo, incluyendo aquellas explicaciones contenidas en la nota o en la exposición de motivos, con el fin de especificar bien claramente, dentro de la norma y no fuera de ella, que se entiende por privado.

La inclusión por otra parte, de las aeronaves públicas en determinadas ocasiones, se hace imprescindible para mantener un ordenamiento en la circulación aérea. Problema este en pugna en la actualidad en los Estados Unidos, entre la Federal Aviation Agency y la Fuerza Aérea, sobre quienes reglamentan la circulación aérea, debido a las interferencias que se producen por parte de las aeronaves militares. Claro está, se contraponen dos posiciones infelizmente irreductibles, por un lado los militares, que sostienen que los altos intereses nacionales de la defensa requieren las evoluciones de sus aparatos en forma libre y

..los de la actividad civil, que necesita porz razones de seguridad una estabilidad y precisamente una falta de interferencia de todo orden.

Este artículo, halla su concordancia, con la parte final del quinto de la española, en cuanto hace a la aplicación de sus normas a las aeronaves públicas, que en dicha ley y a estos efectos se designa como aeronave militar.

ART. 2º: SE CONSIDERA PARTE INTEGRANTE DEL TERRITORIO EL ESPACIO AEREO QUE LO CUBRE, EN EL CUAL LOS ESTADOS SIGNATARIOS EJERCEN SU SOBERANIA. EL TERRITORIO COMPRENDE LAS AGUAS JURISDICCIONALES.-

CONCORDANCIAS: Argentina:2; Proyecto:2; Nicaragua:1; Paraguay:2; Brasil:1; Uruguay:1; México:306; Venezuela:2; Perú:1; y España art.1, Ecuador, art.1, Panamá art.1, Costa Rica art.1, y Honduras art.1.-

Se continua en el proyecto con el criterio de la soberanía sobre el espacio, aquí denominado aéreo, y que en Proyecto americano, se indica en la nota, por contraposición a exterior.

La aparición de la astronautica ha vuelto a tornar candente el problema de la extensión vertical de los derechos de soberania, generalmente conceptuados como "completos y exclusivos", ad infinitu. El incluir un término como el de "aéreo indica ya una posición de los codificadores, que es en general aceptada por la mayoría de los textos. Debemos considerar que si en otros se emplea, atmósfera, precisamente el aire está dentro de la atmósfera, con lo que este término es más restrictivo y por ende susceptible de ser aceptado con mayor generalidad.

Además y dado que el aire, es lo que dá su razón de ser a la aeronave, que se vale del mismo para su traslado, la terminología es correcta.

No es necesario por otra parte, incluir en la norma, como se hace en ley mexicana, especificaciones mayores, con respecto a que comprende

el territorio, pues estas están incluidas en dicha "communis opinio". (1)

Quizás los autores del proyecto, podrían haber avanzado algo más y haber sentado su opinión sobre el límite que dicha soberanía debe tener. La doctrina a lo largo de diversos trabajos, ya ha expedido opiniones muy dignas de ser tenidas en cuenta y es necesario que se comience la discusión oficialmente. Quizás si se hubiera seguido este criterio, al pasarse luego por la etapa del Proyecto Americano, hubiéramos podido conocer la opinión de los delegados de las autoridades en este asunto.

Este es uno de los aspectos que más se ha criticado, a la labor realizada por el Comité Ad-Hoc de las Naciones Unidas, por opinar que la cuestión no necesita por el momento de una definición

---

(1)

Ver sobre esto "Comentarios a la Ley Española de Navegación Aérea", por la Sección de Derecho Aeronáutico del Instituto Vitoria, pág. 2

..cierta. Opinamos lo contrario, ha llegado el momento en que se comience el estudio del límite de la soberanía de los estados.

Infelizmente el mismo será resuelto desde el punto de vista político, y habrá que elegir una altura arbitraria, pero es necesario que ya se encaminen las discusiones en este sentido.

ART. 3º; EL CONOCIMIENTO Y DECISION DE LAS CAUSAS QUE VERSAN SOBRE MATERIAS OBJETO DEL PRESENTE CODIGO, SERA DE LA JURISDICION Y COMPETENCIA, CON RECURSOS PARA ANTE EL TRIBUNAL SUPERIOR SIGUIENDOSE PARA ELLO EL PROCEDIMIENTO DE LA LEY LOCAL.-

CONCORDANCIAS: Argentina:183; Proyecto:185; Brasil:3; Paraguay:155.-

Disposición interesante esta, es lógico que sean los tribunales nacionales, por contraposición a los locales los que se ocupen de la materia aeronautica, por ser la actividad de consecuencias

más amplias que las que pueden entrar dentro de un ámbito local. Consideramos que este texto es más amplio y explicativo que el que se adopta en el Proyecto Americano en el que se dice que, se seguirán los procedimientos establecidos en el respectivo estado signatario. Sin duda ofrece mayores garantías, que es como debe ocurrir en disposición internacional, el que se indique la posibilidad de recurrir a los tribunales superiores.

ART. 4º: LOS HECHOS OCURRIDOS, LOS ACTOS REALIZADOS Y LOS DELITOS COMUNES COMETIDOS EN UNA AERONAVE PRIVADA INSCRITA EN UN ESTADO SIGNATARIO, SOBRE TERRITORIO DE OTRO ESTADO PARTE, SERAN REGIDOS POR LAS LEYES DEL ESTADO DE LA BANDERA Y JUZGADOS POR SUS TRIBUNALES.  
CUANDO TALES HECHOS, ACTOS O DELITOS INFRINGIERAN LEYES DE SEGURIDAD PUBLICA O FISCALES DE UN ESTADO SIGNATARIO SOBREVOLADO, SU CONOCIMIENTO Y DECISION SERA DE LA JURISDICCION Y COMPETENCIA DE ESE ESTADO.-

CONCORDANCIAS: Argentina: 186; y 187; Proyecto: 183 y 184;

.....;Venezuela: 4 y 5;Brasil:6; Uruguay:3;  
Nicaragua:3; México:309; Paraguay:156;  
Código del Aire:24 y 30;Tratado de Dere-  
cho Penal de Montevideo de 1.940:10 y 15;  
Perú:5.-Ecuador art. 9, Panamá art. 3,  
España 6 y 7 y Honduras art. 3.

Estas normas, son las generalmente acepta-  
das por la doctrina y que por las mismas citas de  
concordancias, dan una idea de su aceptación en  
los cuerpos legales. El conocimiento por parte del  
estado afectado, de aquellas cuestiones que afectan  
a su seguridad, es asimismo imprescindible y por  
otra parte casi innecesario de incluir dado que  
siempre se aplican las leyes de los Estados, cuando  
son afectadas las llamadas normas de seguridad y  
de policia.

ARTI. 5º: EL CONOCIMIENTO Y DECISION DE LAS CAUSAS QUE VERSEN SOBRE LOS DELITOS DE QUE TRATA EL CAPITULO II DEL TITULO "DE LOS DELITOS Y LAS PENAS", CORRESPONDERA A LOS TRIBUNALES NACIONALES DEL ESTADO SIGNATARIO DEL LUGAR DEL PRIMER ATERRIZAJE PREVISTO EN EL ITINERARIO INMEDIATO AL LUGAR DE SU COMISION.-

CONCORDANCIAS: Argentina: 186.

Aunque en un principio puede parecer excesivo, el imponer a un estado el conocimiento de causas, que no se hallan previstas en sus legislaciones, caso que se puede dar, la comisión de ciertos delitos, por la trascendencia que el medio aéronáutico posee, imponen dicha norma. Como ejemplo, solo mencionaremos, el apoderamiento ilícito de una aeronave, caso que ha ocurrido en varias oportunidades en los últimos tiempos.

Es importante asimismo, la introducción del "itinerario previsto", pues ello impide que la aeronave, se traslade a otro lugar, cuyas penas puedan ser más leves. (1)

ART. 6º: EN CASO DE DELITO LA SENTENCIA CONDENATORIA PODRA, A PEDIDO DE PARTE INTERESADA, ORDENAR LA INDEMNIZACION QUE CORRESPONDA POR LA RESPONSABILIDAD CIVIL A QUE HUBIERE LUGAR, FIJANDOSE EL MONTO PRUDENCIALMENTE POR EL JUEZ EN DEFECTO DE PLENA PRUEBA.--

Tal cual se indica en la nota, este artículo es imprescindible, por el hecho de que en los anteriores 4 y 5 aparece siendo distinta la jurisdicción y competencia aplicable, de esta manera se trata de evitar la dualidad de criterios.

---

(1)

Al respecto, ver entre otras ponencias y bibliografía citada en Comentarios a la ley española.. ..pág. 10 y punto 8 de la conclusión segunda sobre competencia penal aérea, del IV Congreso del Instituto Hispano Luso Americano de Derecho Internacional. Revista de Derecho Aeronáutico, Córdoba 1.962 Tomo 18, pag. 220.

ART. 7º: EL CONOCIMIENTO Y DECISION DE LAS CONTROVERSIAS QUE VERSEN SOBRE LAS INDEMNIZACIONES Y / O REMUNERACIONES A QUE SE REFIERE EL TITULO "DEL SOCORRO", CUANDO EL AUXILIO HAYA SIDO PRESTADO EN LUGAR DONDE NINGUN ESTADO EJERZA SOBERANIA, CORRESPONDERA A LAS TRIBUNALES DEL PAIS DE MATRICULA Y DE LA AERONAVE SOCORREDORA O A SUS SIMILARES DE LA AERONAVE SOCORRIDA. PERO INICIADA QUE SEA LA ACCION ANTE UNO DE ELLOS SE PIERDE EL DERECHO DE INTERTARLA ANTE EL OTRO, HAYA O NO DECISION DEFINITIVA EN EL PRIMERO.

Interesante disposición esta que evita las dobles causas, con los problemas que se pueden derivar de estas situaciones. Favorece al socorredor, norma justa por el tipo de misión que se ha cumplido

Al concluir el estudio del título preliminar, debemos recordar que durante las deliberaciones efectuadas en Córdoba, sobre el Proyecto Americano, el delegado de Colombia Dr. Arias Arango, propuso la inclusión en el mismo de una norma sobre la similitud de procedimiento para la concesión de rutas aéreas, tanto nacionales como extranjeras y otras sobre las relaciones laborales del personal de vuelo y terrestre.

Esta inquietud del delegado colombiano fue <sup>discutida</sup> ~~deliberada~~, opinándose que en otras partes del proyecto de código, se hayan normas que hacen a las mismas. Importa recordarla, para observar la trascendencia que en estos países tiene el problema del otorgamiento de concesiones y la defensa que reiteradamente se hace del principio de la audiencia pública, que más adelante veremos (1)

---

(1)

Ver Comité Jurídico de la III CRAC, Comisión de Estudio N. 2 mayo 15, pag. 7.

5. 5. 2.

CIRCULACION AEREA

ART/8º: LA CIRCULACION DE AERONAVES EN MISION NO  
COMERCIAL, SERA LIBRE EN CUANTO NO FUERE  
LIMITADA POR ESTE CODIGO.-

CONCORDANCIAS: Argentina: 3; Proyecto: 3; Uruguay:  
50; Paraguay: 38; Brasil: 39; Perú: 7.

Se debe considerar acertado, el comenzar las disposiciones por aquellas que regulan la circulación aérea, por ser esta la primera etapa de la actividad que se legisla.

Este artículo, que se encuentra su antecedente en Chicago artículo 5, presenta como innovación, el hecho de que se hace referencia exclusiva a la circulación y se prescinde de decir, tal como se señala en la nota, "despegue, circulación y aterrizaje". Quizas hubiera sido mejor no innovar en esta materia y limitarse a seguir ~~en~~ el texto de Chicago, que tiene ya aceptación, con lo que se hubiera favorecido esta.

La salvedad de la no comercialidad de la misión halla también su antecedente en el séptimo de Chicago, que requiere para estos servicios la previa autorización de los Estados.

No debe alarmar esta libertad de tránsito, primero por el hecho de que ha sido incluida en los conve-

nios desde largo tiempo y porque además quedan a salvo, en el Título preliminar, los derechos de soberanía de los Estados.

En el Proyecto Americano, se emplea la terminología "Tránsito de Aeronaves" que es más correcta, ampliándose en la nota el concepto al decirse que se entiende por tal "la actividad que está realiza desde que se mueve por su propia fuerza con el objeto de despegar", concepto este sostenido casi uniformemente por la doctrina Argentina y defendido en los congresos internacionales sobre todo en las discusiones del Sub-comité de Abordajes del Comité Jurídico de la OACI.

ART. 9º: NADIE PODRA EN RAZON DE UN DERECHO DE PROPIEDAD Oponerse al paso de una aeronave. Si le produce perjuicio tendrá derecho a hacerlo

CEGAR O PERCIBIR INDEMNIZACIONES SEGUN CORRESPONDA.-

CONCORDANCIAS: Argentina; 4; Proyecto; 6; Uruguay: 59; Chile; 75 y 76; Peru: 8 y España art. 4

Considerando que en la mayoría de los países <sup>Hispano</sup> ~~hispano~~americanos, existen en los Códigos y Civiles, disposiciones que pueden interferir con la navegación aérea, hay que considerar de interés la presente norma. Quizás y teniendo en cuenta el presente desarrollo de las máquinas aéreas capaces de permanecer en un mismo sitio del espacio por un cierto tiempo, como los helicópteros y tal cual se señala en el comentario al artículo de la ley española (1), hubiera sido deseable que se incluyera la palabra "normal" en el primer párrafo.

Op. cit. pag 6

quedará este redacto en consecuencia de la siguiente manera: "Nadie podrá en razón de un derecho de propiedad oponerse al paso normal de una aeronave". De esta manera, consideramos, se salva el inconveniente que puede surgir del empleo particular del helicóptero y otras aeronaves con características similares y sobre los que ya se han tenido que expedir la doctrina.

En la segunda parte del artículo, se le otorga un derecho como es lógico en el equilibrio de derechos y obligaciones que tienen los individuos en la sociedad. Si se le impone la obligación de soportar el paso de la aeronave hay que asegurarle el derecho de que sus bienes sean protegidos en caso de daño, ya sea haciendo cesar el mismo o percibiendo una indemnización.

ART. 10: EN CASO DE GUERRA O CUANDO SE CONSIDERE COMPROMETIDA LA SEGURIDAD PUBLICA, LA AUTORIDAD COMPETENTE DE CADA ESTADO SIGNATARIO PODRA PROHIBIR O LIMITAR LA CIRCULACION AEREA DE LA TOTALIDAD O DE ALGUNA CLASE DE AERONAVES, DEBIENDO HACERLO DE MANERA UNIFORME PARA LAS CORRESPONDIENTES A LOS DISTINTOS ESTADOS Y SIN ESTABLICIR DISTINCION ENTRE LAS AERONAVIS DEL ESTADO DE CUYO TERRITORIO SE TRATE Y LA DE LOS OTROS ESTADOS SIGNATARIOS QUE DESARROLLEN IGUALES SERVICIOS.-

CONCORDANCIA: Argentina: 5; Proyecto: 7; Brasil: 40; Chile: 72 y 77; Uruguay: 66; Nicaragua: 36; Venezuela: 7; Perú: 9 y España art. 3, Ecuador art. 2, Panamá art. 63, Costa Rica 4 y Honduras 41.

En la nota se dice: "Se introduce el requisito de que la prohibición de la circulación aérea alcance por igual a todos los Estados Signatarios, incluso al que dicta la medida".

Este requisito (1), ya aparece en Chicago, art. 9 cuando se dice: ... entendiéndose que no se establecerán distinciones a este respecto entre las aéronaves del Estado en cuestión dedicadas a servicios aereos internacionales regulares las aeronaves de los otros Estados contratantes que se dediquen a servicios similares!

Consideramos muy acertada su reproducción y que el texto propuesto significa un avance, por el hecho de que no menciona, como Chicago, "servicios aereos internacionales regulares", siendo su norma mucho más amplia.

Las disposiciones del Convenio de Chicago, en el artículo comentado, son mismo más favorables a la navegación aerea, al tratar de que este tipo de restricciones no interfieren innecesariamente la navegación aerea, disposición no incluida en el artículo comentado.

---

(1) No incluido en las legislaciones nacionales.

Debería haberse incluido así mismo, una referencia a la posibilidad de establecer zonas prohibidas o a la prohibición de la navegación no en razón de las aeronaves, sino del territorio sobre-bolado, tal cual lo hace Chicago en la parte primera del referido artículo 9.

ART. 11: EN LOS SUPUESTOS PREVISTOS EN EL ARTICULO ANTERIOR, EL ESTADO QUE DISPONGA LA PROHIBICION O LIMITACION, LA COMUNICARA A LOS DEMAS ESTADOS SIGNATARIOS A LA MAYOR BREVEDAD POSIBLE.

En Chicago, artículo 9, se establece la necesidad de esta comunicación ampliandola al ámbito de la organización medida correcta pues asegura así una uniformidad de criterios.

Dado que este proyecto de Código, no entra en colisión con la organización de la C.A.C.I. hubiera

sido una excelente medida el incluir en este artículo una disposición similar a la comentada.

ART. 12: LOS ESTADOS DEBERAN EVITAR TODO RETARDO INNECESARIO A AERONAVES QUE VULLEN ENTRE SUS TERRITORIOS, ASI COMO A SUS TRIPULANTES PASAJEROS Y CARGA.-

CONCORDANCIAS: Convención de Chicago; art. 22.-

La norma de Chicago es mucho más imperativa, pues por ella los Estados Contratantes "convienen" en adoptar este tipo de medidas. No es buena técnica legislativa el incluir indicaciones de este tipo, que se pueden convertir en simples manifestaciones líricas sobre un asunto como este de la facilitación y rapidez de los trámites, que trae atareados a los expertos

desde el mismo nacimiento de la aviación, pues al parecer, los entorpecimientos marchan con la misma rapidez con que se desarrolla el transporte aereo.

ART. 13: LOS ESTADOS SIGNATARIOS SE COMPROMETEN A COLABORAR ENTRE SI A FIN DE GARANTIZAR LA PUBLICACION DE MAPAS Y CARTAS AERONAUTICAS DE SUS RESPECTIVOS TERRITORIOS.-

CONCORDANCIAS: Convención de Chicago; art. 28 inciso 3.-

Disposición mucho más restringida que la de Chicago que concuerda, pues allí se establece el compromiso de establecer servicios meteorológicos y ayudas a la navegación, sistemas uniformes de diversos aspectos de los servicios complementarios y por último las publicaciones aludidas, que evidentemente

son de menor interés.

En la actualidad, ya no se puede ser excusa el escaso desarrollo económico de los países, para que se prescindiera de este tipo de servicios. Se cuenta además con el apoyo de la O.A.C.I. al respecto, por todo ello, consideramos que esta norma adolece de omisiones importantes.

ART. 14: LAS AERONAVES DE LOS ESTADOS SIGNATARIOS QUE CIRCULEN ENTRE SUS TERRITORIOS, DEBERAN ESTAR EQUIPADAS CON SISTEMAS RADIOELECTRICOS Y VISUALES DE COMUNICACION.-

CONCORDANCIAS: Argentina: 8 y 82; Proyecto: 10; Uruguay: 47; Paraguay: 20; Chicago: 28; Brasil: 25; México: 323 Inc. III; Perú: 13 y Panamá 61.

Interesante resulta la norma aquí impuesta, ya llevada a la realidad por una necesidad, señalándose que parece a sí mismo de valor la inclusión en la parte final de un medio supletorio de comunicación, como el visual, de importancia en caso de quedar anuladas las radioeléctricas.

ART.15: NINGUNA AERONAVE PODRA VOLAR SOBRE UNA PORLA-  
CION A MENOR ALTURA QUE LA DETERMINADA POR LA  
AUTORIDAD COMPETENTE DE CADA ESTADO SIGNATARIO.  
EXCEPTO EN CASO DE PELIGRO GRAVE; NO PODRAN ARRO-  
JARSE COSAS QUE PUEDAN CAUSAR DAÑOS EN LA SUPER-  
FICIE.-

CONCORDANCIAS: Argentina: 9 y 10; Uruguay: 57, 58 y  
74; Chile: 73; Paraguay: 42 y 43; Peru: 17 y 22,  
y Panamá 73 y 74, Ecuador 33, España 156.

Quizas es redundante esta norma en su primer párrafo, por incluirse disposiciones de este tipo en

las reglamentaciones nacionales y ser del tipo de las que no es necesario figuren en el código.

Al segundo párrafo se le puede comentar, que si bien es lo suficientemente amplio, como lo requiere la técnica codificadora se deberían haber dejado a salvo aquellos casos, como los de lanzamiento de lastre, en zonas no peligrosas y productos químicos necesarios a las tareas del trabajo agrícola-aéreo, como se hace en la legislación panameña.

**ART. 16:** LA AERONAVEGACION DENTRO O A TRAVES DE LAS FRONTERAS DE CADA ESTADO SIGNATARIO, DEBERA EFECTUARSE EN LAS CONDICIONES Y POR LAS RUTAS QUE FIJEN SUS AUTORIDADES AERONAUTICAS.

**CONCORDANCIAS:** Argentina: 22 y 12; Proyecto: 11 y 24; Uruguay: 59; Paraguay: 48 y 49; Brasil: 47 y 50; Venezuela: 15; Perú: 17 España 3 y 146; Ecuador, 2 y Panamá 68.

Esta concepto que hace a la reglamentación de la navegación aérea debiera haber sido colocado con anterioridad al artículo décimo, por ser norma más general que esta.

ART. 17: LOS VUELOS INTERNACIONALES SOLO PODRAN EFECTUARSE DE VOLANTO O ATERRIZANDO EN AEROPUERTOS INTERNACIONALES O AERODROMOS EXPRISAMENTE DESIGNADOS A TAL FIN POR CADA ESTADO SIGNATARIO, DONDE SE CUMPLAN LAS FORMALIDADES DE FISCALIZACIÓN QUE EN CADA CASO CORRESPONDA.-

CONCORDANCIAS: Argentina: 11, 17 y 18; Proyecto: 21; Paraguay: 44 y 45; Brasil: 45, 46 y 47; Venezuela: 1; Uruguay: 52; Proyecto Chileno: 67; Perú, 12; Ecuador, 21; Panamá 62; Honduras 39, Costa Rica 5 y España 87.

Se retoman los conceptos del artículo 10 de Chicago en redacción más breve. En la nota se indica, que

el empleo de "aerodromos especialmente designados"... "podrá ocurrir solo por excepción". Consideremos que es esta precisamente la disposición que falta, no se contempla el caso de excepción, claro esta, que permitiéndose a lo largo de todo el articulado la organización de los distintos estados de la navegación a sus respectivas autoridades, sin perjuicio se incluye esto dentro de estas posibilidades, si los redactores consideraban, como le indica la nota, que se trata de un caso de excepción debieron incluirlo en la norma del artículo.

ART. 18: LAS AERONAVES EN MISION NO COMERCIAL Y LAS SANITARIAS PODRAN SER DISPENSADAS DE LA OBLIGACION QUE PRESCRIBE EL ARTICULO ANTERIOR? MEDIANTE LA AUTORIZACION DEL ESTADO SIGNATARIO EN CUYO TERRITORIO SE EFECTUE EL ATERRIZAJE.-

CONCORDANCIAS: Argentina: 19; Proyecto: 22; Proyecto Chileno: 70 y España 87.

Disposición avanzada, importante que permitirá el desarrollo de este tipo de aviación de turismo, que requiere por su misma índole todo tipo de facilidades.

ART. 19: EXCEPTO EN LOS CASOS DE FUERZA MAYOR O EN QUE MEDIANTE LA AUTORIZACION A QUE SE REFIERE EL ARTICULO ANTERIOR, SI UNA AERONAVE DE UN ESTADO SIGNATARIO ATERRIZA VIOLANDO LA OBLIGACION QUE ESTABLECE EL ARTICULO 17, DEBERA OBSERVARSE EL SIGUIENTE PROCEDIMIENTO:

- 1º: TRATANDOSE EN UN AERODROMO O PROPIEDAD PRIVADOS, SU PROPIETARIO Y EL COMANDANTE DE LA AERONAVE DEBERAN COMUNICAR EL ATERRIZAJE A LA AUTORIDAD COMPETENTE MAS PROXIMA CON ESPECIFICACION DE LA MATRICULA DE LA AERONAVE Y EL NOMBRE Y DOMICILIO DEL EXPLORADOR Y COMANDANTE DE LA MISMA.-

ESTE ULTIMO ESTARA IMPEDIDO DE DESPLAZAR LA AERONAVE HASTA TANTO HAYA SIDO EXPRESAMENTE AUTORIZADO A HACERLO POR LA AUTORIDAD COMPETENTE. EN ESTE ULTIMO CASO EL PROPIETARIO DEL AERODROMO NO PODRA IMPEDIR LA CONTINUACION DEL VUELO.

- 2º: LAS OBLIGACIONES ESTABLECIDAS PARA EL PROPIETARIO PARTICULAR EN EL INCISO ANTERIOR RECAERAN SOBRE LA AUTORIDAD A CUYO CARGO SE ENCUENTRE EL AERODROMO O PROPIEDAD DE QUE SE TRATE.
- 3º: TRATANDOSE DE UN AERODROMO O ZONA BAJO JURISDICCION MILITAR, REGIRAN LAS MISMAS OBLIGACIONES ESTABLECIDAS EN EL INCISO ANTERIOR, SIN PERJUICIO DE LAS VERIFICACIONES QUE POR RAZONES DE SEGURIDAD ENTENDIENDASE NECESARIO EFECTUAR LAS AUTORIDADES MILITARES RESPECTO DE LAS AERONAVES O DE LAS PERSONAS O COSAS TRANSPORTADAS.-

CONCORDANCIAS: Argentina: 20 y 21; Proyecto: 23; Uruguay: 56; Brasil: 59; Paraguay: 47; Proyecto Chileno: 68 y 69; Perú: 21; Ecuador 21 y 22; y Honduras: 45.

Es importante esta norma, pues sienta el principio de la obligatoriedad de la declaración, tanto para el comandante de la aeronave como para el propietario del terreno. No se especifica, que se entiende por autoridad competente, en algunos casos se dice autoridad policial, así Uruguay en su artículo 55, otros a la autoridad aeronáutica, Honduras, artículo 45, quizás lo mejor sería indicar autoridad policial, por ser esta la que con más probabilidades se puede localizar en un sitio distante de centros de importancia y por entrar generalmente en sus atribuciones la custodia y vigilancia, primer paso que habrá que realizar producida esta emergencia hasta tanto las autoridades aduaneras y de aeronáutica autoriza el movimiento de la aeronave.

5.5.3.

INFRAESTRUCTURA

ART. 20: SE CONSIDERAN PUBLICOS LOS AERODROMOS DE LOS ESTADOS SIGNATARIOS HABILITADOS PARA EL USO PUBLICO POR LA AUTORIDAD COMPETENTE EN CADA UNO DE ELLOS. LOS DEMAS AERODROMOS SON PRIVADOS O MILITARES.-

CONCORDANCIAS: Argentina: 23; Proyecto: 23; Chile: 12, 94, 95 y 96; Brasil: 31 incisos 1 y 2; Paraguay: 51; México: 327; Perú: 67 y 68; Nicaragua 59 y 60 Venezuela: 33 y 34; Chicago: 15; España 39, Honduras, 64; Panamá 41.

La denominación general del título es correcta pero al estudiarse el artículo se ve que hay una importante ausencia de normas que hagan verdaderamente a la infraestructura, tal como se la debe entender es decir como todo tipo de instalaciones que sirven de apoyo a la realización de la navegación aérea. Solo hallaremos en el art. 24 del título una breve referencia a un posible establecimiento de este tipo de instalaciones que generalmente se las denomina accesorias pero que sean tornados fundamentales para la realización del hecho aeronáutico.

Según se recalca en la nota la clasificación de los aerodromos, se realiza teniendo en cuenta su afectación y no la condición del propietario caso de Honduras y Panamá, por ejemplo. Este criterio se sigue en la ley española, y es desde el punto de vista de la aeronavegación el que más interesa.

ART. 21: LOS AERODROMOS PUBLICOS DESTINADOS A ATRONAVES DE TRANSITO INTERNACIONAL SE DENOMINAN "AEROPUERTOS INTERNACIONALES".

CONCORDANCIAS: Argentina: 24; Proyecto: 26; Uruguay: 42; Brasil: 31; inciso 3; Venezuela: 35 Nicaragua: 65; Paraguay: 52 inciso 2; Anexo 9 al convenio de Chicago.-

Se sigue aqui la denominación de Chicago que es la más correcta y la más usual, por otra parte, las diferencias terminológicas, "aduanero" "de frontera" significan en última instancia lo mismo.

ART. 22: LOS ESTADOS SIGNATARIOS DE ACUERDO A SUS POSIBILIDADES DEBIAN ESTABLECER DENTRO DE LOS ESPACIOS SOBRELLOS A SU JURISDICCION AEROPUERTOS INTERNACIONALES Y PROVIR AYUDAS PARA LA AERONAVIGACION QUE FACILITEN LA CIRCULACION AEREA INTERNACIONAL, UNIFORMANDO EN TODO LO POSIBLE LOS PROCEDIMIENTOS QUE FIJAN SU FUNCIONAMIENTO.

CONCORDANCIAS: Argentina: 13, 14 y 15; Proyecto: 15; Paraguay: 58; Chicago: 28; Brasil 30 y 32.

En la nota se indica que se incluyen en la materia de infraestructura, las ayudas a la navegación, siguiendo el criterio de Legof y del código del Aire del Brasil, que no se diferencia por su naturaleza de los aeródromos.

Reiteramos nuestro comentario sobre la falta de disposiciones sobre la infraestructuras strictu sensu, ausencia que debe ser llenada, para una mayor perfección del texto y que no fué superada en el proyecto americano.

## TITULO III

## DE LAS AERONAVES .-

## CAPITULO I

## DEFINICION Y CLASIFICACION

ART. 23: SE CONSIDERA AERONAVE TODO VEHICULO O APARATO DESTINADO A CIRCULAR EN EL ESPACIO AEREO Y SEA APTO PARA TRANSPORTAR PERSONAS O COSAS.-

CONCORDANCIAS: Argentina; 35; Proyecto; 37; Paraguay; 5; Chile; 21; Brasil; 18; Uruguay; 13; México; 311; Perú; 25; Venezuela; 17; España 11; Panamá 8.

Contiene este capítulo la conceptualización del medio por el cual se realiza la actividad aérea. Se ~~con-~~ tratan en el mismo, quizás algunas normas ociosas, pero que habitualmente se incluyen en las disposiciones legales, y que por comparación nos sirven en este caso para señalar una vez más la posibilidad de la unificación aludida.

Como primera observación podemos decir que no se entiende claramente la diferencia entre vehículo y aparato. Si por el primero se comprende tan solo aquellos capaces de realizar el transporte de personas y cosas que se aluden entonces, está mal colocar la palabra aparato

que puede dar la idea de otro ingenio, como por ejemplo los aeromodelos que no son aeronaves. Veículo y aparato no son sinónimos, en consecuencia, ~~hay~~ hay una contradicción en los términos.

Hubiera sido mejor además incluir como se hace en muchas legislaciones, la referencia a la circulación o movimiento en la atmósfera por la reacción con esta, idea esta iniciada en el Código Italiano y reproducida por ejemplo, en legislaciones modernas como la española. Así se hubiera dejado de lado la posibilidad de que si incluyen en la misma, aparatos tales como los cohetes, que evidentemente no son aeronaves.

**ART. 24: LAS AERONAVES SON PUBLICAS O PRIVADAS. SON AERONAVES PUBLICAS LAS ACEPTADAS AL SERVICIO DEL PODER PUBLICO LAS DEMAS AERONAVES SON PRIVADAS. LA CONDICION DE SU PROPIETARIO NO CALIFICA A AQUELLAS COMO PUBLICAS O PRIVADAS.**

CONCORDANCIAS: Argentina: 36; Proyecto: 38; Paraguay: 6; Brasil: 18; Uruguay: 14; Nicaragua: 5; México: 311; Perú: 26; Venezuela: 18; España 13; Panamá: 9; Ecuador: 3; Honduras: 11.

punto por demás difícil el de la clasificación de las aeronaves, infelizmente no se ha seguido el criterio de Chicago, art. 3, cuando las clasifica en civiles y estado, lo que hubiera permitido una mayor facilidad por la unificación.

No es clara además la expresión privadas ~~pues~~ ~~parece indicio~~ y seguimos en esto a los comentarista de la ley española que emplea igual término "parece significar la titularidad particular, es decir, razón subjetiva, y no funcional."

## CAPITULO II

DEL REGISTRO DE AERONAVES

ART. 25: LAS AERONAVES DEBERAN SER INSCRITAS EN UN REGISTRO ORGANIZADO Y SOSTENIDO POR CADA UNO DE LOS ESTADOS SIGNATARIOS. LOS MOTORES, ELICES, REPUESTOS Y ACCESORIOS PRINCIPALES PODRÁN SER INSCRITOS EN SECCIONES ESPECIALES DE DICHO REGISTRO.

CONCORDANCIAS: Argentina: 37; Paraguay: 7; Uruguay: 20; Perú: 58; Chile: 61; Venezuela: 68; Nicaragua: 18; España: 29; Panamá, 10; Ecuador: 7; Honduras: 24.

La misma naturaleza de la aeronave, como se señala en la nota al artículo, su particular movilidad, impone necesariamente la necesidad del registro no solo con fines de individualización, sino para conocer con exactitud la situación jurídica de dicho bien en todo momento.

La existencia de secciones de dicho registro, en los cuales se puede decir lleven una vida autónoma las partes más importantes que en su conjunto conforman la aeronave, parecen ser de interés con fines netamente comerciales. Ello cobra mayor interés en la actualidad en que dichas partes tienen un gran valor económico.

Quizás hubiera sido de interés el incluir alguna disposición sobre el intercambio de informaciones entre los registros de los distintos países, máxime cuando se comenta como se lo hace en la nota que el ideal sería la creación de un registro único entre todos los países signatarios. Quizás el mejor medio hubiera sido seguir alguna referencia al art. 21 de Chicago en que los estados signatarios se comprometen a facilitar este tipo de información.

**ART. 26:** LA AUTORIDAD COMPETENTE EN CADA ESTADO DETERMINARA LAS ESPECIFICACIONES QUE DEBE CONTENER LA INSCRIPCIÓN DE LAS AERONAVES Y EL PROCEDIMIENTO PARA SU REGISTRO Y CANCELACION.

CONCORDANCIAS: Argentina: 40; Proyecto: 44; Honduras: 24 y España: 28.

El presente artículo es una consecuencia de la imposibilidad comentada anteriormente de posar un registro único. Además no sería correcto el indicar en un proyecto tales normas reglamentarias como son las que deben regir una organización tal.

- ART. 27: EN LOS REGISTROS DE AERONAVES SE ANOTARA:
- 1- TODO DOCUMENTO, ACTO, CONTRATO O RESOLUCION QUE ACREDITA LA PROPIEDAD DE LA AERONAVE? LA TRANSFIERA, MODIFIQUE O EXTINGA;
  - 2- LOS DERECHOS REALES DE GARANTIA QUE AFECTEN LA AERONAVE ASI COMO LOS CREDITOS PREVILIGIADOS;
  - 3- LOS EMBARGOS E INTERDICCIONES QUE PESEN SOBRE LAS AERONAVES O SE DECRETEN CONTRA ELLAS;
  - 4- LAS ESPECIFICACIONES ADECUADAS PARA INDIVIDUALIZAR LAS AERONAVES Y LOS CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDAD;
  - 5- LA CESACION DE ACTIVIDADES; LA INUTILIZACION O LA PERDIDA DE LAS AERONAVES.

- LOS CAMBIOS DE LAS CONDICIONES OPERATIVAS QUE SE HAGAN EN ELLAS Y SU RENOVACION TOTAL O PARCIAL;
- 6- LOS CONTRATOS DE LOCACION DE AERONAVES;
- 7- LAS MODIFICACIONES A LOS ESTATUTOS O CONTRATO SOCIAL Y EL NOMBRE, DOMICILIO Y NACIONALIDAD DE LOS DIRECTORES O ADMINISTRADORES Y MANDATARIOS DE LAS SOCIEDADES PROPRIETARIAS DE AERONAVES;
- 8- EL SEGURO OBLIGATORIO PREVISTO EN EL ARTICULO 182;
- 9- LOS CONTRATOS DE FLETAMIENTO DE AERONAVES.

CONCORDANCIAS: Argentina: 38; Proyecto: 43; Uruguay: 23 y 24; Perú: 59; Nicaragua: 19 y 20 y 22 Venezuela: 68; Paraguay: 10; Brasil: 27 y España 29; Ecuador: 8; Honduras 25/

Indudablemente un buen registro debe contener la mayor cantidad de actos que hagan a la vida de la aeronave, por ello parece bien que la disposición sea lo más amplia posible. Sin embargo, enumeraciones tales como las que presenta este artículo, tiene el inconveniente de dejar algo de lado o correr el riesgo de hacerlo.

Por ello quizás una fórmula amplia como la contenida en la legislación española, que en su generalidad sirve para todos los casos, hubiera sido lo más deseable.

Comprendemos que la primera objeción que se puede hacer es que debiéndose unificar, hay que sentar aquellas disposiciones fundamentales. Ante un dilema de hierro, optamos, sin embargo por una generalidad mayor y no una casuística peligrosa.

ART. 28: LOS REGISTROS DE AERONAVES SERAN PUBLICOS. TOLO INTERESADO PODRA OBTENER COPIA AUTENTICA DE LAS ANOTACIONES DE ESE REGISTRO SOLICITANDOLO A LA AUTORIDAD ENCARGADA DEL MISMO.

CONCORDANCIAS: Argentina: 41; Proyecto: 45; Brasil: 26; Uruguay: 21; Perú: 58.

Esta es una norma muy importante, pues el carácter y valor de un registro depende de su publicidad. No se entiende sin embargo la denominación "interesado". En principio, puede parecer que lo es todo aquel que por alguna razón debe conocer la situación de una aeronave. Al no exigirse ningún requisito a dicho interés lo lógico hubiera sido otra redacción, por ejemplo, "toda persona".

## CAPITULO III

DE LA INSCRIPCION Y DE LA NACIONALIDAD

ART. 29: LAS AERONAVES POSEEN LA MATRICULA DEL ESTADO SIGNATARIO EN CUYOS REGISTROS FIGURAN INSCRITAS.

CONCORDANCIAS: Argentina; 46; Proyecto; 39; México 312; Perú; 27; Venezuela; 19; Nicaragua; 8; Uruguay; 17; Chile; 15; Brasil; 20; Paraguay; 16; Panama 10; Honduras; 14 y España; 17.

Puede parecer innecesaria esta repetición de normas ya inciertas en disposiciones internacionales, ~~la~~ objeción esta que fué presentada por los observadores estadounidenses a las discusiones del proyecto Americano. Parece sin embargo de interés su reafirmación, con el fin de dar unidad a las disposiciones contenidas en el proyecto.

**ART. 30:** LA INSCRIPCION DE LA NAVE EN EL REGISTRO DE UN ESTADO SIGNATARIO PRODUCE LA CANCELACION DE ESTA MATRICULA ANTERIOR ADQUIRIDA EN OTRO ESTADO SIGNATARIO, SIN PERJUICIO DE LA VALIDEZ DE LOS EFECTOS JURIDICOS CON RELACION A LAS OBLIGACIONES CONTRAIDAS ANTES DEL CAMBIO DE NACIONALIDAD POR EL PROPIETARIO O EXPLOTADOR ANTERIOR.

**CONCORDANCIAS:** Argentina: 39; Proyecto: 40; Perú: 29; Uruguay: 25; Chile: 27; México: 312-III y 314; Brasil: 26; Paraguay: 11; Nicaragua: 10; Panamá 13 y España 19.

La imposibilidad de que las aeronaves posean dos nacionalidades, hace necesaria una disposición como la presente, pareciendo de interés que se mantenga una disposición como la final del artículo que cuida de los intereses de las personas involucradas en transacciones anteriores al cambio de la nacionalidad.

ART. 31: ASIMISMO SE CONSIDERARA CANCELADA LA MATRICULA CUANDO LA AERONAVE SUFRA UNA DESTRUCCION O DETERIORO QUE LA IMPOSIBILITE PERMANENTEMENTE PARA EL VUELO O SE REPUTE PERDIDA CONFORME A LA REGLAMENTACION DE CADA ESTADO.

CONCORDANCIAS: Perú; 39; inciso 3º y 4º; Nicaragua; 12; inciso c) y Honduras; 17; Panamá; 14.

Esta norma parece ociosa, la destrucción de la aeronave en grado tal, que signifique que la misma pierde su individualidad y características de tales, implica su desaparición como tal su no existencia como bien. Además el hecho de que cada país lo legisle, si bien si que la economía del proyecto, de dejarlo librado a los distintos estados puede contribuir a una falta de unificación de los más contraproducentes.

ART. 32: LAS AERONAVES DEBERAN OSTRNTAR EN SU EXTERIOR LAS MARCAS DISTINTIVAS DE LA NACIONALIDAD Y MATRICULACION CONFORME A LA REGULACION QUE CADA ESTADO DICTE AL EFECTO.

CONCORDANCIAS: Chicago; 20; Argentina; 47; Perú; 36; Venezuela; 21; México; 315; Brasil; 23; Nicaragua; 14; Uruguay; 27; Paraguay; 18; panamá; 17; Ecuador; 12; Honduras; 20 y España; 23.

Este artículo, es un corolario de los anteriores, pues si se deja librado a los estados la regulación de la nacionalidad, deben ser ellos los que exijan las características. Sin embargo, y recordando el anexo 7 de Chicago, quizás hubiera sido mejor, una referencia a una disposición que tiene vigencia universal.

## CAPITULO IV

DE LOS TITULOS, MODIFICACIONES Y TRANSFERENCIAS

ART. 33: LAS AERONAVES SON BIENES REGISTRABLES. TODO ACTO JURIDICO QUE SE RELACIONE CON LAS MISMAS DEBERA SER REALIZADO POR INSTRUMENTO PUBLICO O PRIVADO DEBIDAMENTE AUTENTICADO.

CONCORDANCIAS: Argentina: 48, 49 y 50; Proyecto: 48; Uruguay: 96 y 97; Nicaragua: 190; Brasil: 27; Panamá, 23 y 24; Ecuador: 8; y España: 12.

Se consagra aquí una clasificación de las aeronaves, que ha hecho camino en la doctrina argentina, la de bienes registrables, que en algunos casos se consideran como bienes muebles registrables. Las especiales características de la nave hacen que las mismas rebasen las clasificaciones elaboradas en épocas en que el hecho aeronáutico era desconocido.

La última parte del artículo que es la que concuerda con la mayoría de las concordancias anotadas ha sido suprimida del Proyecto Americano, cosa que no es deseable pues este es un medio de uniformar y la obligatoriedad del instrumento auténtico o autenticado es de todo modo deseable para dar estabilidad a las transacciones y si, bien el mismo puede tener características diversas según los estados es más factible lograr la unificación en base a ellos que por otros medios.

ART. 34: LAS REALIZACIONES DE FOMENTO DE LAS ALLO-  
 NABES, ASI COMO LOS ACTOS JURIDICOS PREVIS-  
 TOS EN LOS INCISOS, 2, 5, Y 6 DEL ARTICULO  
 27 NO TIENEN EFICACIA ENTONCES LAS PARTES  
 DE LOS ACTOS, PERO COMO TERCEROS SI NO VAN  
 REGISTRADOS EN EL REGISTRO DE ALIENACIONES.  
 LAS DEMAS ACTOS JURIDICOS PREVIS-  
 TOS EN EL MISMO ARTICULO SI SON VALIDOS ENTRE  
 LAS PARTES DESDE SU CELEBRACION, PERO NO PRO-  
 DUCEN EFECTOS FRENTE A TERCEROS SI NO HUBIERA  
 LA ANOTACION EN DICHO REGISTRO.

CONCORDANCIAS: Argentina: 49; Proyecto: 43; Uruguay: 87.

Importante disposición esta que tiende a proteger los intereses de los terceros y que se relaciona con la economía general, dada la función del registro y la importancia y validez del mismo en las transacciones.

ART. 35: TODO ACTO JUDICIAL REALIZADO EN UN ESTADO SIGNATORIO CONFORME A LAS NORMAS DE LOS CAPITULOS I A IV DEL PRESENTE TITULO, PRODUCIRA EN LOS OTROS ESTADOS SIGNATORIOS LOS EFECTOS QUE PARA ELLO SE DETERMINA SOBRE LO CUAL DEBERAN UNIFICARSE LOS PROCEDIMIENTOS RELATIVOS A LA AUTENTICACION DE LOS MISMOS.

Habiéndose dispuesto a lo largo del art. comentando hasta ahora, la validez de los actos realizados en los diversos estados, según la organización administrativa de los mismos, había que organizar un sistema de validez como el presente con el objeto de lograr unificación.

## CAPITULO V

DE LOS PRIVILEGIOS AERONAUTICOS

ART. 36: DE LOS PRIVILEGIOS ESTABLECIDOS EN EL PRESENTE CAPITULO SON PREFERIDOS A CUALQUIER OTRO PRIVILEGIO GENERAL Y ESPECIAL.

Estableciéndose una serie de privilegios es importante antes de enumerarlos, el fijar el alcance de los mismos. Como se señala en la nota del artículo de esta manera se logrará el apoyo de capitales, que contando con una seguridad para sus inversiones cooperarán al desarrollo de la actividad.

ART. 37: EL ACTO DE PRIVILEGIADO NO PODRA LLEGAR A LOS EFECTOS SOBRE LA AERONAVE SI NO LA FUBIERSE INSCRITO EN EL REGISTRO DE AERONAVES, SALVO EL CASO PREVISTO EN EL ARTICULO 44 DENTRO DEL PLAZO DE 3 MESES A PARTIR DE LA FECHA EN QUE FINALICEN LAS OPERACIONES, ACTOS O SERVICIOS QUE LO HAN ORIGINADO.-

Se sigue en estas disposiciones lo estudiado en el Convenio de Ginebra de 1.948, y en particular en este caso del artículo 4. Recordamos aquí lo dicho anteriormente sobre la repetición de normas internacionales.

ART. 38: EN CASO DE DETERIORO O DISMINUCION DEL BIEN ASIENTO DEL PRIVILEGIO ESTE SERA EJERCITADO SOBRE LO QUE RESTA, AUN LUEGO DE CANCELADA LA MATRICULA.-

Se continúa aquí con el sistema de dar la mayor seguridad posible al acreedor, sistema seguido habitualmente por las legislaciones en casos diversos a estos.

ART. 39: LAS DISPOSICIONES DE ESTE TITULO SON APLICABLES TAMBIEN A LAS AERONAVES CUYA EXPLOTACION NO SEA EJECUTA POR SU PROPIETARIO SALVO EN LOS CASOS EN QUE ESTE O QUIEN TENGA LA POSESION HAYA SIDO DESPOSUIDO POR UN ACTO ILICITO Y MEDIE MALA FE DEL ACREEDOR.

Se explica en la nota que dado que la persona del explotador pueda no coincidir, en determinados casos, con la del propietario, es necesaria una disposición como la presente para dar de esta manera una garantía efectiva al acreedor frente a tales circunstancias.

Se incluye la excepción para el caso de la desposesión ilícita, conclusión lógica.

ART. 40: TRIPULACION PRIVILEGIO SOBRE LA AERONAVE:

- 1- LOS CREDITOS POR GASTOS CAUSADOS HECHOS EN INTERES DEL ACREEDOR HIPOTECARIO.
- 2- LAS SUMAS QUE LES SON ADEUDADAS AL CONSTRUCTOR DE LA AERONAVE COMO PRECIO DEL CONTRATO DE CONSTRUCCION;
- 3- LOS CREDITOS POR DERECHOS DE UTILIZACION DE AERODROMOS O DE LOS SERVICIOS ACCESORIOS O COMPLEMENTARIOS DE LA AERONAVIGACION LIMITANDOSE AL PERIODO DE UN AÑO ANTERIOR A LA FECHA DEL RECLAMO DEL PRIVILEGIO;
- 4- LOS CREDITOS PROVENIENTES DE SALVAMENTO DE LA AERONAVE;
- 5- LOS CREDITOS POR APROVISIONAMIENTO Y REPARACIONES HECHAS FUERA DEL PUNTO DE DESTINO PARA CONTINUAR EL VIAJE;
- 6- LOS EMOLUMENTOS DE LA TRIPULACION.

CONCORDANCIAS: Argentina: 53; Proyecto: 54; Nicaragua: 202; Uruguay: 109; Paraguay: 34; Brasil: 140; Venezuela: 163; México: 365; Perú: 201 y España: 133.

Es necesaria una disposición como la presente aunque no estamos de acuerdo con el orden de prelación establecido, punto este que quizá sea uno que se discutirá antes de lograrse un acuerdo por tener razón cualesquiera sea la posición en que los mismos se distribuyen habiendo razones para ello.

ART. 41: LOS CREDITOS QUE SE REFIEREN A UN MISMO VIAJE SON PRIVILEGIADOS EN EL ORDEN DE RELACION ESTABLECIDO EN EL PRESENTE TITULO. CUANDO SE TRATE DE PRIVILEGIOS DE IGUAL CATEGORIA LOS CREDITOS SE COBRARAN A PRORRATA.  
LOS CREDITOS PRIVILEGIADOS DEL ULTIMO VIAJE SON PREFERIDOS A LOS DE LOS VIAJES PRECEDENTES

La inclusión de un principio como el contenido

en la parte final del artículo, parece de todas formas razonable, pues han sido dichos créditos los que han posibilitado la realización del mencionado viaje.

ART. 42: LOS PRIVILEGIOS SE EJERCEN ÚNICAMENTE SOBRE LA AERONAVE Y SUS ACCESORIOS. LA CARGA Y EL FLETE SE VERÁN ACEPTADOS POR ELLOS SOLO EN EL CASO EN EL CASO ENQUE LOS GASTOS PROVENIENTES DEL SALVAMENTO DE LA NAVE LOS HAYA ESPECIALMENTE BENEFICIADO.

Es el asiento de los privilegios el que da su razón de ser, así en el caso de los mismos beneficien de una manera u otra a la carga, es lógico que la misma sea afectada por ellos.

ART. 43: LOS PRIVILEGIOS SE EXTINGUEN:  
1- POR LA EXTINCIÓN DE LA OBLIGACIÓN PRINCIPAL;  
2- POR LA EXPIRACIÓN DEL PLAZO DE UN AÑO DESDE LA INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO, SIEMPRE QUE NO HAYA RENOVACIÓN;

- 3- POR LA VENTA JUDICIAL DE LA A BONAVE Y DESPUES DE PAGADO EL PRECIO SOBRE EL CUAL LOS PRIVILEGIOS SE TRANSFIEREN POR EL TERMINO DE TRES MESES.-

En la primera parte del artículo se consagra un principio del derecho comun; en la segunda el plazo parece razonable teniendo en cuenta el tipo de actividad de que se trata, en el tercer inciso por último se produce un traspaso de breve término a beneficio de los intereses del acreedor privilegiado.

ART. 44: LOS PRIVILEGIOS SOBRE LA CARGA SE EXTINGUEN SI LA ACCION NO SE EJERCITA DENTRO DE LOS 15 DIAS SIGUIENTES A SU DESCARGA Y SIEMPRE QUE NO HAYAN PASADO LEGITIMAMENTE A MANOS DE TERCEROS. EL TERMINO COMIENZA A CORRER DESDE EL MOMENTO EN QUE LAS OPERACIONES ESTEN TERMINADAS. ESTE PRIVILEGIO NO ES NECESARIO INSCRIBIRLO.

El termino establecido, quizás algo breve, es impuesto por razones de la movilidad de la misma actividad,

será este uno de los tantos puntos, en que la discusión y razones a exponerse pueden llevar a un acuerdo constituyendo el mismo un razonable punto de partida.

ART. 45: LOS ESTADOS SIGNATARIOS DEBERAN RECONOCER LOS PRIVILEGIOS CONSTITUIDOS CONFORME A LAS PRESCRIPCIONES DEL PRESENTE TITULO EN TODOS LOS ACTOS JURIDICOS QUE SE REALICE EN SUS RESPECTIVOS TERRITORIOS SOBRE LOS CUALES AQUELLOS ESTAN DESTINADOS A PRODUCIR EFECTOS.

Norma imprescindible, para dar validez a un proyecto tal como el comentado.

## CAPITULO VI

DE LA HIPOTICA AERONAUTICA

ART. 46: LAS AERONAVES PUEDEN SER HIPOTECADAS EN TODO O EN PARTE Y ANTE CUANDO ESTEN EN CONSTRUCCION. CONCLUIDA ESTA, LAS HIPOTECAS CONSTITUIDAS SOBRE LA AERONAVE EN CONSTRUCCION TENDRAN POR OBJETO LA TOTALIDAD DE LA MISMA Y EN EL ORDEN DE PREFERENCIA EN QUE AQUELLAS FUEREN ESTABLECIDAS.

CONCORDANCIAS: Argentina; 51; Proyecto; 51; Paraguay; 30; Brasil; 137; México; 362; Uruguay; 105; Perú; 199; Nicaragua; 201; Venezuela; 62; Canada; 25; Honduras; 208; Ecuador; 10; España; 130.

Se ha progresado en la norma al no hacer una salvedad sobre la posibilidad de hipotecar la nave, sistema que se continua aun en las leyes modernas como la española.

Ya se conoce el caracter de bien mueble especial

al que se ha hecho referencia con anterioridad por lo cual no es necesario repetirlo.

Interesa destacar la posibilidad de realizar hipotecas parciales, de mucha utilidad debido a los enormes valores que dichas partes han adquirido en los últimos tiempos. Esto no es atentatorio a la no divisibilidad de un bien y por el contrario una norma como la aludida favorece este tipo de transacciones y asegura a los prestamistas.

Parece así mismo interesante el último párrafo en que se extiende la hipoteca de la aeronave en construcción a la totalidad de ella, ya concluida y que favorecerá de esta manera las construcciones aeronáuticas que necesitan tanto apoyo en nuestros países.

ART. 47: LA HIPOTECA DEBERA CONSTITUIRSE POR INSTRUMENTO PUBLICO, O PRIVADO DEBIDAMENTE AUTENTICADO E INSCRIBIRSE EN EL REGISTRO DE AERO-

**NAVES, LA INSCRIPCION CONFIERE AL ACREEDOR UN DERECHO DE PREFERENCIA SEGUN EL ORDEN EN QUE SE HA EFECTUADO. EL INSTRUMENTO DEBERA CONSTAR CON PRECISION;**

- 1- NOMBRE, APELLIDO Y DOMICILIO DE LAS PARTES CONTRATANTES;
- 2- MATRICULA DE LA AERONAVE.-
- 3- LOS SEGUROS QUE CUBREN LA AERONAVE.-
- 4- EL MONTO DEL CREDITO, LOS INTERESES CONVENIDOS, EL PLAZO DEL CONTRATO Y EL LUGAR DE PAGO.

SI LA AERONAVE ESTA EN CONSTRUCCION ADEMAS DE LOS RECAUDOS DE LOS INCISOS 1 Y 4 SE HARA LA INSCRIPCION DEL CONTRATO Y SE INDICARA LA ETAPA EN QUE SE HALLA LA CONSTRUCCION CONSIGNANDOSE LOS DATOS DE INSCRIPCION EN UNA SECCION ESPECIAL DEL REGISTRO DE AERONAVES.

CONCORDANCIAS: Argentina: 51; Proyecto: 51; Paraguay: 30;  
Brasil: 137; México: 364; Uruguay: 105; Perú: 200;  
Nicaragua: 209; Panamá: 28; España: 130.

La primera fase del artículo no necesita mayores comentarios, si lo merece la que hace referencia a

la necesidad del registro del mismo. Como muy bien se ñala los comentaristas a la ley española que va más haya que el proyecto, pues la validez del acto exige su registro se trata de un regimen sin precedentes y que consideramos de gran importancia.

Las inumeraciones contenidas en el artículo, si bien son de interés parecen ociosas y hubiera sido este uno de los puntos en que se podría haber dejado librado a la reglamentación de los países.

ART. 48: LA HIPOTECA, SALVO ESTIPULACION ESPRESA EN CONTRARIO; SE EXTIENDE A LA INDEMNIZACIÓN DEL SEGURO POR PERDIDA O AVERÍA Y LAS INDEMNIZACIONES DEBIDAS AL PROPIETARIO POR DAÑOS CAUSADOS A LA MISMA POR UN TERCERO/ ASI COMO SUS ACCESORIOS INSCRITOS EN EL REGISTRO DE AERONAVES. A LOS EFECTOS ESTABLECIDOS EN ESTE ARTICULO LOS ACREEDORES HIPOTECARIOS PODRAN NOTIFICAR POR ACTO AUTENTICO A LOS ASEGURADORES LA EXISTENCIA DEL GRAVAMEN HIPO - CARIO.

CONCORDANCIAS: Argentina: 52; Proyecto: 52; Nicaragua: 203; Uruguay: 108; Brasil: 139; Perú: 202; Paraguay: 31; Honduras: 210.

Este artículo también parece muy importante pues se trata de algo muy habitual en las relaciones comerciales, que la hipoteca extienda a la indemnización de seguro, condición esta generalmente requerida por el prestatario. Parece interesante del mismo, la parte que hace referencia a su extensión a los accesorios, como un medio de dar las mayores garantías posibles.

ART. 49: EN CASO DE DESTRUCCION O DE INUTILIZACION DE LA AERONAVE LOS ACREEDORES HIPOTECARIOS PUEDEN EJERCER SU DERECHO SOBRE LOS MATERIALES Y EFECTOS SAVADOS, O SOBRE SU PRODUCIDO EN CASO DE VENTA DEBIDAMENTE AUTORIZADO.

CONCORDANCIAS: Argentina: 52; Proyecto: 52; Perú: 202; Nicaragua: 203; Uruguay: 108; Paraguay: 31.

Quizás el excesivo reglamentarismo, que caracteriza a este capítulo ha llevado a sus redactores a incluir una norma como esta implícita en la mayoría de las transacciones.

ART. 50: LA HIPOTECA SE EXTINGUE A LOS DIEZ AÑOS DE LA FECHA DE SU INSCRIPCIÓN SI ÉSTA NO FUERE RENOVADA.

CONCORDANCIAS: Argentina: 54; Proyecto: 55; Paraguay: 33.

Dado el tipo de bien sobre el que se esta legislando, el plazo parece razonable si no ha mediado renovación de la inscripción de la hipoteca, parece razonable que el plazo es lo suficiente amplio como para que el bien se vea librado de gravamen.

ART. 51: LA HIPOTECA DEBIDAMENTE CONSTITUIDA TOMA GRADO INMEDIATAMENTE DESPUES DE LOS CREDITOS PRIVILEGIADOS ESTABLICIDOS EN ESTE CODIGO. CON EXCEPCION DE ESTOS ESPREFERIA A CUAL QUIER OTRO CREDITO COM PRIVILEGIO GENERAL O ESPECIAL.

CONCORDANCIA: Argentina: 53; Proyecto: 54; Nicaragua:  
202; Paraguay: 32; Uruguay: 109; Brasil: 140;  
Perú: 201; México: 365.

Habiendose establecido un orden de prelación de las artículos, de los créditos privilegiados, y quizás hubiera sido de mejor técnica referirse allí a la hipoteca aunque considerando la economía seguida parece necesario incluirlo así mismo en esta parte.

ART. 52: LOS ESTADOS SIGNATARIOS DEBERAN RECONOCER EL DERECHO DE HIPOTECA SOBRE UNA AERONAVE MATRICULADA EN UNO DE LOS ESTADOS SIGNATARIOS SIEMPRE QUE EL MISMO HAYA SIDO CONSTITUIDO CONFORME A LOS REQUISITOS ESTABLECIDOS EN ESTE CAPITULO.

Se trata de una norma, que se halla implícita en la legislación común a lo largo del texto hemos visto y

lo seguiremos haciendo como se repiten disposiciones como la presente, que pudieran haber sido involucradas en una sola disposición comprensiva de todas ellas.

## CAPITULO VII

DEL EMBARGO DE AERONAVESART. 53: LAS AERONAVES SON SUSCEPTIBLES DE EMBARGO

CONCORDANCIAS: Argentina: 64; Proyecto: 65; Brasil: 62; Nicaragua: 210; México: 366; Uruguay: 173; Paraguay: 35; Venezuela: 64; Honduras: 217 y Panamá 27.

Se establece aquí una norma general. En la nota se dice que la misma no involucra la "interdicción de salida", medida de gran seguridad pero que no se aclara la razón por la que se dice esto, que no se introduce en la norma.

La excesiva casuística que ya hemos señalado, se continua en este capítulo en que se podría haber incluido todas las normas en una sola disposición.

Así mismo consideramos que hubiera sido de mejor técnica que se hubiera facilitado la unificación, si se hubiera seguido más a la letra las disposiciones de Ginebra, sobre esta materia de tanta importancia.

ART. 54: LA ANOTACION DEL EMBARGO EN EL REGISTRO CON EFECTOS A SU TITULAR LA PREFERENCIA DE SER PAGADO ANTES QUE CUALQUIER OTRO ACREEDOR, CON EXCEPCION DE LOS DE MEJOR DERECHO.

CONCORDANCIAS: Argentina: 65; Proyecto: 66; Paraguay: 36.

Se continúa aquí dando la preferente importancia que tiene el registro de las aeronaves, dentro de la economía general del proyecto, que en su artículo 27 como vieramos establece la obligación de la inscripción en el registro de los embargos.

Si no se hubiera indicado como se hace aquí, alguna razón dicha norma hubiera quedado ociosa, de esta manera solo se indica la prelación en cobro, sino que también se da, por la publicidad del registro, una garan

tía a los posibles terceros.

ART. 55: EL EMBARGO PREVENTIVO PODRA DECRETARSE, CON INMOVILIZACION DE LA AERONAVE, EN LOS SIGUIENTES CASOS:

- 1- EN VIRTUD DE UN CREDITO IMPAGADO ACORDADO PARA LA REALIZACION DEL VIAJE Y AUN CUANDO LA AERONAVE ESTE LISTA PARA PARTIR,
- 2- O DE UN CREDITO DEL VENDEDOR DE LA AERONAVE POR INCUMPLIMIENTO DE UN CONTRATO DE COMPRAVENTA U OTRO SIMILAR CUYO FIN ULTIMO ES LA TRANSFERENCIA DE LA PROPIEDAD DE LA AERONAVE;
- 3- O COMO CONSECUENCIA DEL EJERCICIO DE UN DERECHO REAL SOBRE LA AERONAVE.

CONCORDANCIAS: Argentina; 66; Proyecto; 67; Brasil; 62; Paraguay; 37; Convención de Ginebra de 1.948.

Se indica en este artículo, aquellas condiciones que se requieren para la inmovilización de la aeronave. Parece de toda importancia en la prelación establecida, el incluir en primer termino el crédito para el viaje programado. Si se realiza, este, el acreedor corre

el riesgo de no cobrar el mismo. El segundo de los incisos presenta quizás mayor importancia por se el precio de la aeronave total o parcial de una importancia mayor que la anterior.

Del último se refiere a una medida preventiva en seguridad de un derecho real, que se ha resuelto ejercer.

ART. 56: LA INMOVILIZACION A QUE SE REFIERE AL ARTICULO ANTERIOR PODEA EVITARSE MEDIANTE EL DEPOSITO DE UNA FIANZA SUFICIENTE.

CONCORDANCIAS: Brasil: 62 y 104; Ginebra: 1.933; 4º

Corolario lógico de los actos a que se hace referencia en el capítulo y eficaz medio de impedir que se detenga la actividad aeronáutica.

Los jueces que intervengan en la causa, son los que de acuerdo a los valores en juego fijarán el monto de la fianza, clasificada de suficiente en el artículo.

ART. 57: RETENCION QUE EJERZA EL CONSTRUCTOR POR EL PRECIO DE SU OBRA EN LA CONSTRUCCION DE LA AERONAVE, SERA CONSIDERADA COMO SI SE TRATARA DE EMBARGO PREVENTIVO.

Esta asimilación de aeronave en construcción parece lógica; sin embargo si bien consideramos que la norma no es ociosa parece que la misma podría haberse incluido en la más general con que se inicia el capítulo.

## CAPITULO VIII

DE LA DOCUMENTACION DE A BORDO

ART. 58: LAS AERONAVES DE LOS ESTADOS SIGNATARIOS DESTINADAS A LA AERONAVEGACION ENTRE SUS TERRITORIOS; DEBERAN HACERLO PROVISTAS DE LOS CERTIFICADOS DE MATRICULACION Y NAVEGABILIDAD EXPEDIDOS POR EL ESTADO EN QUE ESTAN INSCRITAS Y DE LOS LIBROS DE A BORDO QUE ESTABLEZCA LA AUTORIDAD COMPETENTE EN CADA UNO DE AQUELLOS.

CONCORDANCIAS: Chicago: 29; Argentina: 89, 90 y 92; Proyecto: 9; Brasil: 24; México: 316 y 317; Nicaragua: 15 y 35; Venezuela: 22; Perú: 40; Paraguay: 19; Panamá, 38, Honduras: 21 y 23, 40; Ecuador: 13 y España: 20.

Se incluyen en esta norma, conceptos ya aceptados no solo por la doctrina sino por las normas internacionales, caso del certificado de matrícula,

incluido ya en París, en su artículo 19 y reglamentado luego en el anexo C. Posteriormente Chicago en su artículo 28, indica otra serie de documentos, más numerosos que los aquí comentados.

Si por un lado esta norma puede parecer ociosa considerando sobre todo que todas las legislaciones, lo hacen en forma similar, volvemos a insistir en considerar que la misma era necesaria de acuerdo al plan necesario de Chicago, en que se ha optado por un sistema casuístico y detallado por establecer con solo normas generales.

ART. 59: LAS T IPULACIONES DE LAS AERONAVES A QUE SE REFIERE EL ARTICULO ANTERIOR, DEBERAN LLEVAR A BORDO LOS CERTIFICADOS DE COMPETENCIA Y LICENCIAS ESTABLECIDAS EN EL ARTICULO 62.-

CONCORDANCIAS: Chicago: 32; Argentina: 71; Proyecto: 68 y 69; Perú: 48; Nicaragua: 35; Uruguay: 34 y 36; México: 319; Brasil: 28; Venezuela: 25; Panamá 59; Honduras: 40; Ecuador 14; España 20.

Estos requisitos, podrían haberse incluido en formas más generales en el artículo anterior. Interesa sin embargo que los mismos aparecan no solo con fines de uniformidad, sino desde el punto de vista práctico, dada la internacionalidad del proyecto, y característica primordial de la navegación aérea, en que se pueden necesitar conocer las licencias de personal en cualquier momento del trayecto.

ART. 60: LOS ESTADOS SIGNATARIOS ACEPTAN LA VALIDEZ DE CERTIFICADOS DE NAVIGABILIDAD Y CERTIFICADOS DE COMPETENCIA Y LICENCIAS EXPEDIDOS O VALIDOS POR EL ESTADO SIGNATARIO EN QUE ESTA INSCRITA LA AERONAVE, SIEMPRE QUE LOS REQUISITOS BAJO LOS CUALES SE EXPIDIERON O VALIDARON SEAN IGUALES O SUPERIORES A LAS FORMAS MINIMAS QUE SE PUEDAN OBTENER AQUELLOS ESTABLEZCAN.

CONCORDANCIAS: Chicago: 32 y 33; Argentine: 82; Proyectos: 69; Uruguay: 35 y 36; Venezuela: 25; Perú; Brasil: 29; México: 319; Honduras: 23; y España 15.

Se ratifican conceptos incluido en convenciones internacionales y que tienden a dar uniformidad y facilitar la navegación aérea.

5.5.5.

**TITULO IV**

**PERSONAL AERONAUTICO**

**CAPITULO I**

**DISPOSICIONES GENERALES**

**ART. 61: EL PERSONAL AERONAUTICO ESTA CONSTITUIDO POR  
LOS MIEMBROS DE LA TRIPULACION Y LAS PERSONAS  
ENCARGADAS DE COOPERAR EN LAS MANIOBRAS DE LA  
AERONAVE.**

CONCORDANCIAS: París, 12; Chicago: 32; Argentina: 71; Uruguay: 34; Brasil: 28; Venezuela: 24; México: -319; Nicaragua: 30; Chile: 45; Paraguay: 64; Perú: 47; Panamá, 31; Honduras: 33; España: 35.

Calificación "demasiado simple y carente de sistemática" al decir de los comentaristas de la Ley española que contiene una conceptualización similar es esta, que por otra parte parece ociosa y debiera haber sido involucrada dentro de cualquiera de las normas siguientes sobre el personal aeronáutico.

ART. 62: EL PERSONAL AERONAUTICO DEBEA POSEER LICENCIAS Y CERTIFICADOS DE APTITUD EXPEDIDOS O VALIDOS POR LA AUTORIDAD COMPETENTE DEL ESTADO DE MATRICULACION DE LA AERONAVE O QUE DE AQUEL EN DONDE PRESTE SERVICIOS/

CONCORDANCIAS: Chicago: anexo 1; Argentina: Código: 71; Proyecto: 68 y 69; Paraguay: 64; Nicaragua: 29; Uruguay: 34; Brasil: 28 y 29; Venezuela: 25; México: 319; Panamá: 32; Honduras: 34; Ecuador: 14; España: 58.

Dada la enorme tecnificación que la actividad aeronáutica posee en estos tiempos, se ha tomado imprescindible que las personas que se dediquen a ella, posean una elevada preparación técnica, que por ende debe ser acreditada con certificados de aptitud (1). Ya se han pasado los tiempos que recuerda Frederick, en que el mismo piloto realizaba las tareas de la venta de billetes, ubicación de equipaje, elección de ruta en vuelo y manejo de la aeronave y en algunos casos, hasta facilitar un frasco de alcohol al aterido pasajero.

---

(1) Ver "Idoneidad y funciones del personal aeronáutico en la legislación comparada de Argentina, Venezuela y Nicaragua" por Carmen Elena Inchaurrega. Primeras Jornadas... pag. 504.

## CAPITULO II

DEL COMANDANTE DE LA AERONAVE

ART. 63: EL PILOTO AL MANDO DE UNA AERONAVE QUE OSTEN  
TE LA BANDERA DE ALGUNOS DE LOS ESTADOS SIG-  
NATARIOS, EN VUELO INTERNACIONAL ENTRE DOS O  
MAS DE ELLOS, ESTARA INVESTIDO DE LAS FUNCIO-  
NES DE COMANDANTE.-

CONCORDANCIAS: Argentina; Código: 72; Proyecto: 71;  
Paraguay: 67; Uruguay: 38; México: 321; Vene-  
zuela: 27; Nicaragua: 185; Panamá: 185; y Hon-  
duras: 192.

Se asimila en esta norma, al piloto al mando de la aeronave, al comandante. Si bien no se trata de dos funciones idénticas, generalmente sucede que si no hay comandante designado, el piloto al mando de la aeronave cumple las funciones de este. Por ello consideramos que es una norma no necesaria, que si se insiste en la explicación detallada, podría haber sido incluida en el artículo siguiente.

ART. 64: EL COMANDANTE ES EL REPRESENTANTE DEL EXPLOTADOR, A QUIEN INCUMBE SU DESIGNACION. EN AUSENCIA DE ESTE O MEDIANTE IMPOSIBILIDAD PARA EL CUMPLIMIENTO DE SUS FUNCIONES, Y NO HABIENDO EL EXPLOTADOR INDICADO SUCESOR, LAS MISMAS SERÁN EJERCIDAS POR LOS DEMÁS MIEMBROS DE LA TRIPULACION CONFORME AL ORDEN QUE FIGEN LAS REGLAMENTACIONES DE LOS DISTINTOS ESTADOS SIGNATARIOS. DENTRO DE CADA CATEGORIA EL ORDEN DE SUCESION ESTARA DETERMINADO POR LA JERARQUIA ASIGNADA A CADA UNO POR EL EXPLOTADOR.-

CONCORDANCIAS: "Proyecto de Convenio relativo al estatuto jurídico del comandante de aeronave", París: 1.947, art. 1º, párrafo 3º; Argentina: Código 73 Proyecto; 71; Paraguay: 68; Brasil: 150; Uruguay: 141; México: 321; Venezuela: 27; Nicaragua: 185; España: 59.

Esta disposición, con el perfeccionamiento de las aeronaves y las velocidades adquiridas, parece in necesaria, sobre todo en las líneas regulares. Así mis mo debemos considerar que en general el explotador tie ne designados sus representantes en los distintos puntos de escala. Pareciera que la norma, ha sido pensada teniendo en cuenta primordialmente los vuelos no regu-

lares, que se parecen en algo, a aquellos de lanzarse a la aventura marítima de tiempos idos. En este caso, si, es necesario saber si el comandante es el representante del explotador y en que condiciones realiza transacciones y en que medida lo obliga a este.

La indicación de una escala de sucesión en el mando, no parece imprescindible en estos tiempos, dado que de producirse la incapacidad del comandante seguramente se arribará a un próximo destino, donde el explotador dará sus ordenes.

ART. 65: EL NOMBRE DEL COMANDANTE Y LOS PODERES ESPECIALES QUE LE HAYAN SIDO CONFERIDOS DEBEN CONSTAR EN LA DOCUMENTACION DE A BORDO.-

CONCORDANCIAS: Proyecto C.I.T.E.J.A. 1.931; Argentina: 74; Proyecto: 72; Brasil: 149; Paraguay: 71; Uruguay: 143;-

Si el comandante de la aeronave, pretende ejercer la representación del explotador, deberá contar con alguna documentación que corrobore su acerto, por ello consideramos adecuada la norma.

ART. 66: SON OBLIGACIONES DEL COMANDANTE:

- A) CONSTATAR QUE LA AERONAVE Y LA TRIPULACION TENGAN LOS DOCUMENTOS Y LIBROS EXIGIDOS POR LAS LEYES Y REGLAMENTOS,
- B) CERCIOARSE DE QUE LA AERONAVE Y SUS DIVERSOS EQUIPOS HAYAN SIDO CUIDADOSAMENTE REVISADOS Y ESTEN EN PERFECTAS CONDICIONES DE FUNCIONAMIENTO,
- C) ESTAR EN POSESION DE LOS INFORMES METEOROLOGICOS DE SU RUTA DEBIENDO SUSPENDER EL VUELO SI NO TUVIERA PREDICCIÓN FAVORABLE HASTA EL PRIMER PUNTO DE ATERRIZAJE POR LO MENOS, D
- D) IMPROBACIONAR LA DISTRIBUCION DE LA ESTIBA A BORDO, IMPIDIENDO MAYOR PESO QUE EL AUTORIZADO Y LA CARGA QUE CONSTITUYA UN PELIGRO PARA LA AERONAVE O LOS PASAJEROS.

- E) EN EL CASO DE PELIGRO PERMANECER EN SU PUESTO HASTA TANTO HAYA TOMADO LAS MEDIDAS UTILES PARA SALVAR A LOS PASAJEROS, LA TRIPULACION Y LOS BIENES QUE SE ENCUENTREN A BORDO Y PARA EVITAR DAÑOS EN LA SUPERFICIE;
- F) IMPEDIR EL EMBARQUE DE PERSONAS FISICAS O PSICOLICAS ANORMALES, QUE PUEDAN PERJUDICAR EL ORDEN O LA SEGURIDAD DEL VUELO;
- G) EN GENERAL ADOPTAR TODAS AQUELLAS MEDIDAS QUE SONTEN NECESARIAS PARA EL BUEN FUNCIONAMIENTO Y SEGURIDAD DE LA AERONAVE DURANTE EL TIEMPO DE VUELO.-

CONCORDANCIAS: Argentina: 77 y 79; Paraguay: 73 y 74;  
Uruguay: 38; Nicaragua: 189; México: 321; Perú:  
57; Panamá: 60; Honduras: 196; España 60.

Enumeración excesivamente extensa, que sigue la casuística comentada y que consideramos de concepción errada. Una breve indicación general no solo hubiera permitido una mayor facilidad en la aceptación del concepto, no corriendo riesgos que generalmente sufren enumeraciones como la presente.

ART. 67: EL COMANDANTE DE LA AERONAVE, MAXIMA AUTORIDAD A BORDO TIENE PODER DE DISCIPLINA SOBRE LA TRIPULACION Y PODER DE AUTORIDAD SOBRE LA AERONAVE LOS PASAJEROS Y LA CARGA.

EL PERIODO DURANTE EL CUAL LE COMANDANTE EJERCE PODER DE DISCIPLINA SOBRE LA TRIPULACION PUEDE SER DETERMINADO POR EL EXPLOTADOR. DE CUALQUIER MANERA, TALE PODER COMIENZA DESDE EL EMBARQUE DE LA TRIPULACION Y CESA A LA TERMINACION DEL VIAJE, CUANDO LAS FORMALIDADES DEL VIAJE HUBIERAN SIDO CUMPLIDAS O CUANDO EL COMANDANTE FUERA REEMPLAZADO EN SUS FUNCIONES.

EL PODER DE AUTORIDAD SOBRE LA AERONAVE Y CARGA COMIENZA A PARTIR DEL MOMENTO EN QUE LE SON ENTREGADOS RESPECTIVAMENTE AL REPRESENTANTE DEL EXPLOTADOR O A OTRA PERSONA CALIFICADA.

LA AUTORIDAD SOBRE LOS PASAJEROS EXISTE DESDE EL MOMENTO EN QUE SUBEN A BORDO DE LA AERONAVE PARA INICIAR EL VUELO HASTA EL MOMENTO EN QUE HAYAN DESSEMBARCADO EN LA TERMINACION DEL VIAJE.

CONCORDANCIA: Proyecto C. I. T. I. S. A. , 1.931; Proyecto relativo al "Estatuto Juridico del Comandante",

París, 1.947; Brasil, 151; Nicaragua: 187; México: 321; Argentina: 76; Proyecto argentino: 73; Paraguay: 69; Uruguay: 38; Venezuela: 27; Perú: 56; Honduras: 193; Panamá: 132; España: 60.

Esta norma, concordante con diversas disposiciones existentes y proyectos sobre la condición del Comandante de la aeronave no merece comentario especial tan solo una breve referencia, a que parece excesivamente duro, el cargarle con la responsabilidad de la carga "desde que se entregara al comenzar el viaje", teniendo en cuenta que ello puede suceder cuando la misma aun no esté a bordo involucrando problemas de vigilancia que exceden a sus funciones técnicas.

ART. 68: EN VIRTUD DE LOS PODERES A QUE HACE REFERENCIA EL ARTICULO ANTERIOR, EL COMANDANTE TIENE LOS SIGUIENTES DERECHOS:

- A) DESEMBARCAR POR JUSTOS MOTIVOS TRIPULANTES, PASAJEROS Y CARGA EN UNA ESCALA INTERMEDIA. LOS DESTACOS SIGNATARIOS SE COMPROMETEN A ALLANAR LAS DIFICULTADES QUE PUEDAN SURGIR COMO

CONSECUENCIAS DE DISPOSICIONES INTERNAS QUE SE OPONGAN A ESTA NORMA,

- B) Oponerse, con razones fundadas, al embarque de cualquier persona o carga,
- C) Hacer uso de la facultad que le confiere el artículo 5 en su segunda parte, D
- D) En caso de necesidad encargar temporalmente a cualquier miembro de la tripulación un servicio distinto de aquel para el cual se le contrata.-

CONCORDANCIAS: Argentina: 81; Proyecto: 73; Nicaragua: 187; Paraguay: 75; Perú: 56 y 57; Honduras 194; Panamá 132.

Los dos primeros incisos en cuanto hacen a la seguridad de las personas o cosas puestas sobre sus custodia parece por demás comprensibles.

Dados que los futuros signatarios del proyecto deben cooperar en todo a una realización de los servicios aereos, se entiende logica la observación contenida en el inciso "a" del artículo.

El último apartado se encuentran dentro de las funciones que le competen, para un mejor cumplimiento de las tareas que le han sido indicadas por el explotador de la aeronave.

ART. 69: AUN SIN MANDATO ESPECIAL DE COMANDANTE DE LA AERONAVE ESTA FACULTADO PARA:

- A) REALIZAR LAS COMPRAS NECESARIAS PARA LLEVAR A CABO EL VIAJE EMPRENDIDO;
- B) HACER EFECTUAR LAS REPARACIONES MENORES NECESARIAS PARA ASEGURAR LA CONTINUIDAD DEL VIAJE;
- C) TOMAR TODAS LAS MEDIDAS Y HACER TODOS LOS GASTOS NECESARIOS PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD DE LOS PASAJEROS, LA EQUIPACION Y LA SALVAGUARDA DE LA CARGA;
- D) CONTRATAR POR LA DURACION DEL VIAJE Y EL REEMPLAZO DE LOS MIEMBROS DE LA TRIPULACION QUI NO CONTINUY EL MISMO; EL PERSONAL INDISPENSABLE PARA LA TERMINACION DE DICHO VIAJE.

LOS GASTOS ASI REALIZADOS OBLIGAN AL EXPLOTADOR QUI NO PODRA DESCONOCERLOS NI IMPUGNARLOS.

CONCORDANCIAS: Proyecto relativo al "Estatuto Jurídico del Comandante", París, 1.947; Argentina: 78; Brasil: 152; Paraguay: 72; Uruguay: 172; Nicaragua: 187.-

Consideramos que las normas aquí incluidas pecan de la casuística criticada. Si el comandante de la aeronave se halla investido de poderes por el explotador; dentro de ellos se encuentran los aquí enumerados cuya especificación es, por demás abundante.

ART. 70: EL COMANDANTE DE LA AERONAVE EJERCERA A BORDO DE LA MISMA FUNCIONES NOTARIALES Y DE OFICIAL PÚBLICO, DEBIENDO REGISTRAR EN LOS LIBROS CORRESPONDIENTES LOS NACIMIENTOS Y DEFUNCIONES ASÍ COMO TAMBIÉN LOS MATRIMONIOS Y TESTAMENTOS "IN EXTREMIS" OCURRIDOS, CELEBRADOS O EXPEDIDOS A BORDO. EN TALES CASOS REMITIRÁ COPIA AUTÉNTICA A LA AUTORIDAD COMPETENTE DEL ESTADO DE MATRÍCULA Y A CUAQUIERA DE LOS ESTADOS SIGNATARIOS QUE LEGÍTIMAMENTE LO REQUIERE. EN CASO DE MUERTE DE UN PASAJERO O MIEMBRO DE LA

TRIBUTACION, DEBIA TOMAR MEDIDAS DE SIGURIDAD CON RESPECTOS A LOS EFECTOS QUE PERTENECAN AL FALLECIDO, ENTRE OTROS BAJO INVENTARIO AL CONSUL U OTRA AUTORIDAD QUE SE DESIGNE DEL ESTADO DE MATRICULA O EN SU DEFECTO AL REPRESENTANTE DEL EXPLOTADOR EN LA PRIMERA ESCALA QUE HICIERE.

CONCORDANCIAS: Proyecto C.I.T.E.J.A., 1.931 Argentina; 80 y 188; Proyecto; 77; Brasil; 156; Uruguay; 39; México; 322; Paraguay; 76; Venezuela; 28; Perú; 56; y Honduras; 194.

En la nota del artículo mencionan los redactores que en contra del proyecto de 1.947, sobre el estatuto jurídico del comandante de aeronave, se incluyen los matrimonios "in extremis" pues a pesar de ser poco probables pueden ocurrir a bordo de una aeronave. Si consideramos que hemos criticado las enumeraciones a lo largo de todo el texto, podemos decir

sin embargo que la misma es interesante.

ART. 71: EN CASO DE DELITO COMETIDO A BORDO DE UNA AERONAVE EL COMANDANTE DEBERA, SI FUERA NECESARIO, PROCEDER A LA DETENCION DEL O DE LOS AUTORES, COMPLICADOS O SOSPECHOSOS DEBIENDO REUNIR Y ASEGURAR LAS PRUEBAS DEL DELITO. DE TODO LO ACTUADO DEBERA LEVANTAR INFORMACION, LA CUAL ENTREGARA CUANDO LAS PRUEBAS ACUMULADAS Y LOS RESPONSABLES REALES O PRESUNTOS A LA AUTORIDAD COMPETENTE DEL ESTADO SIGNATORIO AL CUAL, DE ACUERDO CON LAS NORMAS DE ESTE CODIGO CORRESPONDA EL CONOCIMIENTO Y LA DECISION DE LA RESPECTIVA CAUSA.

CONCORDANCIAS: Perú, 56; inciso 3º; Honduras 194 Panamá 132.

Estas normas se encuentra involucrada, dentro del poder de disciplinas que posee el comandante, quien llegado los extremos del delito debe logicamente tomar las medidas necesarias para que el mismo no quede impune. El plazo durante el cual ejercerá estas funciones está indicado en el mismo artículo, al señalarse que los detenidos o las pruebas de <sup>ben</sup> entregarse, a la autoridad

que deba entender en la causa de acuerdo a las normas del Código.

5.5.6.

TITULO V  
DEL EXPLOTADOR

ART. 72: A LO FINES DEL PRESENTE CODIGO "EXPLOTADOR"  
ES LA PERSONA QUE TENIENDO A SU DISPOSICION  
UNA AERONAVE Y LA DISPOSICION TECNICA DE LA  
MISMA LA UTILIZA POR CUENTA PROPIA AUN SIN  
FINES DE LUCRO.

CONCORDANCIAS: Roma 1.933: 4<sup>a</sup>; Roma, 1.952: 2,2a);  
 Bruselas, 1.958: 14; París 1.960: 2<sup>a</sup>, 2 Argen-  
 tina: 58; Brasil: 129; Uruguay: 119; Perú: 124;  
 Nicaragua: 239; Paraguay: 119; Panamá: 94.

Como señalan los redactores del proyecto, en su nota del artículo, la figura del explotador es una de las más importantes, dentro de la materia y coincidimos con ellos, en que la misma requiere un capítulo aparte, en que se procure delinquirlo con toda exactitud.

Se señalan asimismo algunas de las definiciones habituales y se les critica el término "user" que ellas emplean.

Coincidimos con la redacción dada, y las explicaciones a la misma. En primer lugar se resalta el hecho de que el mismo debe tener la posibilidad del uso legítimo, punto que quizás se podría haber aclarado algo más; segundo ejercer

la dirección técnica de ella, elemento que lo diferencia de otras figuras; utilizarla por último, es decir emplearla en provecho propio, aunque el mismo carezca de fines lucro.

ART. 73: SE CONSIDERA TAMBIEN EXPLOTADOR A QUIEN HABIENDO OBTENIDO EL DERECHO A UTILIZAR LA AERONAVE, SE HA RESERVADO EL CONTROL DE SU NAVIGACION.-

CONCORDANCIAS: Roma, 1.952; 2º, a); París 1.960; 2 y 2; Perú: 124 y inc. 2º

Se refiere al artículo el caso de fletamento, en que el fletante da a otro el derecho a utilizar la capacidad de la aeronave, pero mantiene para sí el control técnico de la misma.

ART. 74: EN EL CASO EN QUE EL NOMBRE DEL EXPLOTADOR NO FIGURE INSCRITO EN EL REGISTRO AERONAUTICO EL PROPIETARIO SERA CONSIDERADO COMO TAL SALVO PRUEBA EN CONTRARIO.

CONCORDANCIAS: Roma, 1.933, 4ª segunda parte; Roma, 1.952, 2ª y 3ª; Bruselas, 1.938: 14; Perú, 124, última parte.

Habiéndose impuesto la obligación de inscribir el nombre del explotador en el registro de aeronaves, puede suceder sin embargo que lo mismo no se realice, para esos casos y en salvaguarda de los derechos de terceros, es que se incluye una norma como la presente.

5.5.7.

TITULO VI  
CONTRATOS DE UTILIZACION

CAPITULO I  
DE LA LOCALIZACION

ART. 75: HABRA CONTRATO DE "LOCACION DE AERONAVES" CUANDO UNA PARTE SE OBLIGA A TRANSFERIR A LA OTRA POR UN PRECIO CIERTO EN DINERO Y EL USO Y GOCE DE UNA AERONAVE DETERMINADA A FIN DE QUE SEA UTILIZADA PARA UNO O MAS VIAJES, POR UN CIERTO TIEMPO O POR KILOMETRAJE A RECORRER.

CONCORDANCIAS: Nicaragua: 198; Perú: 220; Uruguay: 101;  
Honduras: 205.

Se caracteriza el contrato de locación de aeronave, por consistir en la cesión del uso y goce de la misma y a otra persona por un precio. Debemos recordar, que posteriormente en el proyecto americano se ha cambiado la denominación no solo del capítulo sino del contrato en sí, llamandosele de arrendamiento.

Quando se deliberó sobre la materia, explico al relator que se había optado por el cambio de denominación, por dejarse la denominación locación, para las simples cosas del Código Civil.

Dada la especial figura jurídica que es la aeronave, sobre todo en el caso de ciertos contratos consideramos que la modificación terminológica es

interesante como aporte, que habrá que discutir.

Se señala así mismo, la distinción en que se funda el arrendamiento o locación, con relación al fletante, es decir el no traspaso de la conducción técnica en su caso y sí en el otro

ART. 76: EL LOCADOR PODRÁ ENTREGAR LA AERONAVE ARMADA Y EQUIPADA SIEMPRE QUE LA CONDUCCIÓN TÉCNICA DE LA MISMA Y LA DIRECCIÓN DE LA TRIPULACIÓN QUEDAN A CARGO DEL LOCATARIO.

En la nota artículo anterior, los redactores, señalaban la posibilidad de hacer entrega de la aeronave sin armas ni equipaje, idea que aquí se completa. quizás hubiera sido interesante el incluir esa noción en esta norma que hubiera quedado así completa en su totalidad.

ART. 77: PUEDEN SER LOCADORES DE AERONAVES EL PROPIETARIO DE LA MISMA O QUIEN TENGA SOBRE ELLA UN DERECHO DE USUFRUCTO U OTRO TITULO LEGITIMO QUE LO HABILITE PARA TRANSFERIR EL USO Y GOCE DE LA MISMA; SIEMPRE QUE NO EXISTAN RESTRICCIONES CONTRACTUALES.

Se recuerda en la nota aquella vieja máxima de que "nadie PUEDE transferir a otro un derecho mayor o mejor del que tiene", por ello se señala aquí, que solo podrán otorgar la locación aquellos que sean propietarios o los que posean derechos sobre la misma tales como el usufructo u otros similares.

ART. 78: LAS AERONAVES MATRICULADAS EN CUALESQUIERA DE LOS ESTADOS SIGNATARIOS SON SUSCEPTIBLES DE LOCACION POR LOS NACIONALES O PERSONAS DOMICILIADAS EN CUALQUIERA DE ELLOS.

por lo pronto debemos señalar que el proyecto Americano se completa la norma por el siguiente agregado

"sin perjuicio de las condiciones que para la explotación de servicios establecen cada estado signatario", que si bien la podemos considerar implícita en todo proyecto de este tenor, consideramos completa la idea.

Esta norma de singular importancia en países que no poseen una gran industria aeronáutica facilita el desarrollo de la actividad entre los países signatarios, características que señalamos al principio de nuestro trabajo como inherente a la unificación propuesta.

ART. 79: SON OBLIGACIONES DE LOCATOR:

- A) HACER ENTREGA DE LA AERONAVE EN EL TIEMPO Y LUGAR CONVENIDOS PROVISTA DE LA DOCUMENTACION NECESARIA PARA EL VUELO;
  - B) MANTENER LA AERONAVE EN CONDICIONES NORMALES DE USO HASTA EL FIN DEL CONTRATO, SALVO PACTO EN CONTRARIO;
- LA OBLIGACION DEL INCISO ANTERIOR CESA EN CASO DE CULPA DEL LOCATARIO.

CONCORDANCIAS: Argentina: 58; Ptoyecto: 59; Nicaragua, 193;  
Perú: 221 y 222.

Debemos reiterar, que habiendose decidido los redactores por el reglamentismo, una norma como la presente es imprescindible. Se regulan aquí, las dos obligaciones comunes a toda locación, por lo cual no eran necesarias.

ART. 80: SON OBLIGACIONES DEL LOCATARIO:

- 1º CUIDAR DE LA AERONAVE ARRENDADA COMO PROPIA, Y USARLA EN DESTINO PARA QUE SE LE CONCEDIO;
- 2º PAGAR EL PRECIO DE LA LOCACION EN EL PLAZO Y LUGAR CONVENIDOS;
- 3º DEVOLVER LA AERONAVE AL LOCATOR VENCIDO EL TERMINO DEL CONTRATO, EN EL ESTADO EN QUE LE RECIBIO SIN MAS DETERIORO QUE EL DEL USO ORDINARIO DE ELLA Y LOS PRODUCIDOS POR CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR.-

CONCORDANCIA: Perú: 223.

Este artículo es corolario del anterior y nos merece el mismo comentario.

ART. 81: EL CONTRATO DE LOCACION NO QUEDARA PERFECCIONADO ENTRE LAS PARTES, NI PRODUCIRA EFECTOS CONTRA TERCEROS SI NO VA SIGUIDO DE LA INSTITUCION EN EL REGISTRO DE AERONAVES DEL ESTADO DE LA NACIONALIDAD DE LA MISMA.  
DEBERA ADEMÁS INSCRIBIRSE A LOS EFECTOS DE LA EXPLOTACION EN EL REGISTRO DEL PAIS DONDE AQUELLA SE REALICE.

CONCORDANCIAS: Argentina: 49;

Dado el carácter de constitutivo que se ha dado a la inscripción en el registro se continua con la fidelidad al concepto con una norma como la presente.

ART. 82: NO PODRA TENERSE LA LOCACION DE UNA AERONAVE NI SUPLOCARLA SIN EL CONSENTIMIENTO DEL LOCADOR. EN NINGUN CASO SE ADMITIRA LA CESION O SU BLOCACION PARCIAL DE LA AERONAVE.

CONCORDANCIAS: Argentina: 62; Proyecto: 63; Paraguay: 27.

Dado que en la locación, tan solo se da el uso y goce de la aeronave, el locatario no pierde el derecho de disponer de ella. Esta norma habiéndose encuadrado todo el capítulo dentro de las habituales a este tipo de contratos, parece redundante.

ART. 83: HABRA CONTRATO DE FLETAMIENTO CUANDO UNA PARTE SE OBLIGUE A REALIZAR CON UNA AERONAVE DETER-

**ALQUILER** MEDIANTE UN PRECIO CIERTO EN DINERO, LOS VIAJES QUE CONTRATE CON LA OTRA PARTE, RESERVÁNDOSE EL CONTROL SOBRE LA TRIPULACION Y LA CONDUCCION TECNICA DE LA AERONAVE.

CONCORDANCIAS: Nicaragua: 193; Perú: 214; Honduras, 200.

La característica principal del contrato con la redacción dada es fundamentalmente la de realizar una obra. El fletante otorga a la otra parte la posibilidad que posee la aeronave de trasladar personas o cosas. Se diferencia de la locación, en que este caso no hay el traspaso de la tenencia de la misma.

En la nota al artículo, los autores a nuestro juicio critican bien aquellas definiciones en que <sup>se</sup> dice "uso de la capacidad total o parcial de la aeronave",

pues si la aeronave no pudiera navegar no hay contrato.

Nos parece así mismo interesante que se hable de viajes, pues hay casos de fletamentos en que no hay transporte, como en el caso del remolque o del trabajo aéreo.

ART. 84: EL CONTRATO DE FLETAMIENTO PODRÁ ESTIPULARSE POR UNO O MÁS VIAJES, POR UN PERIODO DE TIEMPO O POR KILOMETRAJE A RECORRER.

CONCORDANCIAS: Argentina, 56; Proyecto, 57; Perú, 214; Nicaragua, 193; Paraguay, 25; Honduras, 200.

Se regula aquí, los dos casos de fletamento habitualmente conocidos.

ART. 85: SON OBLIGACIONES DEL FLETADOR:

- 1) PONER A DISPOSICION DEL FLETADOR UNA NAVI DETERMINADA EQUIPADA Y TRIPULADA, PROVISTA DE LOS DOCUMENTOS NECESARIOS Y EN ESTADO DE NAVIGABILIDAD.
- 2) CUMPLIR CON EL O LOS VIAJES PACTADOS O MANTENER LA AERONAVE A DISPOSICION DEL FLETADOR DURANTE EL TIEMPO CONVENIDO.

Este artículo y el siguiente no hacen más que indicar las características inherentes, al contrato, de acuerdo a la concepción dada desde su definición.

ART. 86: SON OBLIGACIONES DEL FLETADOR:

- 1) LIMITAR EL EMPLEO DE LA AERONAVE AL USO PARA EL CUAL SE LE CONTRATO Y SIGUN LAS CONDICIONES DEL CONTRATO;
- 2) PAGAR EL PRECIO ESTIPULADO EN EL LUGAR Y TIEMPO CONVENIDOS.
- 3) APLICAR LA LEY COMERCIAL.

Simple corolario del anterior, con lo que queda cerrada la caracterización del contrato.

ART. 87: EL CONTRATO DEBELA COSTAR PER ECRIITO E INSCRI  
BISE EN EL REGISTRO DEL AERONAVES.

CORRESPONDENCIA: Argentina: 59; Proyecto: 60; Perú:224;  
Paraguay: 28; Honduras: 202.

La primera exigencia, común a los contratos en general, es incrementada por la necesidad del registro, de acuerdo con la economía seguida en el proyecto.

5.5.8.

TITULO VII

DEL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL LATINO AMERICANO

ART. 68: A LOS FINES DEL PRESENTE CODIGO SE CONSIDERARA TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL LATINO AMERICANO NO TODO TRANSPORTE EN EL QUE EL PUNTO DE PARTIDA Y EL PUNTO DE DESTINO, HAYA O NO INTERRUPCION EN EL TRANSPORTE O TRASBORDO, ESTEN SITUADOS.

BIEN EN EL TERRITORIO DE LOS ESTADOS SIGNATARIOS,  
O EN EL TERRITORIO DE UNO SOLO DE ESTOS SIEMPRE  
QUE SE HAYA PREVISTO UNA ESCALA EN EL TERRITORIO  
DE CUALQUIER OTRO ESTADO SIGNATARIO.

CONCORDANCIAS: Varsovia: 1º; La Haya: 1º; Argentina: 96;  
Nicaragua: 158.

Se siguen los enunciados de Varsovia y La Haya.

En la última parte del artículo, se utiliza para carac  
terizar al transporte como internacional, el hecho de  
que se haya previsto una escala fuera del mismo país,  
lo que hace pensar, corroborado por la nota, que tan solo  
basta la previsión, aunque la misma no se realice. Consi-  
deremos que en este caso, no se debiera aplicar las nor-  
mas internacionales.

ART. 89: LA EXPLOTACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTES AERIO-INTERNACIONAL LATINO AMERICANO QUEDA RESERVADO A LAS PERSONAS FISICAS O SOCIEDADES DEBIDAMENTE CONSTITUIDAS, DESIGNADAS AL EFECTO POR CADA ESTADO SIGNATARIO.-

CONCORDANCIAS: Panamá: 102; Honduras: 157; España: 70.

Se sigue aquí un criterio uniformemente tenido en cuenta, importado la mención que se hace en la nota de que para su redacción se ha recordado "un interés no solo continental sino también una entidad jurídica y de raza, con idiosincrasias y desenvolvimiento similares".

Coincidimos en un todo con la idea, que hemos señalado reiteradamente a lo largo de este trabajo, lo que si no comprendemos, es como se puede repetir un concepto tal en el Proyecto Americano, pues infelizmente si dentro de él se puede hablar de un interés continental, no se pue

de haber lo mismo en materia de identidad jurídica, y de idiosincrasia.

**ART. 90:** LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL LATINO AMERICANO SERAN REALIZADOS MEDIANTE CONCESION OTORGADA POR LOS RESPECTIVOS ESTADOS SIGNATARIOS, SI SE TRATA DE SERVICIOS REGIARLES, O MEDIANTE AUTORIZACION EN EL CASO DE TRANSPORTE AEREO NO REGULAR. EL PROCEDIMIENTO PARA LA TRAMITACION DE LAS CONCESIONES O AUTORIZACIONES SERA FIJADO POR LOS RESPECTIVOS ESTADOS SIGNATARIOS; QUIENES DEBERAN REALIZAR UN REGIMEN UNIFORME DE AUDIENCIA PUBLICA PARA LA CONSIDERACION DE LAS CONCESIONES Y AUTORIZACIONES.-

**CONCORDANCIAS:** Chicago: 6; Argentina: anteproyecto de ley de aeronáutica civil: 93; Mexico: 331; Brasil: 36; Nicaragua: 82 y 97; Paraguay: 78; Uruguay: 63, 64 y 65; Honduras: 126; España: 69.

Del artículo, interesa por sobre todo la idea de uniformar procedimientos señalándose para ello la audiencia pública. Se trata de un procedimiento seguido en muchos países de nuestro continente y que tiende a dar las mayores garantías.

ART. 91: LAS AERONAVES AFFECTADAS A LOS SERVICIOS DE QUE TRATA EL PRESENTE TITULO DEBEN EN ESTA MATRICULADAS EN ALGUNO DE LOS ESTADOS SIGNATARIOS. EN CASO DE URGENCIA TECNICA Y POR EL TIEMPO QUE DURE ESTA, LA AUTORIDAD AERONAUTICA DEL ESTADO DE LA CONCESION O AUTORIZACION PODRA PERMITIR, EX) CEEPCIONALMENTE LA AUTORIZACION DE AERONAVES DE MATRICULA EXTRANJERA A FIN DE ASEGURAR LA PRESTACION DEL SERVICIO.-

CORDONANCIAS: Chicago, 7; Argentina: 100, Nicaragua 105; Paraguay: 88; España: 73.

Interesa la segunda parte del artículo, en que se

considere la posibilidad de que en determinados casos, las autoridades de los respectivos estados, concedan autorizaciones precarias para el empleo de aeronaves extranjeras. Se mantienen los autores así, fieles a su idea de facilitar de todas formas el transporte y la actividad en países, que necesitan por una parte de ella y por otra no poseen las flotas adecuadas.

## CAPITULO II

DEL CONTRATO DE TRANSPORTI AEREO

ART. 92: HABRA CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO CUANDO UNA PARTE SE OBLIGUE A TRASLADAR, DE UN LUGAR A OTRO, EN UNA AERONAVE, A PERSONA O COSAS, DE ACUERDO CON LO ESTIPULADO; Y LA OTRA A PAGAR POR ELLO UN PRECIO DETERMINADO.-

CONCORDANCIAS: Varsovia, 18; Nicaragua, 156; Panamá, 119; Honduras, 161.

Si bién en una primera aproximación parece innecesario el definir el contrato de transporte, por haber ya una conceptualización internacional que se señala en la concordancia, coincidimos con ello y era necesario, debido a las diferencias de matices conque el mismo ha sido caracterizado en las legislaciones de los futuros signatarios.

ART. 93: SE CONSIDERA QUE CONSTITUYE UN SOLO CONTRATO DE TRANSPORTE EL QUE VARIOS TRANSPORTADORES EJECU) TAN SUCESIVAMENTE POR VIA AEREA, CUANDO LAS PARTES LO HAYAN TRATADO COMO OPERACION UNICA.-

CONCORDANCIAS: Varsovia: 1º; Brasil: 69; Uruguay: 122; Nicaragua: 159; Panama: 118; Honduras: 164.

Quizás esta norma, como otras del capítulo, pueden considerarse como innecesarias por hallarse ya en los textos internacionales y haber sido incluidas en forma casi uniforme por las legislaciones.

ART. 94: EL CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL O LATINO AMERICANO DE PASAJEROS, EQUIPAJES Y MERCANCIAS ESTA SOMETIDO A LAS DISPOSICIONES DE ESTE CODIGO. LAS LE-

DISPOSICIONES INTERNAS DE CADA ESTADO SIGNATARIO SE APLICARAN EN LOS CASOS NO PREVISTOS EN ESTE TITULO, SIEMPRE QUE LAS MISMAS NO ESTEN EN CONTRADICCION CON LOS PRINCIPIOS DEL PRESENTE CODIGO.

CONCORDANCIAS: Varsovia, 1º; Argentina, 94; Nicaragua, 158; Brasil, 68 párrafo único; Uruguay 120.

Considerando la necesidad de uniformar, esta norma es necesaria aunque quizás con mayor generalidad podría habersela incluido en la parte introductoria.

ART. 95: LOS ESTADOS SIGNATARIOS PODRAN PROHIBIR O FIJAR EN QUE CONDICIONES PODRAN SER TRANSPORTADOS: A) EXPLOSIVOS; B) ARMAS Y MUNICIONES DE GUERRA C) APARATOS FOTOGRAFICOS; D) OTROS OBJETOS O SUSTANCIAS QUE SEAN EXPRESAMENTE DETERMINADOS.

EN NINGUN CASO SE CONCEDIRA PERMISO PARA TRANSPORTAR EXPLOSIVOS O MUNICIONES DE GUERRA O ELEMENTOS RADIOACTIVOS QUE REPRESENTEN PELIGRO PARA LAS PERSONAS EN LAS AERONAVES QUE CONDUZCAN PASAJEROS.

CONCORDANCIAS: Chicago: 35; París, 26, 27, y 28 y 29; Argentina: 7; Uruguay: 68 y 69 y Chile: 88; Panamá: 66; Honduras: 46.

Norma habitualmente contenida en las disposiciones internacionales y nacionales, pendiente a preservar la seguridad de los estados.

A) TRANSPORTE DE PASAJEROS

ART. 96: EL CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DEBERA CELEBRARSE POR ESCRITO. EL TRANSPORTADOR ESTA OBLIGADO A ENTREGAR AL PASAJERO UN BILLETE DE PASAJE

QUE DEBERA CONTENER:

- A) LUGAR Y FECHA DE LA EMISION
- B) NOMBRE Y DOMICILIO DEL PASAJERO Y DEL TRANSPORTADOR O TRANSPORTADORES
- C) LA INDICACION DE LOS PUNTOS DE PARTIDA, ESCALAS PREVISTAS Y DESTINO;
- D) PRECIO DEL PASAJE.-

CONCORDANCIAS: Varsovia: 3; Argentina: 106; Brasil: 70; Nicaragua: 162; Uruguay: 123; Chile: 257; Paraguay: 91; Perú: 171; Panamá: 120; Honduras: 167; España: 92.

Quizás no se debió indicar los detalles por existir normas y acuerdos internacionales al respecto.

ART. 97: EL BILLETE DE PASAJE ACREDITA LA CELEBRACION Y LAS CONDICIONES DEL CONTRATO DEL TRANSPORTE CUANDO EL TRANSPORTADOR ACEPTA AL PASAJERO SIN LA CELEBRACION

DEL CONTRATO RESPECTIVO, O NO SE EXPIDE EL BILLETE, O LA PRUEVA DEL MISMO NO PUEDE DETERMINARSE QUE EXISTE CONTRATO CON TODAS LAS OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDADES ENUMERADAS SE CONSIDERA EN ESTE CODIGO, SIN TENER DERECHO A AN- PARARSE EN LAS DISPOSICIONES QUE EXCLUYEN O I- LIMITAN SU RESPONSABILIDAD.

CONCORDANCIAS: Varsovia; 3º; párrafo 2º pra. parte;  
Argentina; 106, y 108 Brasil; 71; Paraguay; 92;  
Uruguay; 124 y 125; Nicaragua; 163; Perú 172;  
Panamá; 120, Honduras, 168.

Siendo obligación del transportador la reali- zación del contrato por escrito y la emisión del vilette del pasaje, en la última parte del artículo se sanciona el cumplimiento de estas obligaciones, con la pérdida de los beneficios de la limitación o exclusión de responsabilidad.

ART. 98: EL TRANSPORTADOR ESIJIRA A CADA PASAJERO LA DOCUMENTACION NECESARIA PARA DESEMBARCAR EN EL PUNTO DE DESTINO.

CONCORDANCIAS: Argentina 110; Nicaragua; 161; Proyecto Chileno; 259; Panamá; 121 Honduras; 166.

Parece interesante que se incluya esta norma con fines de uniformidad aunque la práctica la tiene establecida ya desde larga data.

ART. 99: SI EL TRAYECTO DEL VIAJE PREVISTO, ESTE SE HUBIERA INTERRENPIDO, EL TRANSPORTADOR ESTARA OBLIGADO A SU COSTA. NO SOLO A LA MANUTENCION Y ALOJAMIENTO DE LOS PASAJEROS POR EL TIEMPO QUE DURE LA MISMA, SI NO A OFRECER A ISTOS LAS SIGUIENTES OPCIONES:

- A) REEMBOLVARLES EL IMPORTE DEL VIAJE PROPORCIONAL NO REALIZADO, EN FORMA INMEDIATA.
- B) LA CONTINUACION DEL VIAJE POR OTRO TRANSPORTADOR, EN LAS MISMAS CONDICIONES PACTADAS;
- D) EL RETORNO AL PUNTO DE PARTIDA CON REEMBOLSO DEL PRECIO DEL PASAJE.-

CONCORDANCIAS: Perú; 173; España; 94;

Se señalan aquí una serie de obligaciones del transportador, que generalmente se cumplen pero que es necesario estudiar con fines de unificación.

Sí el viaje se interrumpe, se presentan una serie de posibilidades, otorgandosele al viajero, cuyo interés es primordial en este caso, una gama de soluciones al problema que dicha interrupción presenta.

ART. 100: PARA EL SUPUESTO DE LA NO REALIZACION DEL VIAJE CONTRATADO EL PASAJERO TENDRA DERECHO EN TODOS LOS CASOS A LA DEBOLUCION DEL PRECIO DEL PASAJE. IGUAL DERECHO TENDRA PARA EL CASO DE NO REALIZACION DEL TRANSPORTE, DEJANDO A SALVO LAS INDENIZACIONES QUE CREYERE CORRESPONDERLE POR CULPA DEL TRANSPORTADOR.-

CONCORDANCIAS: Perú 173; España: 95.

El viajero tiene derecho a la devolución de su dinero. El transportador, por su parte teniendo la obligación de cumplir con un servicio, debe indemnizar en caso de no realizarlo por su culpa.

#### B) TRANSPORTE DE EQUIPAJES

ART. 101: EN EL TRANSPORTE DE EQUIPAJES EL TRANSPORTADOR DEBERA EXPEDIR UN " TALON DE EQUIPAJE" EN DOBLE

EJEMPLAR; UNO QUEDARA EN PODER DEL TRANSPORTADOR Y EL OTRO DEBERA SE ENTREGADO AL PASAJERO. NO SE INCLUIRAN EN EL TALON LOS OBJETOS PERSONALES QUE EL PASAJERO CONSERVE BAJO SU CUSTODIA.-

CONCORDANCIAS: Varsovia: 46; Argentina: 112; Brasil: 72; Chile: 258; Paraguay: 93; Perú: 174; Uruguay: 126; Nicaragua: 164; Panamá: 120; Honduras: 170; España 99.

Quizás hubiera sido de interés el indicar la obligatoriedad del transporte de cierta cantidad de equipaje, a fijar según las distintas legislaciones, como se hace en la ley española. La redacción de la última parte, es más clara que la española por ejemplo, y pensamos que dada la difusión que han logrado las normas IATA, al respecto, quizás se debiera haber tenido en cuenta las mismas, en este artículo.

**ART. 102: EL TALON DE EQUIPAJE DEBERA CONTENER:**

- a) NUMERO DE BILLETE DEL PASAJE CORRESPONDIENTE;
- b) LUGAR Y FECHA DE PARTIDA Y DE DESTINO
- c) PESO Y CANTIDAD DE LOS BULTOS;
- d) MONTO DEL VALOR DECLARADO SI LO HUBIERE;
- e) INDICACION DE QUE LA ENTREGA DEL EQUIPAJE SE HARA SIEMPRE AL PASAJERO CONTRA ENTREGA DEL TALON RESPECTIVO, SALVO AUTORIZACION EXPRESA.-

**CONCORDANCIAS: Varsovia: 4º; Argentina: 113; Brasil: 72;  
Chile: 259; Paraguay: 93; Perú: 104; Uruguay: 126;  
Nicaragua: 164; Honduras: 170.**

Hay aquí una enumeración que consideramos debe sufrir las mismas críticas de las anteriores.

ART. 103: SI EL TRANSPORTADOR ACEPTA EL EQUIPAJE SIN EXPEDIR EL TALON CORRESPONDIENTE, O SI ESTE NO CONTUVIERA LAS ESPECIFICACIONES INDICADAS EN LOS INCISOS a) Y c) Y d) DEL ARTICULO ANTERIOR SE CONSIDERARA QUE EXISTE CONTRATO CON TODAS LAS RESPONSABILIDADES Y OBLIGACIONES ENUMERADAS EN ESTE CODIGO SIN TENER DERECHO A AMPARARSE EN LAS DISPOSICIONES QUE EXCLUYEN O LIMITAN SU RESPONSABILIDAD, EN TAL CASO SERAN VALIDAS LAS MANIFESTACIONES HECHAS POR EL PASAJERO, EN CUANTO SE REFIERAN AL PESO Y CANTIDAD DE LOS BULTOS, ASI COMO AL VALOR DE SU CONTENIDO.-

CONCORDANCIAS: Varsovia: 4; Argentina: 114; Brasil: 73; Paraguay: 95; Perú: 175; Uruguay: 128; Nicaragua: 165; Honduras: 171.

Se continua con el criterio, no solo internacional, sino lógico, de acrecentar la responsabilidad del transportador cuando no cumple con las obligaciones que se le señalan.

C) TRANSPORTE DE MERCADERIAS

ART. 104: LA CARTA DE PORTE ES EL TITULO LEGAL DEL  
CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO DE MERCANCIAS.

CONCORDANCIAS: Varsovia: 5; Argentina: 115; Uruguay: 129;  
Paraguay: 97; Brasil: 74; Nicaragua: 166; Proyecto:  
113; Perú: 176; Panamá: 120; Honduras: 173; España 105

Por este artículo, se establece la condición jurídica de la carta de porte. En el proyecto Americano, se agregó a nuestro juicio, correctamente, "que debe ser extendida por el transportador", impidiéndose así a este la obligación de hacerlo, que no se depende de esta norma.

ART. 105: LA CARTA DE PORTE SERA EXTENDIDA EN TRES  
EJEMPLARES: UNO PARA EL TRANSPORTADOR,  
FIRMADO POR EL REMITENTE; OTRO PARA EL

DESTINATARIO FIRMADO POR EL TRANSPORTADOR  
Y EL REMITENTE, Y OTRO PARA EL REMITENTE  
FIRMADO POR EL TRANSPORTADOR.-

CONCORDANCIAS: Varsovia, 6º; Argentina, 116; Uruguay,  
130; Paraguay, 98; Brasil, 75; Nicaragua, 167 a);  
Perú, 177; Honduras, 174.

Se consagra aquí la norma habitual, empleada a-  
demás por la mayoría de las empresas de aviación de acuerdo con las normas IATA.

ART. 106: EL TRANSPORTADOR O EL REMITENTE TIENEN DERE-  
CHO A QUE SE EXTIENDA TANTAS CARTAS DE PORTE  
CUANTOS BULTOS HUBIERE DE TRANSPORTAR.-

CONCORDANCIAS: Varsovia, 7º; Nicaragua, 168; Uruguay, 131  
Brasil, 76; Perú, 178; Honduras, 175.

Puede ser de interés para cualquiera de ellos el que extienda una carta de porte para cada buleo. Al imponerse al transportador la obligación de extenderla él se lo ha debido incluir en esta norma, pues podía darse el caso de que el remitente no quisiera que se fraccionaran las cartas de portes, de acuerdo al número de bultos, debiendo aceptar tal procedimiento de acuerdo con este art.

- ART. 107: LA CARTA DE PORTE DEBE A CONTENER LAS SIGUIENTES INDICACIONES MINIMAS:
- A) LUGAR Y FECHA DE EMISION;
  - B) PUNTOS DE PARTIDA Y DE DESTINO;
  - C) NOMBRE Y DIRECCION DEL REMITENTE, TRANSPORTADOR Y DESTINATARIO;
  - D) CLASE DE EMBALAJE, MARCAS Y NUMERACION DE LOS BULTOS;
  - E) PESO, VOLUMEN Y DIMENSIONES DE LA MERCANCIA O BULTOS;
  - F) ESTADO APARENTE DE LA MERCANCIA SI LO HUBIERA Y DEL EMBALAJE;
  - G) PRECIO DEL TRANSPORTE, SI SE HA ESTIPULADO; LA FECHA Y EL LUGAR DE PAGO Y LA PERSONA QUE

## DEBERA PAGAR:

- H) VALOR DECLARADO DE LA MERCANCIA SI NO HUBIERE
- I) LOS DOCUMENTOS ENTREGADOS AL TRANSPORTADOR CON LA CARTA DE PORTE;
- J) PLAZO PARA EL TRANSPORTE E INDICACION DE LA RUTA SI SE HUBIERE CONVENIDO.

CONCORDANCIAS: Varsovia; 8; Argentina; 117; Paraguay; 99; Brasil; 77; Uruguay; 132; Nicaragua; 169; Chile; 260; Perú; 179; Panamá; 120; Honduras; 176;

Consideremos que esta enunciación, que no presen  
ta ninguna modificación de trascendencia es posible de  
los comentarios que hemos hecho antes ~~de~~ otras similares.

ART. 108: SI EL TRANSPORTADOR ACEPTARA LA MERCANCIA SIN  
QUE SE HAYA ESTENDIDO LA CARTA DE PORTE O SIN  
QUE SE ESTABLEZCA EN ELLA LAS CONTANCIAS INDI  
CADAS EN EL ARTICULO, ANTERIOR NO PODRA AMPA-

RARSE EN LAS CLAUSULAS QUE EXCLUYEN O LIMITAN SU RESPONSABILIDAD, SIN PERJUICIO DE LA VALIDEZ DEL CONTRATO.

CONCORDANCIAS: Varsovia: 9; Argentina: 118; Uruguay: 133; Brasil: 78; Nicaragua: 170; Chile: 273; Perú: 180; Honduras: 177;

Siendo una obligación del transportador el extender las cartas de porte, al no hacerlo, se le sanciona con la posibilidad de ampararse en causas que limitan o esclúyen su responsabilidad.

ART. 109: EL EMITENTE ES RESPONSABLE DE LA EXACTITUD DE LAS INDICACIONES Y DECLARACIONES DE LA MERCANCIA EN LA CARTA DE PORTES. DEBERA INDEMNIZAR AL TRANSPORTADOR O A CUALQUIER OTRA PERSONA A RESPECTO DE LA CUAL ESTE SEA RESPONSABLE POR CUAQUIER DAÑO ~~QUE~~ SEA CONSECUENCIA DE SUS INDICI

CACIONES Y DECLARACIONES IRREGULARES, IMPESANTAS  
O INCOMPLETAS.

CONCORDANCIAS: Varsovia: 10; Nicaragua: 171; Uruguay:  
134; Paraguay: 100; Brasil: 79; Honduras: 176;

Lo podemos considerar una especie de reverso del  
caso anterior, apareciendo además calra la responsabilidad  
o cargo de aquel, que causa daño por hechos o irregula-  
ridades cometidos

ART. 180 LA CARTE DE POR HACE FE, SALVO PRUEVA EN CONTRA-  
RIO DE LA CEBLEBRACION D L CONTRATO DE LA RECE-  
SION DE LA MERCADERIA POR PARTE DEL TRANSPORTA-  
DOR, DE LAS CONDICIONES DEL TRANSPORTE Y EN GE-  
NERAL DE TODAS LAS DECLARACIONES QUE CONTINGA.

CONCORDANCIAS: Varsovia: 11; Argentina: 119; Nicaragua:  
172; Uruguay: 135; Paraguay: 110; Brasil: 80; Pana-  
má: 120; y Honduras: 179.

Este artículo debería haber sido incluido en la norma del 104, pareciendonos de mala técnica al incluirnos el final del capítulo en el supuesto de que no deseara ensamblar ambas ideas.

ART. 111: LA CARTA DE PORTE PUEDE SER EXTENDIDA AL PORTADOR A LA ORDEN O NOMINATIVAMENTE, DE ACUERDO A LO DISPUESTO POR LAS LEYES NACIONALES DE LOS ESTADOS SIGNATARIOS.

COPCORDANCIAS: Argentina; 120; Nicaragua; 166; Perú; 176; Honduras; 173.

Disposición de intereses que facilita las transacciones aunque dada la velocidad del mismo tipo de transporte si, quizás sea ociosa.

5.5.9.

ARTICULO VIII

DE LA RESPONSABILIDAD

CAPITULO I

DE LOS DAÑOS A LOS PASAJEROS, EQUIPAJES Y MERCANCIAS

ART. 112: EL EXPLOTADOR ES RESPONSABLE DE LOS DAÑOS Y PREJUICIOS CAUSADOS POR MUERTE O LESIONES SUFRIDAS POR LOS PASAJEROS CUANDO EL ACCIDENTE QUE OCASIONO EL DAÑO SE HAYA PRODUCIDO A BORDO DE LA AERONAVE O DURANTE LAS OPERACIONES DE EMBARQUE O DESEMBARQUE.

CONCORDANCIAS: Varsovia: 17; Argentina: 134; Proyecto: 130; Uruguay: 147; México: 342; Venezuela: 46; Brasil: 83; Perú: 225; Nicaragua: 203; Paraguay: 107; Panamá: 170; Honduras: 120; España: 115.

Dada la posición adoptada, de no entrar a comentar los principios fundamentales del derecho aeronautico que se dan como sentados, no haremos un estudio de la responsabilidad y nos referiremos tan solo a las cuestiones de detalles.

Consideramos de interés el no incluir especificaciones mayores sobre que deben entenderse por lesiones dado que en la actualidad, la ciencia medica considera la misma con un grado de amplitud mucho mayor, concepto este que han hecho camino incluso en lo jurídico, al tenerse en cuenta en las reuniones del Cómité Jurídico de la OACI, que las mismas incluyen psíquicas.

Con relación al termino "accidente" que según los redactores es mantenido por considerarse que el mismo es

más preciso que "hecho" o "acontecimiento", consideramos que comprende todo "incidentes" es decir cualquier hecho o acontecimiento, pero dañoso; sin pretender introducir otro término que traiga más confusión aun.

No estamos de acuerdo con los comentaristas de la ley Española, en que la expresión "como consecuencias de las operaciones de embarque y desembarque" ~~ha~~ plantea dificultades.

Ellos mismos, a referir cuales son los criterios expuestos con relación a la misma, concluye por decir que es aquel comprende desde el momento en que "se accede a la pista para tomar el avión, hasta que se abandona la pista en el aeropuerto de destino". Es este un concepto muy difundido y consideramos no trae mayores dificultades.

**ART. 113: EL EXPLOTADOR ES RESPONSABLE DE LOS DAÑOS Y PREJUICIOS CAUSADOS POR DESTRUCCIÓN PERDIDA O AVERÍA DE EQUIPAJES REGISTRADOS Y MERCANCIAS CUANDO EL HECHO CAUSANTE DEL DAÑO SE HAYA PRODUCIDO DURANTE EL TRANSPORTE AEREO.**

EL TRANSPORTE AEREO, A LOS EFECTOS DEL PARRAFO PRECEDENTE, COMPRENDERA EL PERIODO DURANTE EL CUAL LOS EQUIPAJES O MERCANCIAS SE HANAN BAJO LA CUSTODIA DEL EXPLOTADOR.-

CONCORDANCIAS: Varsovia: 18; Argentina: 135; Proyecto: 131; Brasil: 84 y 85; México: 349, 1; Uruguay: 148 y 149; Venezuela: 46; Nicaragua: 230; Paraguay: 108 España: 115; Panamá: 171; Honduras: 238.

Se trata de una norma habitual, conceptuada en el periodo temporal, por comprender desde el momento en que se transfiere la custodia de los mismos.

ART. 114: EL PERIODO DE TRANSPORTE AEREO NO COMPREDE EL TRANSPORTE MARITIMO TERRESTRE O FLUVIAL EFECTUADO FUERA DE UN AERODROMO O AEROPUERTO/ NO OBSTANTE CUANDO ALGUNO DE ESOS TRANSPORTES HAYAN SIDO EFECTUADOS EN EJECUCIÓN DE UN CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO AL FIN DE PROCEDER A LA CARGA? ENTREGA O TRANSBORDO SE PRESUMIRA SALVO PRUEBA EN CONTRARIO QUE LOS DAÑOS PRODUCIDOS HAN SIDO CAUSADOS DURANTE EL TRANSPORTE AEREO.

CONCORDANCIAS: Varsovia: 18; Argentina: 135; Proyecto: 131; Uruguay: 150; Brasil: 86; Paraguay: 108; inciso 3º; España: 115.

En la parte final del artículo se establece una presunción a favor del usuario, para el caso de duda, que consideramos acertada teniendo en cuenta en que se han desenvuelto los principios generales de la materia.

ART. 115: EL EXPLOTADOR ES RESPONSABLE DEL DAÑO RESULTANTE DEL RETARDO EN EL TRANSPORTE DE PASAJEROS, EQUIPAJES O MERCANCIAS.

CONCORDANCIAS: Varsovia: 19; Argentina: 136; Proyecto: 132; Uruguay: 151; México: 349; 2 y 342 inciso c); Brasil: 87; Paraguay: 109; Nicaragua: 230 y 228; Perú: 233; España: 116; Panamá: 173; Honduras: 237.

El término transporte, en este caso , entendemos esta está considerando en la forma en que ha sido caracterizado en el artículo 113, en lo que hace al equipaje, suponiéndose que el periodo de tiempo en lo que hace al transporte de pasajeros, estará caracterizado por el artículo 112, es decir que comprende algo más que el simple número de horas o minutos de vuelo.

ART. 116: EL EXPLOTADOR ES RESPONSABLE DE LAS FALTAS COMETIDAS POR LAS PERSONAS QUE ESTAN BAJO SU DEPENDENCIA, EN LA EJECUCION DE UN ACTO DE SUS FUNCIONES.-

CONCORDANCIAS: Argentina: 137; Proyecto: 133; Paraguay: 112; inciso 1; Brasil: 88; y España 121.

Como muy bien se señala la nota, se incluye aquí un principio del derecho común, que halla su fundamento en las teorías de la culpa "in eligendo" e "in vigilando" Pero se reside allí, quizás el fundamento a su propia crítica pues si se trata de un principio de derecho común, hera innecesario volcarlo por un precepto como el presente, que se supone regirá en países con una misma formación jurídica y que por orden lo habran adoptado ya.

ART. 117: CESA LA RESPONSABILIDAD DEL EMPLOTADOR EN CUALQUIERA DE LOS CASOS CONTEMPLADOS EN EL ARTÍCULO ANTERIOR Y PRUEVA QUE EL Y SUS DEPENDIENTES HAN ADOPTADO TODAS LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA EVITAR EL DAÑO O QUE LE FUE IMPOSIBLE EVITARLAS.

CONCORDANCIAS: Varsovia: 20; Argentina: 137; Proyecto: 133; Uruguay: 155; México: 346; Brasil: 88;

Perú: 241; Venezuela: 51; Paraguay: 112 inciso 2º; Nicaragua: 234; Panamá: 174.

Se introduce con este artículo la única excepción a la responsabilidad del explotador cuando se comprueba que ha tomado las medidas necesarias para evitar el daño o que le fué imposible tomarlas.

Se explica en la nota que se ha tenido en cuenta para ello las circunstancias inherentes al medio físico en que se desarrolla la actividad y su condición de aleatoria aun en la actualidad.

Se trata de una norma muy general, que se puede traer muy graves dificultades en materia de prueba y que teniendo en cuenta que se debe favorecer el desarrollo de la actividad, no se logre con la misma.

ART. 118: LA RESPONSABILIDAD DEL EXPLOTADOR CESARA O SE ATENUARA SI PRUEBA QUE LA PERSONA QUE HA SUFRIDO EL DAÑO LO HA CAUSADO O HA CONTRIBUIDO A CAUSARLO.

CONCORDANCIAS: Varsovia: 21; Argentina: 138; Proyecto: 134; Uruguay: 154; Venezuela: 51; Brasil: 90; México: 346, 3; Paraguay: 11; Nicaragua: 223; Panamá: 174; Honduras: 230.

Desde un punto de vista metodológico, hubiera sido mejor cambiar el ordenamiento de los artículos, para ir de lo menor a lo mayor, siendo por otra parte, esta una norma que nos viene desde el derecho romano y que en consecuencia reconocen todas nuestras legislaciones.

ART. 119: EN EL TRANSPORTE DE PERSONAS, EQUIPAJES Y MERCANCIAS, LA RESPONSABILIDAD DEL EXPLOTADOR

QUEDA LIMITADA EN LA SIGUIENTE FORMA:

- a) EN EL TRANSPORTE DE PERSONAS, A LA CANTIDAD DE FRANCO Poincaré AL PASAJERO, CUALQUIERA SEA LA FORMA DE PAGO. NO OBSTANTE, MEDIANDO PACTO ESPECIAL ENTRE LAS PARTES, SE PODRÁ FIJAR UN LÍMITE DE RESPONSABILIDAD MÁS **ELEVADO**

EN EL TRANSPORTE DE EQUIPAJES REGISTRADOS Y MERCANCIAS A LAS CANTIDADES DE FRANCO Poincaré POR KILOGRAMOS DE PESO BRUTO, RESPECTIVAMENTE, SALVO DECLARACIÓN ESPECIAL DE INTERÉS HECHA POR EL EXPEDIDO EN EL MOMENTO DE LA ENTREGA DE LOS BULTOS AL EXPLOTADOR Y MEDIANTE EL PAGO DE UNA TASA SUPLEMENTARIA. EN TAL CASO EL EXPLOTADOR ESTARÁ OBLIGADO A PAGAR HASTA LA CANTIDAD DECLARADA.

- c) EN LO QUE CONCIERNE A OBJETOS CUYA GUARDA CONSERVA EL PASAJERO, A LA CANTIDAD FIJA DE FRANCO Poincaré POR PASAJEROS; LAS CANTIDADES ESTABLECIDAS EN LOS APARATOS a) Y b) CONSTITUYEN EL LÍMITE MÁXIMO HASTA EL CUAL ESTARÁ OBLIGADO A RESPONDER EL EXPLOTADOR CON EXCEPCIÓN DEL EXCESO DE EQUIPAJE REGISTRADO, EN CUYO CASO LA RESPONSABILIDAD SE RELACIONARÁ CON EL PESO DEL EQUIPAJE RESPECTIVAMENTE TRANSPORTADO.

CONCORDANCIAS: Varsovia: 22; Argentina: 139; Proyecto: 135 y 136; México: 343; 344 y 349; Perú: 226, 239 y 240; Brasil: 91; Paraguay: 102; Venezuela 46 y 47; Nicaragua, 214 y 233; España: 117 y 118 Honduras: 221; Panamá 175.

Debemos señalar que en Proyecto Americano se incluyeron las cifras adoptadas en Varsovia y que en el presente sus redactores han dejado en blanco, quizás dudando entre estos tope máximos y los establecidos en la Maya que los duplican.

Los comentaristas de la Ley Española consideran que es lógico que el transporte internacional rijan tipos distintos a contrariu sensu, pensamos que son estos los que finalmente deberán ser introducidos.

ART. 120: TODA CLAUSULA QUE ENTENDA A EXCEPTUAR DE SU RESPONSABILIDAD AL EXPLOTADOR O SEÑALAR UN LIMITE INFERIOR AL ESTABLECIDO EN EL PRESENTE CAPITULO ES NULA; PERO LA NULIDAD DE TALES CLAU

SULAS NO IMPLICA LA NULIDAD DEL CONTRATO. LO PREVISTO NO SE APLICARA A LAS CLAUSULAS REFERENTES A PERDIDAS O DAÑOS PROVENIENTES DE LA NATURALEZA O VICIO PROPIO DE LAS MERCANCIAS TRANSPORTADAS.

CONCORDANCIAS: Varsovia: 23; Argentina: 140; Proyecto: 137; Nicaragua: 221; Uruguay: 157; Brasil: 92; Paraguay: 114; inciso 1º; Panamá: 176; Honduras: 228.

principio básico de Varsovia, conforma justamente con el de la responsabilidad contractual y su limitación, la trilogía que regula la materi.

ART. 121: EL DESTINATARIO DEBE MANIFESTAR SU DISCONFORMIDAD CON EL EQUIPAJE Y MERCANCIAS RECIBIDAS DENTRO DE LOS PLAZOS Y EN LA FORMA ESTABLECIDA EN EL ARTICULO SIGUIENTE.

EL VENCIMIENTO DE LOS TERMINOS ESTABLECIDOS PARA CADA CASO, SIN QUE HUBIERSE MEDIADO PROTESTA, SERA INADMISIBLE TODA ACCION CONTRA EL EXPLOTADOR, SALVO LAS QUE PUDIERAN HACER DEL DOLOR DE ESTE.

COINCIDENCIAS: Varsovia: 26; Argentina: 142; Proyeo to: 139; Paraguay: 116; Perú: 242; Brasil: 94; Uruguay: 158; Nicaragua: 236; Venezuela: 55; México: 350; España: 124.

Si aceptamos el concepto, consideramos que el mismo podría haberse incluido dentro del artículo siguiente y en forma más breve.

ART. 122: EN CASO DE AVERIA, EL DESTINATARIO DEBERIA DIRIGIR AL EXPLOTADOR SU PROTESTA DENTRO DE UN PLAZO DE TRES DIAS PARA LOS EQUIPAJES Y DE DIEZ PARA LAS MERCANCIAS, A CONTAR DE LA FECHA DE RECEPCION. EN CASO DE RETARDO LA

PROTESTA DEBERA SER HECHA DENTRO DEL PLAZO DE CATORCE DIAS SIGUIENTES A LA FECHA EN QUE EL EQUIPAJE O LA MERCANCIA DEBIERON SER PUESTOS A DISPOSICION DEL DESTINATARIO. TODA PROTESTA DEBERA HACERSE POR RESERVA CONSIGNADA EN EL TALON DE EQUIPAJE O CARTA DE PORTE O POR OTRO ESCRITO ESPEDIDO DENTRO DEL PLAZO BREVISTO PARA DICHA PROTESTA.

CONCORDANCIAS: Varsovia; 26; modificación de la Haya 1.955; Argentina; 143; Uruguay; 148; Brasil; 94; Nicaragua; 236; Venezuela; 55; Proyecto Argentino; 140; Paraguay; 116; inciso 2º México; 350; España; 124; Honduras; 243.

Interesa la inclusión de una norma respecto a la protesta como medio de formalizar el reclamo; paso previo a la reclamación judicial por los retrasos. Así mismo parece comprensible que establezcan plazos diversos, pues en el caso de los equipajes, es lo usual que el propietario compruebe la avería con mayor rapidez en el caso de las mercancías.

ART. 123:

EN EL TRANSPORTE SUCESIVO, EL PASAJERO O SUS DERECHOS HABIENTES NO PODRAN R CORRIR SINO CONTRA EL EXPLOTADOR QUE HALLA EFECTUADO EL TRANSPORTE QUE EN EL CURSO DEL CUAL SE HUBIERE PRODUCIDO EL ACCIDENTE O EL RETARDO, SALVO EN EL CASO EN QUE POR ESTIPULACION ESPRESA EL PRIMER EXPLOTADOR HAYA ASUMIDA LA RESPONSABILIDAD POR TODO EL VIAJE.

SI SE TRATA DE COSAS O MERCANCIAS EL EXPLOTADOR TENDRA RECURSOS CONTRA EL PRIMER EXPLOTADOR Y EL DESTINATORIO QUE TENGA DERECHO A LA ENTREGA. CONTRA EL ULTIMO Y UNO Y OTRO PODRAN ADEMAS PROCEDER CONTRA EL EXPLOTADOR QUE HUBIERE EFECTUADO EL TRANSPORTE E IMPORTE EN EL CURSO DEL CUAL SE HAYA PRODUCIDO LA DESTRUCCION, HABRIA AVERIA O RETARDO. DICHS EXPLOTADORES SERAN SOLIDARIAMENTE RESPONSABLES ANTE EL EXPEDIDOR Y EL DESTINATORIO.

CONCORDANCIAS: Varsovia: 30; Argentina: 145; Proyecto: 142; Paraguay: 110; Uruguay: 152; Brasil: 95; Panamá 178.

Las dificultades que puede representar la ubicación exacta del responsable, hace comprensible estas normas considerándose además como lógica la elección hecha de los destinatarios de ella. Se deja librado así mismo en el primer inciso en el contrato la posibilidad de establecerse en el quien es el responsable, pues el usuario puede desea conocer de antemano con quien debere entenderse en este caso.

**ART. 124:** LA PERDIDA SUFRIDA EN EL CASO DE ECHAZON, ASI COMO LA DE CUALQUIER OTRO DAÑO O GASTO PRODUCIDO INTENCIONAL Y RAZONABLEMENTE POR ORDEN DEL COMANDANTE DE LA AERONAVE PARA CONJURAR LOS EFECTOS DE UN PELIGRO GRAVE O ATENUAR SUS CONSECUENCIAS PARA LA SEGURIDAD COMÚN EN EL VUELO DE LAS AERONAVES, PERSONAS O COSAS CONSTITUIRA UNA AVERIA COMUN Y SERA SOPORTADA POR LA AERONAVE, EL FLETE, LA CARGA Y EL EQUIPAJE REGISTRADOS EN RELACION AL RESULTA O UTIL OBTENIDO EN PROPORCION AL VALOR DE ELLOS.

CONCORDANCIAS: Argentina: 148; Proyecto 144.

Norma lógica que tiene en cuenta el hecho de que todos tiene que concurrir con su aporte, para obtener un beneficio.

ART. 125: EN LOS CASOS EN QUE NO COINCIDIERAN LAS PERSONAS DEL EXPLOTADOR Y TRANSPORTADOR AMBOS SERIAN RESPONSABLES SOLIDARIAMENTE.

Los autores, siguieron a lo largo del título la posibilidad de que sea el explotador el responsable, debieron por lo tanto incluir una norma como la presente, para salvar la posibilidad contemplada.

ART. 126: CUANDO EL CONTRATO DE FLETAMIENTO TENGA POR OBJETO EL TRANSPORTE COMERCIAL DE PERSONAS O COSAS LAS RESPONSABILIDADES ESTABLECIDAS EN EL PRESENTE CAPITULO SE CUMPLAN SOLIDARIAMENTE SOBRE FLETANTE Y FLETADOR.-

CONCORDANCIAS: Nicaragua: 196; Perú: 218.

Teniendo en cuenta, la condición jurídica de ambas figuras, parece lógico que sean ambas las responsables.

CAPITULO IIDAÑOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE

ART. 127: LOS DAÑOS CAUSADOS POR UNA AERONAVE EN VUELO, O POR UN OBJETO O PERSONA QUE CAIGA DE LA MISMA, DAN DERECHO A REPARACION SI SE PRUEBA QUE PROVIENE DE UNA O OTRA CIRCUNSTANCIAS. A LOS EFECTOS DE ESTE ARTICULO QUE SE CONSIDERA A UNA AERONAVE EN VUELO DESDE QUE SE APLICA SU FUERZA MOTRIZ PARA DESPEGAR? HASTA QUE TERMINA EL RECORRIDO DE ATERRIZAGE. NO HABRA LUGAR A REPARACION, SI LOS DAÑOS NO SON CONSECUENCIAS DIRECTAS DEL ACONTECIMIENTO QUE LOS HAN ORIGINADO, O SI SE DEBEN AL MERO HECHO DEL PASO DE LA AERONAVE A TRAVES DEL ESPACIO AEREO DE CONFORMIDAD CON LOS REGLAMENTOS DEL TRANSITO APLICABLE.

CONCORDANCIAS: Roma: 1.933, art. 2; Roma 1.9952, art. 1º  
 Argentina: 149; Proyecto: 145; Uruguay:  
 160 y 161; Brasil 97 y 98; Perú: 243 y 244;  
 Paraguay: 118 México: 351; Nicaragua: 238  
 Venezuela 48 Panamá 238 Honduras 245 España  
 119.

Se reproducen los principios de las Convenciones de Roma, debiéndose recordar, que mientras en ellas se incluyen a las aeronaves más livianas que el aire, aquí no se lo hace, quizás por considerarse que las mismas no se emplean en la actualidad.

La última parte del artículo, sigue los criterios de las convenciones a pesar de los que se resolvió en las reuniones del Comité Jurídico y en las deliberaciones del Convenio de 1.952, sobre lo que se entiende como paso de la aeronave, con relación a los problemas del ruido, con sideramos que teniendo en cuenta lo expuesto allí, se podría haber sido más explícito al respecto, introduciéndo se así, una novedad que sin duda alguna merece un debate.

ART. 128: EL RESPONSABLE DE LOS DAÑOS QUE TRATA ESTE TITULO PODRA PROBAR QUE LOS MISMOS FUERON

CAUSADOS ÚNICAMENTE POR CULPA DE LA PERSONA QUE LO SUFRIÓ O QUE ESTA CONTRIBUYENDO A CAUSARLOS EN CUYO CASO LA INDEMNIZACIÓN NO TENDRÁ LUGAR O SE REDUCIRÁ EN LA MEDIDA DE LA REFERIDA CONTRIBUCIÓN RESPECTIVAMENTE.-

CONCORDANCIAS: Roma 1.933 art. 3, Roma 1.952 art. 6 párrafo 1; Argentina: 152; Proyecto 148 Paraguay: 122; Perú: 247 México: 353; inciso 1 Nicaragua 243 Venezuela 52 Panamá 185.

Seguindo a las convenciones, se establece la solución para el caso de la culpa concurrente, con la lógica inversión del cargo de la prueba.

ART. 129: SI UNA PERSONA SE APODERA ILICITAMENTE DE UNA AERONAVE Y A CAUSA DE SU USO SOBREVIENE DAÑO A TERCEROS EN LA SUPERFICIE, RESPONDERÁ ILICITAMENTE POR ELLOS

CONCORDANCIAS: Roma 1.933; 5; Roma 1.952; 4; Argentina 151 Proyecto; 147; Paraguay: 120; Nicaragua: 242; México: 353; inciso II Perú 245 Panamá 184 Honduras: 248 España: 122.

Se contemplan aquí la excepción a las normas para el caso del apoderamiento ilícito por un tercero de la aeronave.

ART. 130: LA PERSONA RESPONSABLE, DE ACUERDO A ESTE TÍTULO, NO ESTA OBLIGADA A REPARAR LOS DAÑOS DE QUE SE TRATA, SI HA SIDO PRIVADA DEL USO DE LA AERONAVE POR ACTOS DE AUTORIDAD PUBLICA.

CONCORDANCIAS: Bruselas 1.938 inciso c); Roma 1.972; 5; Paraguay: 121; Nicaragua: 242; Perú 246; Honduras: 249 Panamá 185.

Balle la justificación el presente artículo, en el hecho de que la autoridad ejerce su poder sin justificativo mayor que la necesidad pública, por lo que se entiende que desaparezca la carga de la responsabilidad de quien la tenía.

ART. 131: LA CUANTIA DE LA INDEMNIZACION POR LOS DAÑOS REPARABLES SEGUN ESTE TITULO, NO EXCEDERA, POR AERONAVE Y POR ACCIDENTE, DE:

- a) FRANCOS POINCARÉ POR LA AERONAVE CUYO PESO NO EXCEDA DE MIL KILOGRAMOS;
- b) FRANCOS POINCARÉ POR LA AERONAVE MAS FRANCOS POR KILOMETRO QUE PASE DE LOS MIL PARA AERONAVES QUE PISEN MAS DE MIL Y NO EXCEDAN DE SEIS MIL KILOGRAMOS;
- c) FRANCOS POINCARÉ MAS FRANCOS POINCARÉ POR KILOMETROS QUE PASE DE SEIS MIL PARA AERONAVES QUE PISEN MAS DE SEIS MIL KILOGRAMOS Y NO EXCEDAN DE VEINTE MIL KILOGRAMOS.

- a) FRANCOS POINCARÉ MAS FRANCOS POINCARÉ  
 QUE PASEN DE LOS VEINTIMIL KILOGRAMOS, PARA AERONAVES QUE PESEN MAS DE VEINTE MIL KILOGRAMOS  
 Y NO EXCEDAN DE CINCUENTA MIL KILOGRAMOS;
- e) FRANCOS POINCARÉ MAS FRANCOS POINCARÉ  
 POR KILOGRAMO QUE PASEN DE CINCUENTA MIL KILOGRAMOS, PARA AERONAVES QUE PESEN MAS DE CINCUENTA MIL KILOGRAMOS.

PESO SIGNIFICA EL PESO MAXIMO AUTORIZADO  
 POR EL CERTIFICADO DE NAVIGABILIDAD PARA EL DESPLAZAMIENTO DE LA AERONAVE.

CONCORDANCIAS: Roma 1.933: 8; Roma 1.952: 11; Argentina: 153; Proyecto: 149; Perú: 248; Nicaragua: 244; Paraguay: 124; México: 352; Venezuela: 48; Panamá: 186; Honduras: 251; España 49.

En la nota se menciona el hecho de que se sigue  
 aqui el sistema de Roma de utilizar como medida de la

limitación del peso de la aeronave. Se menciona<sup>que</sup> entre los varios sistemas imperfectos, se ha elegido este. Consideramos que dada la aplicación casi universal del mismo se ha logrado por dicho medio la perfectibilidad del sistema. Se continúa el sistema de no incluir las cifras ya mencionadas.

ART. 132: LA INDEMNIZACIÓN EN CASO DE MUERTE O LESIONES NO EXCEDERÁ DE .....  
FRANCOS POINCARÉ POR PERSONA FALLECIDA O LESIONADA.-

CONCORDANCIAS: Roma 1.952; inciso 2º; Argentina; 153; Proyecto; 149; Perú; 250; Méjico; 352; Brasil; 122; inciso a) Paraguay; 127; Venezuela; 49.-

Se recuerda en la nota, que la estimación del valor de una vida humana es difícil. Por ello consideramos que lo mejor hubiera sido incluir la cifra de 500.000 francos,

incluida en el inciso segundo <sup>do del</sup> artículo 11, de Roma.

ART. 133: EN CASO DE CONCURRENCIA DE DAÑOS A PERSONAS Y BIENES LOS DAÑOS CAUSADOS A LAS PERSONAS SERÁN INDENIZADOS CON PREFERENCIA HASTA CUBRIR LA CUANTÍA DEL TOTAL DE LA INDENIZACION A DISTRIBUIR, Y EN CASO INSUFICIENTE DE DICHA CUANTÍA SE DISTRIBUIRÁ PROPORCIONALMENTE ENTRE LOS TITULARES DE AQUILLOS. EL REMANENTE DE LA CANTIDAD TOTAL AL DISTRIBUIR SE PROPORCIONARÁ ENTRE LAS INDENIZACIONES RELATIVAS A DAÑOS A LOS BIENES.

CONCORDANCIA: Roma: 1.933, art. 8 infine; Roma 1.952, art. 14 inciso d); Argentina § 153; Proyecto:149 Perú: 252; Paraguay: 127; Nicaragua: 258; Venezuela: 48; Panamá:157.

No consideramos que haya ninguna razón para verse apartado del texto internacional, con una redacción que no agregue nada favorable.

ART. 134: CUANDO EL CONTRATO DE FIATAMENTO TIENGA POR OBJETO EL TRÁSPORTE COMERCIAL DE PERSONAS O COSAS, LA RESPONSABILIDADES ESTABLECIDAS EN EL PRESENTE CAPITULO RECAEN SOLAMENTE SOBRE ELLEVANTE Y FILTADOR.

CONCORDANCIA: Nicaragua: 196; Perú: 218.-

Se le pueden hacer iguales comentarios que a los del artículo 126 de este proyecto.

## CAPITULO III

DE LOS DAÑOS A LAS AERONAVES, PERSONAS Y BIENESEMBARCADOS EN CASO DE ABORDAJE

Art. 135: SE ENTIENDE POR ABORDAJE TOTA COLISION ENTRE DOS O MAS AERONAVES EN VUELO. LOS DAÑOS RESULTANTES DE UNA AERONAVE EN VUELO O A LAS PERSONAS O BIENES A BORDO SIN QUE NO HAYA COLISION SE CONSIDERAN COMO PROVENIENTES DE UN ABORDAJE. A LOS FINES DE ESTE ARTICULO SE CONSIDERA COMO AERONAVES EN VUELO DESDE EL MOMENTO EN QUE POR SUS PROPIOS MEDIOS COMIENZA A MOVVERSE PARA REANUDAR EL VUELO HASTA EL MOMENTO EN QUE EL VUELO FINALIZADO HAYA DEJA DE MOVVERSE POR SUS PROPIOS MEDIOS.-

CONCORDANCIAS: Argentina: 159; Proyecto: 155; Paraguay: 131; España: 115.

En la nota al artículo, se señala que "se hace extensiva esta figura a las interferencias

aunque no haya colisión", noción que figure en el texto con idénticas palabras. Si entendemos lo que se ha querido significar, por ejemplo la pérdida de control que puede sufrir una aeronave de turismo al pasar muy cerca de la misma, un gran transporte a reacción, no creemos que sea clara la letra del artículo. Esta idea, que merece una gran atención en la actualidad debía haber sido explicada con mayor detenimiento, sobre todo en un proyecto como el presente, en que precisamente no se peca por la brevedad y síntesis.

Se explica así mismo que no se incluyen en la norma como las interferencias con otro tipo de artefactos, como los cohetes y vehículos espaciales, noción esta que se desprende del empleo de la palabra aeronaves, pues estos artefactos no lo son. Quizás hubiera sido avanzado, el procurar introducir alguna norma al respecto, para avanzar en

el desarrollo de problemas que nos tocaren muy pronto.

La noción final, de que se considera vuelo, es la enumerada con anterioridad y que en este caso conviene repetir.

ART. 136: SI EL ABEROAJE ES CAUSADO POR CULPA DE UNA DE LAS AERONAVES? LA RESPONSABILIDAD POR LOS DAÑOS DEBIDA A CARGO DE SU EXPLOTADOR/ LA RESPONSABILIDAD DEBIDA CUANDO EXISTA CASO FORTUITO O FULGEO MAYOR SIEMPRE POR MEDIANTE SU INTERVENCIÓN.

CONCORDANCIAS: Argentina: 160; Proyecto: 156; Paraguay: 133; Brasil: 128; España: 123; Panamá: 189; Honduras: 259.

Se mantienen criterios ya conocidos al respecto y que por ejemplo en el caso de la legislación española, con el sistema que la misma sustenta representan un agravante de la responsabilidad, al tenerse que

cargar, aún con el caso fortuito en proporción al peso de las aeronaves, según se establece en su artículo 123, postura que consideramos excesiva.

ART. 137: SI EN EL ABOYDAJE HAY CONCURRENCIA DE CULPA, LA RESPONSABILIDAD DE LOS EXPLOTOMIS DE CADA UEA DE LAS AERONAVES POR LOS TAJOS A LAS MISMAS, A LAS PERSONAS Y A LOS BIENES A BO DO, ES PROPORCIONAL A LA GRAVEDAD DE LA CULPA SI NO PUDIERA DETERMINARSE LA PROPORCIONALIDAD DE LA CULPA, LA RESPONSABILIDAD SE DISTRIBUIRA POR PARTES IGUALES.

CONCORDANCIAS: Argentina: 161; Proyecto: 157; Brasil: 130; Honduras: 258; Panamá: 189; España: 123.

Esta norma podía haber sido incluida con una mayor síntesis en el artículo anterior, siguiéndose aquí normas habituales de la llamada culpa concurrente.

ART. 138: LA RESPONSABILIDAD ESTABLECIDA EN EL ARTICULO PRECEDENTE ES SOLIDARIA, SIN PREJUI-  
CIO DEL DERECHO DEL QUE HA ABONADO UNA SUMA  
MAYOR DE LA QUE LE CORRESPONDE, DE REPETIR  
CONTRA EL COAUTOR DEL DAÑO.-

CONCORDANCIAS: Argentina: 162; Proyecto: 158.

Consideramos que se puede repetir el comentario anterior.

**ART. 139:** LA RESPONSABILIDAD DEL EXPLOTADOR ALCANZA A LOS LIMITES DETERMINADOS EN EL CAPITULO I DEL PRESENTE TITULO.-

Habiéndose establecido dichos límites, este artículo es a todas luces una repetición innecesaria.

#### CAPITULO IV

#### DE LOS DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE EN CASO DE ACORDAJE

**ART. 140:** EN CASO DE DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE POR ACORDAJE DE DOS O MAS AERONAVES, LOS EXPLOTADORES DE ESTA RESPONDEN SOLIDARIAMENTE ALAS VICTIMAS DE LOS DAÑOS EN LOS LIMITES DEL CAPITULO II DE ESTE TITULO.

**CONCORDANCIAS:** Roma; 1,933; art. 6º; Argentina; 164; Proyecto; 160; Méjico; 354; Perú; 253; Venezuela; 53; Nicaragua; 252; España; 123; Honduras; 258.

Consideramos que hay una superación con relación al texto de Roma de 1.933, que emplea la palabra "chocar" (1), que nos da una idea de contacto material entre dos aeronaves, estando por nuestra parte, según lo mencionaremos de acuerdo con la posibilidad del abordaje sin contacto material.

**ART. 141:** SI EL ABORDAJE SE PRODUJO POR CULPA DE UN DE LAS AERONAVES EL EXPLOTADOR DE LA AERONAVE INOCENTE TIENE EL DERECHO A REPETIR EL IMPORTE DE LAS INDEMNIZACIONES QUE SI HUBIERA VISTO OBLIGADO A AERONAVE A CAUSA DE SU SOLIDARIDAD SI HUBIERA CONCURRENCIA DE CULPA QUIEN COMO CONSECUENCIA DE LA SOLIDARIDAD HUBIERA ABOFADO UNA SUMA MAYOR QUE LA DEBIDA TIENE DERECHO A REPETIR EL EXCEDENTE.

**CONCORDANCIAS:** Argentina; 165; Proyecto; 161; Nicaragua; 252; Perú; 254; Honduras; 259.

---

(1) Véase versión del Convenio en Textos aéreos Internacionales Ed. Sección de Derecho Aeronáutico del Instituto Francisco Vitoria, pag. 250.

Norma concordante con las del capítulo anterior y que su redacción presente, concuerda mejor con la idea que la dada en el Proyecto Americano.

ART. 142: SI EL ABORDAJE SE HA PRODUCIDO POR CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR, EL EXPLOTADOR DE CADA UNA DE LAS AERONAVES SOPORTARA LA RESPONSABILIDAD EN LOS LIMITES Y EN LAS CONDICIONES PREVISTAS EN LOS ARTICULOS 131 Y 132 TENIENDO DERECHO A REPETIR EL EXCEDENTE QUIEN HAYA PAGADO UNA SUMA MAYOR QUE LA QUE LE PERTENECE.

CONCORDANCIAS: Argentina; 167; Proyecto; 162; Perú; 256; Nicaragua; 253; Onduras; 260.

Aquí se mantiene la obligación de indemnizar aún el caso fortuito, a los terceros en la superficie, siguiendo el principio de la responsabilidad objetiva, que resulta a todas luces lógico.

## CAPITULO V

DISPOSICIONES COMUNES

ART. 143. LAS SUMAS EN FRANCO PAINCARE MENCIONADAS EN LOS CAPITULOS ANTERIORES SE REFIEREN A UNA UNIDAD DE MONEDA CONSISTENTE EN CIENTO Y CINCO Y MEDIO MILIGRAMOS DE ORO CON LEY DE 900 MILLSIMAS PUDIEN SER CONVERTIDO EN LA MONEDA NACIONAL DE LOS Paises SIGNATARIOS EN MONEDA REDONDA. ESTA CONVERSION SE EFECTUARA, CON SUJECCION AL VALOR ORO DE LA RESPECTIVA MONEDA NACIONAL EN LA FUERZA DE LA SENTENCIA, O DEL CONVENIO EXTRAJUDICIAL EN SU CASO.-

En la nota al artículo inserta en el Proyecto Americano, se menciona el hecho de que se pensó, por parte de los redactores en utilizar otro tipo de patron como denominador común, mencionándose el Balboa y el dolar estado unidense. Consideramos que fué acertada la solución finalmente insertada por ser el franco Poincare el utilizado en la convenciones internacionales, continuándose así con

un sistema que tienda de toda forma a la unificación.

ART. 144: LA RESPONSABILIDAD QUE ESTABLECEN LOS ARTICULOS ANTERIORES INCUMBE AL EXPLOTADOR DE LA AERONAVE.  
LA NO INSCRIPCION DE SU NOMBRE EN EL REGISTRO DE AERONAVES IMPLICA EXTENDER AL PROPIETARIO COMO DEUDOR SOLIDARIO LA REFERIDA RESPONSABILIDAD.-

CONCORDANCIAS: Roma 1.933; art. 4º.

Norma acertada la presente trascrita de la convención de Roma y que fuerza al propietario a obligar al explotador a la inscripción en el registro de aeronaves; trámite que se debe favorecer por todos los medios.

ART. 145: EL EXPLOTADOR NO TENDRA DERECHO A AMPARARSE EN LAS PRESCRIPCIONES DEL PRESENTE TITULO SE LIMITAN SU RESPONSABILIDAD, CUANDO EL DAÑO PROVIENE DE SU DOLO O DEL DOLO DE PERSONAS BAJO SU DEPENDENCIA, ACTUANDO EN EL EJERCICIO DE SUS FUNCIONES. EL HECHO TEMERARIO ES ASIMILABLE AL DOLO.

CONCORDANCIAS: Varsovia: 25; Roma 1.933 art. 14; Roma 1.952; art. 12; Argentina: 141; Proyecto 151; Perú: 229; Uruguay: 156; Brasil: 93; Honduras: 256.

Quizás es más completa la norma si se incluye, en el proyecto Americano al transportador en el primer párrafo como responsable en el caso de dolo. El texto en si no necesita comentario

5.5.10.

TITULO IX  
DEL SOCORRO  
CAPITULO I

BUSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO; OBLIGATORIEDAD  
DE SU PRESTACION PARA LOS ESTADOS SIGNATARIOS

ART. 146: LOS ESTADOS SIGNATARIOS DEBERAN A MEDIA DE  
SUS POSIBILIDADES PROCEDER A LA BUSQUEDA,  
ASISTENCIA O SALVAMENTO DE LAS AERONAVES,  
SUS TRIPULANTES O PASAJEROS QUE SE ENCUEN  
TRAN PERDIDAS, EN PELIGRO O ACCIDENTADAS,  
EN SU TERRITORIO CON PRESCINDENCIA DE LA  
NACIONALIDAD DE LAS AERONAVES O PERSONAS  
A BORDO.

CONCORDANCIAS: Convenio de Aviación Civil Internacional 25; Brasil: 121; España: 134 Panamá 80.

Parece acertado el empleo de la denominación "socorro" para englobar dentro de ella, todas las etapas de lo que habitualmente es referido como búsqueda, asistencia y salvamento.

Hay que señalar que en general se siguen aquí las normas establecidas por la OACI y que si bien esta se ha señalado una serie de normas mínimas parece innecesario ampliarlas.

Un punto que habría que estudiar, es el de la posibilidad de establecer un servicio conjunto en determinadas áreas, al que contribuyan los estados de acuerdo con sus posibilidades siguiéndose la terminología aquí empleada.

No encontramos razón para haberse apartado del texto del artículo 25 de Chicago y utilizar una terminología más detallada.

ART. 147: LOS ESTADOS SIGNATARIOS DEBERAN TAMBIEN, SIEMPRE QUE SE LES SOLICITE PRESTAR SOGRO A QUE SE REPIERE EL ARTICULO ANTERIOR BAJO LAS CONDICIONES QUE EL MISMO DETERMINA A LAS AERONAVES, SUS TRIPULANTES Y PASAJEROS, QUE SE ENCUENTRAN, PERDIDAS O ACCIDENTADAS EN EL TERRITORIO DE LOS DEMAS ESTADOS SIGNATARIOS.

CONCORDANCIAS: Anexo 12 al Convenio de Aviación Civil Internacional, capitulo 2º; párrafo 2.1.

Transcripción del texto internacional con una obligación mutua y que se podría haber suplido con una mera referencia a la obligatoriedad de estas no

mas

ART. 148: CADA ESTADO SIGNATARIO SE OBLIGA A UTLIZAR PREVIA SOLICITUD Y CON SUGECCION A LA REGULACION DE SUS PROPIAS AUTORIDADES AERONAUTICAS, LA ENTRADA A SU TERRITORIO Y LA CIRCULACION SOBRE EL MISMO DE LAS AERONAVES, EQUIPOS Y PERSONAL

NECESARIOS QUE DISPONGAN ENVIAR LOS ESTADOS SIGNATARIOS PARA LA BUSQUEDA, ASISTENCIA O SALVAMENTO DE AERONAVES SUS TRIPULANTES Y PASAJEROS QUE SE ENCUENTREN PERDIDAS, EN PELIGRO O ACCIDENTADAS, DICHA AUTORIZACION DEBERA SER CONCEDIDA AUNQUE SE TRATEN DE AERONAVES PUBLICAS.-

CONCORDANCIAS: Convenio de Aviación Civil Internacional, artículo 25; Código de Centro América y Panamá; 148; Brasil; 121; Anexo; 12 al capítulo 2º párrafos 2. 21. 2. y 2. 1. 3.

Considerámos que se puede hacer el mismo comentario anterior.

ART. 149: EN TODOS LOS CASOS DEL ARTICULO ANTERIOR EL PERSONAL GUYA ENTRADA AL RESPECTIVO TERRITORIO SE AUTORICE DEBERA CUMPLIR SUS FUNCIONES BAJO LA DIRECCION DEL SERVICIO DE BUSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO DEL ESTADO EN QUE LA MISMA DEBAN LLEVARSE A CABO.

Parece interesante que se procure dar a los servicios de alluda una coordinación necesaria, incluso para impedir la repetición de catástrofes durante la búsqueda como sucediera en muchos casos en la época heroica de la aviación. Así mismo la dirección por parte de las autoridades del estado donde se producen el incidente significará darle a las tareas una mayor eficacia.

ART. 150: LOS ESTADOS SIGNATARIOS QUE RESERBAN EL DERECHO DE NO PERMITIR LA ENTRADA A SUS RESPECTIVOS TERRITORIOS DEL PERSONAL Y MEDIOS PARA LOS FINES A QUE HACE REFERENCIA EL ARTICULO ANTERIOR TODA VEZ QUE CON SUS PROPIOS SERVICIO DE BÚSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO PUEDEN PRESTAR SOCORRO ADECUADO Y OPORTUNO O EN LOS CASOS EN QUE EXISTA CERTEZA DE QUE LA AERONAVE PERDIDA, EN PELIGRO O ACCIDENTADA SE ENCUENTRE EN LAS ZONAS DONDE SE HA PROHIBIDO O LIMITADO LA CIRCULACION AEREA.

CONCORDANCIAS: Anexo 12 al convenio Aviación Civil Internacional, capítulo 2º Párrafo 2. 1. 2. y 2. 1. 3.

Se salvaguarda de este modo, la existencia de zonas de circulación limitada o prohibida, para los casos en que el país que las ha establecido, puede con certeza las tareas realizar aludidas

ART. 151: LA OBLIGATORIEDAD DE PRESTAR SOCORRO EXISTE TODA VEZ QUE LOS ESTADOS SIGNATARIOS TENGAN CONOCIMIENTO DE LA EXISTENCIA DE UNA AERONAVE PERDIDA EN PELIGRO O ACCIDENTADA EN LUGARES DONDE NINGUN ESTADO EJERZA SOBERANÍA.

CONCORDANCIAS: Brasil: 121; anexo 12 del convenio de Aviación Civil Internacional.

Se declara aquí, obligatoria la ayuda, en los lugares donde ningun estado ejerce soberanía, con el objeto de llevar el apoyo necesario con presteza y cubrir de esta manera zonas en que sin no se lo hiciera, sería muy riesgosa la actividad por falta del mismo.

5.5.10.

CAPITULO II  
DE LOS SERVICIOS DE BUSQUEDA ASISTENCIA  
Y SALVAMENTO

ART. 152: LOS ESTADOS SIGNATARIOS DEBERAN ESTABLE-  
CER EN SUS RESPECTIVOS TERRITORIOS Y DE  
ACUERDO A SUS POSIBILIDADES UN SERVICIO  
DE BUSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO, DE  
CONFORMIDAD CON LAS NORMAS Y METODOS RE-  
COMENDADOS POR LA ORGANIZACION DE LA AVIA-  
CION CIVIL INTERNACIONAL Y LOS PROCEDI-  
MIENTOS QUE ESTIMEN MAS CONVENIENTES  
A LAS CIRCUNSTANCIAS LOCALES.

CONCORDANCIAS: Centro América y Panamá: 143; México: 358; Perú: 91 anexo 12; del convenio sw aviación civil.

Se procura con esta norma, como se menciona en la nota dar fuerza legal al sistema uniforme de realizar estas tareas, según el "manual de búsqueda y salvamento" que publicara la OADI, de acuerdo con las normas y métodos que la misma organización adoptó en 1.950.

ART. 153: LOS ESTADOS SIGNATARIOS COORDINARAN SUS SERVICIOS DE BÚSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO CON LOS SERVICIOS SIMILARES DE LOS ESTADOS SIGNATARIOS VECINOS. A TAL EFECTO DELIMITARAN CONJUNTA O SEPARADAMENTE, LAS AEREA DE LAS CUALES SERAN RESPONSABLES, ESTABLECIENDO UN CENTRO COORDINADOR EN CADA UNO DE ELLOS

CONCORDANCIAS: art. 25 del Convenio de Aviación Civil Internacional y anexo 12 al mismo, capítulo 2º párrafo 2. 1. 5. y capítulo 3º párrafo 3. 1. 1.

Ya hicimos mención a la posibilidad de establecer zonas de cooperación con el fin de realizar servicios comunes, que aquí se recoge en forma de norma y que quizás hubiera sido interesante darle una mayor fuerza de obligatoriedad no dejándose como se hace a la buena voluntad.

ART. 154: EL SERVICIO DE BUSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO DE CADA ESTADO SIGNATARIO SERA EL ENCARGADO DE SOLICITAR ANTE EL SIMILAR DEL ESTADO SIGNATARIO QUE CORRESPONDA EL SOCORRO O AUTORIZACION PARA PRESTARLO A QUE SE REFIEREN LOS ARTICULOS 149 y 150 RESPECTIVAMENTE.

CONCORDANCIAS: Anexo 12 al convenio de aviación civil internacional, capítulo 2º párrafo 2. 1. 4.

La idea del artículo que se aclara en la nota es la de permitir una mayor agilidad en los trámites es decir una comunicación directa entre los servicios sin necesidad de recurrir a los medios usuales de comunicación entre los estados tal como lo requiere la urgencia de la actividad. Consideramos en vista de ello y de acuerdo con la noción habra que haber dado una mayor fuerza al artículo, diciendose en lugar de "será" "será encargado" , "está autorizado para solicitar.."

ART. 155: LOS SERVICIOS DE BUSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO DE LOS ESTADOS SIGNATARIOS DEBERÁN, POR INTERMEDIO DE SUS CENTROS COORDINADORES,

PROCEDER AL RETIRO, DESTRUCCION O SEÑALAMIENTO DE UN ACCIDENTE DE AVIACION OCURRIDO DENTRO DE SUS RESPECTIVOS TERRITORIOS A FIN DE EVITAR CONFUSIONES ULTERIORES. ORGANIZARAN ASI MISMO UN REGISTRO EN EL QUE SE INDICARA EN CUANTO SEA POSIBLE EL LUGAR PRECISO DEL ACCIDENTE, LOS RESTOS U OBJETOS RESULTANTES DEL MISMO Y EN SU CASO EL SEÑALAMIENTO EFECTUADO EN EL RETIRO O DESTRUCCION D LOS ELEMENTOS U OBJETOS

CONCORDANCIAS: Anexo 12 al convenio de Aviación Civil Internacional, capítulo 2º párrafo 2.1.7.

Norma que escapa a la noción de un código y que habría que haber dejado para un convenio de este tipo de servicios, que por otra parte se prevee en forma implícita en el artículo 153.

## CAPITULO III

OBLIGATORIEDAD DEL SOCORRO PARA LOS TERCEROS

ART. 156: LOS ESTADOS SINGATARIOS DECLARAN DE INTERES PUBLICO EN SUS RESPECTIVOS TERRITORIOS LA BUSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO DE LAS AERONAVES, SUS TRIPULANTES Y PASAJEROS, PERDIDAS EN PELIGRO O ACCIDENTADAS DE MODO QUE LOS PARTICULARES EN GENERAL Y EXPLOTADORES TRANS-PORTADORES Y COMANDANTES DE AERONAVES EN ESPECIAL, ESTEN OBLIGADOS A PARTICIPAR EN ELLOS EN LA MEDIDA DE SUS POSIBILIDADES. LA OBLIGACION IMPUESTA A LOS PARTICULARES EN GENERAL, SOLO EXISTE RESPECTO DE LAS PERSONAS Y CESARA DESDE EL MOMENTO EN QUE LA TRIPULACION DE LA AERONAVE SOCORRIDA O SOCORRIDORA O LA AUTORIDAD COMPETENTE ASI LO ORDENE.

CONCORDANCIAS: Centro America y Guayana: 139; Chile: 327, 328, 329 y 330; Paraguay: 146, 147 y 148; Brasil: 118, 119; México: 359; Venezuela: 59; Perú: 89; Uruguay: 166 y 167; Argentina: 125 y 126; Honduras: 44 y España 134.

Se subordina por esta norma, cualquier otro tipo de interés al socorro de las aeronaves. De allí surgen una serie de obligaciones, tanto para las autoridades de los respectivos estados como para los particulares.

**ART. 157:** LA OBLIGACION DE PRESTAR ASISTENCIA Y SALVAMENTO A QUE ALUDE EL ARTICULO ANTERIOR NACE A REQUERIMIENTO DE LA AUTORIDAD COMPETENTE O DE LAS PERSONAS A BORDO DE LA AERONAVE EN PELIGRO O ACCIDENTADA O BIEN DESDE QUE SE TIENE CONOCIMIENTO DEL PELIGRO O ACCIDENTE, TRATANDOSE DE BUSQUEDA. DICHA OBLIGACION SOLO EXISTIRA A REQUERIMIENTO DE AUTORIDAD COMPETENTE SIEMPRE QUE SEA POSIBLE LAS PERSONAS OBLIGADAS A PRESTAR EL SOCORRO LO HANAN BAJO LA DIRECCION DE SERVICIO DE BUSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO DEL ESTADO DONDE AQUEL DEBA HACERSE EFECTIVO.

CONCORDANCIAS: Paraguay: 147 y 148; Brasil: 118 y 119  
Uruguay: 166 y 167; Argentina: 125.

Estableciéndose la obligatoriedad de la prestación de los servicios es de suma importancia el conocer, el momento en que dicha obligación comienza, por ello es de suma importancia esta norma, que sigue la economía dada a la institución.

- ART. 158: CESA LA OBLIGACION DE PRESTAR SOCORRO:
- A) CUANDO EL MISMO FUERE PRESTADO POR OTRO EN MEJORES CONDICIONES;
  - B) CUANDO NO HUBIERE POSIBILIDAD DE PRESTAR UN SOCORRO UTIL;
  - C) CUANDO SIGNIFIQUE GRAVES RIESGOS PARA LOS PARTICULARES O LAS PERSONAS A BORDO DE LA AERONAVE QUE DEBE PRESTARLO;
  - D) CUANDO FUERE EXPRESA Y JUSTIFICADAMENTE RECHAZADO.

CONCORDANCIAS: Chile: 327, 328 y 329; Paraguay: 148, 149 y 151; ultima parte; Brasil: 118, 119 y 122; Uruguay: 166, y 167 y 168, segunda parte; Argentina: 127.

Así como el artículo anterior, se indicó el momento en que comienza la obligación, es necesario indicar cuando cesa la misma. Así mismo estamos de acuerdo con la enumeración realizada, que tiene en cuenta los diversos intereses en juego.

## CAPITULO IV

DE LA INDEMNIZACION Y REMUNERACION

ART/ 159: LOS PARTICULARES EN GENERAL, LOS EXPLOTADORES Y LOS TRANSPORTADORES QUE, CONFORME A LAS DISPOSICIONES DEL CAPITULO ANTERIOR HAYAN COOPERADO EN LA BUSQUEDA, ASISTENCIA O SALVAMENTO DE UNA AERONAVE PERDIDA, EN PELIGRO O ACCIDENTADA DE SUS TRIPULANTES Y PASAJEROS, TENDRAN DERECHO A SER INDEMNIZADOS POR LOS GASTOS Y DAÑOS EMERGENTES DE LA OPERACION O QUE SEAN CONSECUENCIA DIRECTA DE ELLAS.

DICHA INDEMNIZACION ESTARA A CARGO, SIGUN CORRESPONDA, DEL EXPLOTADOR DE LA AERONAVE SOCORRIDA O DEL EXPLOTADOR Y TRANSPORTADOR EN CUYO CASO LA RESPONSABILIDAD ES SOLIDARIA O DE SUS DERECHOS HABIENTES RESPECTIVOS Y NO PODRA EXCEDIR EN CONJUNTO EL VALOR QUE TENIA LA AERONAVE ANTES DE PRODUCIRSE EL HECHO.-

CONCORDANCIAS: Chile: 333; Paraguay: 151; Brasil: 122, 124 y 125; México: 359; Perú: 90; Uruguay: 169; Argentina: 129 y 130; España: 136.

Interesa destacar de la primera parte del artículo, el hecho de que tan solo se menciona cooperar en la búsqueda, lo que indica claramente, que el derecho a la indemnización que se indica luego, se tendrán sin necesidad de comprobar que la misma ha sido exitosa y tan solo que se ha cooperado en ella.

En la parte final se podría haber incluido, una referencia a que la indemnización no debe superar el valor del seguro cobrado, como se hace en el artículo correspondiente de la ley española.

ART. 160: LA INDEMNIZACION ES DEBIDA AUNQUE SE TRATE DE AERONAVES DEL MISMO EXPLOTADOR.

Esta norma interesa, no solo desde el punto de vista del seguro que puede cobrar el explotador sino de las remuneraciones que pueden tener derecho a solicitar las tripulaciones.

ART. 161: LAS PERSONAS QUE HAYAN SALVADO O CONTRIBUIDO A SALVAR BIENES TENDRAN DERECHO A UNA REMUNERACION QUE SERA PAGADA TENIENDO EN CUENTA LOS RIESGOS CORRIDOS, LOS GASTOS Y DAÑOS RESULTANTES DE LA OPERACION, LAS DIFICULTADES DEL SALVAMENTO Y EL VALOR DE LOS BIENES SALVADOS. DICHA REMUNERACION QUE EN NINGUN CASO EXCEDA EL VALOR DE LOS BIENES SALVADOS ESTARA A CARGO DE TODOS LOS BENEFICIADOS EN PROPORCION AL VALOR DE LOS MISMOS Y EL SALVADOR PODRA RECLAMARLOS A CADA UNO DE ELLOS Y DIRECTAMENTE AL EXPLOTADOR DE LA ARONAVE SOCORRIDA, O CUANDO ASI PROCEDA, AL EXPLOTADOR O TRANSPORTADOR DECLARADOS AL EFECTO RESPONSABLE SOLIDARIO .

CONCORDANCIAS: Chile: 333 y 334; Paraguay: 451; Brasil: 122, 124 y 125; Argentina: 131.

Esta norma es muy importante, sobre todo en la parte que señala la obligación de remunerar "a todos los beneficiados" con lo que se evita los problemas que surgen de las lagunas dentro de las largas enumeraciones.

La fijación del monto de la distribución es al go que deberá señalarse en cada caso concreto, por lo tanto está bien señalar que solo se tendrá en cuenta la proporcionalidad del valor de los bienes salvados.

Las normas de solidaridad son las habituales dentro de la idea de los redactores.

ART. 162: EL COMANDANTE Y LOS DEMAS MIEMBROS DE LA TRIPULACION TENDRAN DERECHO EN TODOS LOS CASOS EN QUE TOMEN PARTE EN TODAS LAS OPERACIONES DE SOCORRO A PERCIBIR LA MITAD DE LA REMUNERACION QUE SEA DEBIDA DE ACUERDO A LO DISPUESTO EN EL ARTICULO ANTERIOR. CUANDO ESTE SE TRATE DE AERONAVES DEL MISMO FLOTADOR, DEBERA FIJARSE EL MONTO TOTAL COMO SI AQUEL TAMBIEN TUBIESE DERECHO A PARTICIPAR EN EL MISMO DEDUCIENDOSE LUEGO LA MITAD QUE CORRESPONDA A/

Parece de toda justicia, que sean los miembros de la tripulación, quienes corriendo el riesgo que puede significar la prestación de esta ayuda, reciban una porción de la remuneración.

Interesa asimismo la parte final del artículo en que se fijan dicha posibilidad, aún en el caso de que se trate de aeronaves del mismo explotador, pues a lo que ha tenido es a remunerar una tercera tarea extraordinaria, prescindiendo de quién es el explotador.

ART. 163: CUANDO SE HAYAN SALVADO AL MISMO TIEMPO PERSONAS Y BIENES, EL QUE HA SALVADO LAS PERSONAS TIENE DERECHO A UNA PARTE EQUITATIVA DE LA REMUNERACION ACORDADA AL QUE HA SALVADO LOS BIENES, SIN PERJUICIO DE LA REMUNERACION DE LA INDEMNIZACION QUE LE CORRESPONDE.

CONCORDANCIAS: Argentina: 132.

Se señala en la nota con justeza, que no se puede aceptar como principio el fijar una indemnización por salvar vidas humanas. Parece sin embargo que toda justicia, que si dicho salvamento coincide con bienes se produzca una distribución equitativa.

ART. 164: SI EL SOCORRO PUEDE PRESTAR SIN OBLIGACION DE HACERLO QUIENES LO HUBIERAN VERIFICADO SOLO TENDRAN DERECHO HA SER INDEMNIZADOS SIN HAN SALVADO O CONTRIBUIDO A SAVAR A AL GUNA PERSONA O HAN PRESTADO ALLUDA UTIL A LA AERONAVE O LAS PERSONAS O COSAS TRANSFORMADAS.

CONCORDANCIAS: Paraguay: 151; Brasil: 122; Párrafo uno Uruguay: 169, segunda parte; Argentina 128.

La norma generalmente aceptada, del que el socorro aceptado sin obligación, no da derecho a indemnización debe caer si el mismo ha producido finalmente alguna eficacia.

5.5.11.

TITULO X  
ACCIDENTES DE AVIACION  
CAPITULO I  
GENERALIDADES

ART. 165: SE CONSIDERA ACCIDENTE DE AVIACION TODO SU  
CESO QUE, RELACIONADO CON EL EMPLEO DE UNA  
AERONAVE CAUSA LA MUERTE O LESIONES DE UNA  
PERSONA OCASIONE DAÑOS A LA PROPIA AERONAVE  
O MOTIVE QUE ESTAS LOS PRODUCCA.

CONCORDANCIAS: Anexo 13 del Convenio de Aviación e In  
ternacional; Panamá: 78.

Como lo señalan los autores la norma aquí pre  
sentada es más amplia que la contenida en el anexo y  
en el artículo 26 del convenio. Consideramos que esta  
oportunidad se ha redactado el artículo con felicidad.  
Sin embargo manteniendonos fieles a lo expuesto nos  
parece contra producente esta posición, dado que ella  
no coopera en grado alguno a que el proyecto logre una  
gran aceptación, pues siempre habrá quien considere que  
es más importante seguir con las normas de Chicago.

ART. 166: LAS NORMAS DEL PRESENTE TITULO SE APLICARAN,  
SALVO LO DISPUESTO EN EL ARTICULO 180 A LOS  
ACCIDENTES DE TERRITORIO DE UN ESTADO SIGNA  
TARIO OCURRE A AERONAVES MATRICULADAS EN O  
TRO ESTADO SIGNATARIO.

CONCORDANCIAS: Chicago: art. 26 anexo 13 art. 2º

Se sigue a Chicago y como lo mencionaremos en otra oportunidad, se podría haber incluido una norma por la que adopta su texto, con lo que se hubiera logrado la uniformidad buscada y una mayor brevedad.

Esta norma es consecuente con el principio de que se está considerando una legislación internacional y por lo que los hechos acontecidos a aeronaves de un estado dentro de su propio territorio son acontecimientos que debe regirse por sus propias disposiciones.

ART. 167: EL ESTADO SIGNATARIO EN DONDE OCURRA EL ACCIDENTE DE AVIACION TOMARA LAS MEDIDAS OPORTUNAS PARA GRATIFICAR LA PROTECCION DE LAS PRUEVAS Y LA CUSTODIA EFICAZ DE

LA AERONAVE, Y SU CONTENIDO DURANTE EL PERIODO DE TIEMPO QUE SEA NECESARIO PARA REALIZAR LA ENCUESTA SOBRE EL ACCIDENTE.

CONCORDANCIAS: Chicago; Anexo 13, capítulo III párrafo 3.1.

Producido el accidente es fundamental importancia preservar las pruebas de lo ocurrido no solo con fines de investigación para evitar en el futuro acontecimientos similares sino con el fin de poder designar las responsabilidades.

ART. 168: SI EL ESTADO SIGNATARIO DE MATRICULA SOLICITA QUE LA AERONAVE, SU CONTENIDO Y CUALQUIER OTRO MEDIO DE PRUEVA PERMANEZCAN INTACTOS HASTA QUE UN REPRESENTANTE DEL MISMO SE ENCUENTRE PRESENTE EN EL LUGAR DEL ACCIDENTE PARA ASISTIR A LA ENCUESTA QUE POR TAL CAUSA SE EFECTUE, EL ESTADO EN CUYO TERRITORIO SE PRODUJO EL HECHO TOMARA TODAS LAS MEDIDAS POSIBLES

PARA ATENDER TAL SOLICITUD.

CONCORDIAS: Chicago: Anexo 13 párrafo 3. 2.

No había necesidad, de separar los incisos de Chicago en distintos artículos como se lo hace. La norma es importante y tiende a posibilitar que los técnicos de otros estados realicen las investigaciones que juzgan necesarias, de acuerdo a sus propias técnicas.

ART. 169: LAS OBLIGACIONES QUE ESTABLECEN LOS ARTICULOS ANTERIORES CESAN FRENTE A ALGUNA DE LAS CIRCUNSTANCIAS SIGUIENTES:

- a) CUANDO EXISTA LA POSIBILIDAD DE SALVAR PERSONAS EN PELIGRO DENTRO DE LA AERONAVE O EN SUS PROXIMIDADES;
- b) CUANDO EXISTA LA SEGURIDAD DE SACAR DE LA AERONAVE O SUS PROXIMIDADES ANIMALES, CORREO U OBJETOS DE VALOR A FIN DE EVITAR SU DESTRUCCION POR EL FUEGO U OTRAS CAUSAS.

- c) CUANDO MEDIANTE EL DESPLAZAMIENTO DE LA AERONAVE SE ELIMINE ALGUN PELIGRO U OBSTACULO PARA LA NAVEGACION AEREA, OTROS SISTEMAS DE TRANSPORTE O PARA LAS PROPIEDADES VECINAS.

CONCORDANCIAS: Anexo 13 al Convenio de Aviacion Civil Internacional, párrafo 3.2.

Todos los casos contemplados en estos incisos poseen claras razones para ser incluidos y no necesitan mayores comentarios.

ART. 170: SIEMPRE QUE NO SEA INCOMPATIBLE CON LAS DISPOSICIONES DE LOS ARTICULOS 169 Y 170 EL ESTADO SIGNATARIO EN DONDE EL ACCIDENTE DE AVIACION HAYA OCURRIDO ENTREGARA LA AERONAVE, SU CONTENIDO O CUALQUIER PARTE DE LOS MISMOS QUE NO SEAN NECESARIOS PARA EFECTUAR LA ENCUESTA, A LA PERSONA O PERSONAS DEBIDAMENTE DESIGNADAS POR EL ESTADO SIGNATARIO DE MATRICULA. CON ESTE OBJETO EL ESTADO DONDE OCURRA EL ACCIDENTE LES FACILITARA EL ACCESO A LA AERONAVE,

SU CONTENIDO O A CUAQUIER PARTE DE LOS MIS-  
MOS, SALVO QUE SE ENCUENTREN EN UNA ZONA RES-  
PECTO A LA CUAL EL ESTADO NO CONSIDERE NECE-  
SARIO CONCEDER EL PERMISO DE ACCESO, EN CUYO  
CASO EL PROPIO ESTADO DEBERA EFECTUAR EL TRA-  
LADO A UN PUNTO DONDE PUEDA PERMITIRLO.-

CONCORDANCIAS: Anexo 13 al Convenio de Aviacion Civil  
Internacional. Párrafo 3.3.

Concluidas las tareas de investigación y no  
habiendo necesidad de preservar las pruebas se justifi-  
ca que se haga entrega de la aeronave a su propietario.  
Parece lógico que se diga a la persona designada por  
el estado de la matricula entendiendose por ella, no  
solo a quien se desiane en cada caso particular, sino  
a lo que los que lo sean por las disposiciones legales  
propias del Estado.

CAPITULO II  
NOTIFICACION

ART. 171: EL ESTADO SIGNATARIO DONDE OCURRA UN ACCIDENTE DE AVIACION LO NOTIFICARA AL ESTADO DE MATRICULA, CON LA MENOR DEMORA POSIBLE. EN LA NOTIFICACION SE INDICARAN TODOS LOS DATOS DE QUE SE DISPONGA EL ACCIDENTE.-

CONCORDANCIAS: Chicago, 26 Anexo 13; Paraguay 171 inciso 2º; Panamá 88.

Esta notificación, esta de acuerdo con las normas comentadas anteriormente y posibilitan lo dispuesto en el artículo anterior, no solo sobre investigación, sino sobre retiro de los remanentes del accidente.

ART. 172: AL RECIBIRSE LA NOTIFICACION A QUE SE REFIEREN LOS ARTICULOS ANTERIORES EL ESTADO SIGNATARIO DE MATRICULA SUMINISTRARA AL ESTADO DONDE HAYA OCURRIDO EL ACCIDENTE, TAN PRONTO COMO LE SEA POSIBLE LA INFORMACION PERTINENTE DE QUE DISPONGA RESPECTO RESPECTO DE LA AERONAVE ACCIDENTADA. DEBERA INFORMAR ASI

MISMO SI ENVIARA REPRESENTANTE ACREDITADO  
PARA ASISTIR A LA ENCUESTA Y EN SU CASO, LA  
FECHA EN QUE ESTE EFECTUARA SU PRESENTACION.

CONCORDANCIAS: Chicago: Anexo 13 Capitulo 4º, Parra-  
fo 4.1; Paraguay: 171, inciso 2º; Panamá 85- 2

Se reproduce a Chicago.

### CAPITULO III

#### ENCUESTA

ART. 173: EL ESTADO SIGNATARIO EN CUYO TERRITORIO  
OCURRA EL ACCIDENTE DE AVIACION DISPON-  
DRA Y REALIZARA UNA ENCUESTA PARA DETER-  
MINAR SUS CIRCUNSTANCIAS PERO PODRA DE-  
LEGAR SU REALIZACION EN EL ESTADO DE MA-  
TRICULA SI ESTE LO SOLICITARE EN CUYO  
CASO DEBERA EMPLEAR TODOS LOS MEDIOS A  
SU ALCANCE PARA FACILITARLA.

CONCORDANCIAS: Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional, Párrafo 5.1.

Como en casos anteriores se reproducen en este capítulo cuestiones ya solucionadas en anteriores convenios y no se ve la utilidad de hacerlo inextenso pudiéndose haber hecho una mera referencia a que sigue idéntico procedimiento que en ellas. Además consideramos más acertado el término "investigación", para denominar estas actividades.

ART. 174: EN LAS ENCUESTAS QUE REALICEN LOS ESTADOS SIGNATARIOS DEBERÁN LLEVARSE EN REGISTRO EN EL QUE CONSTARA TODA INFORMACION PERTINENTE DISPONIBLE. LA INVESTIGACION DEL ACCIDENTE SE REALIZARA DE ACUERDO A LAS NORVAS, METODOS Y PROCEDIMIENTOS RECOMENDADOS POR OACI, RESPECTO A "ENCUESTAS DE ACCIDENTES DE AVIACION".

CONCORDANCIAS: Anexo 13 de Convenio de Aviación Civil Internacional Párrafo 5.2.

Parece interesante que se mencione la necesidad de documentar los pasos de la investigación estando en un todo de acuerdo la referencia que se haga a los procedimientos de la OACI.

ART. 175: EL ESTADO DE MATRICULA TENDRA DERECHO A NOMBRAR UN REPRESENTANTE ACREDITADO Y SUS ASESORES PARA QUE ASISTAN A LA ENCUESTA TECNICA, Y A LA JUDICIAL EN TANTO LO PERMITAN LAS NORMAS DEL PROCEDIMIENTO DEL ESTADO EN QUE HAYA OCURRIDO EL ACCIDENTE.

CONCORDANCIAS: Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional, Panamá 85 - 2.

Esta norma ya se hallaba regulada dentro del artículo 168.

ART. 176: LOS ESTADOS SIGNATARIOS CUANDO LO SOLICITE EL ESTADO QUE REALIZA LA ENCUESTA, DEBEN FACILITAR A ESTE TODA LA INFORMACION PERTINENTE QUE POSEAN.

CONCORDANCIAS: Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional, párrafo 5.4.

Esta obligación tiende a construir todas las últimas etapas desarrolladas por la aeronave antes del accidente, con el fin de realizar una mejor investigación del mismo.

ART. 177: SI DESPUES DE CERRADA LA ENCUESTA SE OBSERVEN NUEVAS PRUEBAS DE SUFICIENTE IMPORTANCIA , EL ESTADO QUE LA HAYA DISPUESTO PROCEDERA A REABRILA/

CONCORDANCIAS: Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional, párrafo 5.9.

Se entiende la razón de lo dispuesto por la importancia que tiene en la materia al estudiar los accidentes. Si luego de cerrada la investigación aparecen nuevas evidencias que puedan favorecer el cumplimiento de las causas que lo motivaron, parece a todas veces necesario que se reabra la investigación.

ART. 178: CUANDO NO PUEDA ESTABLECERSE CLARAMENTE QUE EL LUGAR DEL ACCIDENTE DE AVIACION SE ENCUENTRA EN EL TERRITORIO DE OTRO ESTADO SIGNATARIO EL ESTADO DE LA MATRICULA ASUMIRA LA RESPONSABILIDAD DE DISPONER LA ENCUESTA RELATIVA AL MISMO.

CONCORDANCIAS: Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional, párrafo 5.10.

La razón de esta disposición está dada por la necesidad comentada de lograr descubrir las causas de los accidentes. No se puede dejar transcurrir mucho tiempo y por ello se establece, que no pudiéndose con probar claramente a quien corresponde la realización de la investigación, sea el estado de la matrícula el responsable de ello.

ART. 189: EL ESTADO SIGNATARIO QUE HAYA REALIZADO LA ENCUESTA ENVIARA SIN PERDIDA DE TIEMPO AL ESTADO DE MATRICULA Y A LOS MENCIONADOS EN EL ARTICULO 178 UN INFORME SOBRE LAS CONCLUSIONES A QUE HAYA LLEGADO EN EL LA. EL INFORME SE ENVIE A LOS ESTADOS SIGNATARIOS NOMBRADOS EN ULTIMO TERMINO PODRA LIMITARSE A LAS CUESTIONES QUE AFECTEN O PUEDAN AFECTAR A LOS MISMOS.

Esta norma tiende a posibilitar, que el estado donde se haya realizado la encuesta, suministre al de la matrícula los datos recogidos y los resultados de la misma, para que este a su vez pueda tomar sus medidas que juegue necesarias.

5.5.12.

TITULO XI  
DE LOS SEGUROS

ART. 180: EL EXPLOTADOR DE UNA AERONAVE MATRICULADA EN UN ESTADO SIGNATARIO DEBERA ASEGURARLA CON RESPECTO A SU EVENTUAL RESPONSABILIDAD POR LOS DAÑOS QUE PUEDA CAUSAR A TERCEROS EN LA SUPERFICIE EN LOS LIMITES PRESCRITOS EN EL ARTICULO 8º, PARA OBTENER EL DERECHO DE CIRCULAR EN OTRO ESTADO SIGNATARIO EN LA FORMA PRESCRITA EN ESTE CODIGO.

CONCORDANCIAS: Convenio de Roma de 1.952, art. 15 inciso 1º; Argentina: 171; Proyecto: 179; Ni caragua: 246; México: 352; Paraguay: 141; Uruguay: 110; Panamá: 139 y España: 126.

Como se señala en los comentario de la ley española, los seguros aeronauticos nacieron con el transporte aereo en los primeros años, cuando solo era deportiva la actividad no eran necesarios. Se recuerda así mismo que en principio cuando sus normas y procedimientos no se habían desarrollado como ahora se llegó a emplear modalidades aplicadas a otras actividades, como en Francia que se tomó como patrón los cálculos realizados para el empleo de automóviles.

El seguro ha adquirido en la actualidad una importancia y una complejidad enormes en materia aeronáutica; importancia porque la propia actividad requiere que los mismos se desenvuelvan dentro características muy especiales y complejidad por las fa-

riantes que los mismos pueden adquirir. Si bien, el asegurado aeronáutico se ha desarrollado enormemente, en nuestros países, donde aun se necesitan estudios muy serios y de normas que regulen debidamente la actividad

Esta parte se ha legislado con mesura, en el proyecto, quizás debamos alebar ello, pero hubiera si do de interés una elaboración mayor de tema de tanta importancia.

Si bien es fundamental, desde una posición in ternacional, que los explotadores de aeronaves que puedan responder por los daños causados a terceros en la superficie por el especial tipo de reacción que se produce con estos ajenos por todo al hecho en sí consideramos que se debía haber sido más á mplios en la norma e incluir en ella a todos los riesgos de la navegación, incluso las personas, cosas transportadas y tripulaciones, como sucede en la ley española que sin embargo no incluye a los tripulantes.

ART. 181: EL SEGURO SERA CONSIDERADO COMO SATISFACTO RIO SI HA SIDO CONTRATADO CON UN ASEGURADOR CONTRATADO A TAL EFECTO CONFORME A LAS LEYES QUE EL ESTADO MATRICULA LA AERONAVE.

CONCORDANCIAS: Convenio de Roma de 1.952, art. 15 inciso 2º; Argentina: 171; Proyecto del Ejecutivo 177; Proyecto del Senado: 179; Paraguay: 141; 3; Nicaragua: 247 y Panamá 139

Parece lógico que sean las leyes del Estado de la matrícula las que rijan en materia de condiciones que deban reunir la empresa aseguradora para que su seguro merezca fé en el extranjero, no entendámos sin embargo porque no se nos unió esta disposición con la siguiente en un texto más breve.

ART. 182: EN VEZ DEL SEGURO, CUALQUIERA DE LAS SIGUIENTES GARANTIAS SERA CONSIDERADA SATISFACTORIA:

- A) DEPOSITO EN EFECTIVO POR MONTO SUFICIENTE DE ACUERDO A LOS LIMITES DE RESPONSABILIDAD FIJADOS EN ESTE CODIGO, CONSTITUIDO EN UNA CAJA PUBLICA O EN UN BANCO AUTORIZADO EN EL ESTADO DE LA AERONAVE;
- B) FIANZA OTORGADA POR EL ESTADO DE LA MATRICULA DE LA AERONAVE.

CONCORDANCIAS: Convenio de Roma; art. 15, 2, 4; Argentina; 171; Proyecto del ejecutivo; 177; Proyecto del Senado; 179; México; 352, Panamá; 194 y España; 128.

Dado que lo importante, es que se responda por los daños causados, es lógico que se establezca la posibilidad de cumplir con tal obligación de una manera distinta a la del seguro, pero con igual eficacia. El obligado a asegurar, puede tener interés en suplir él mismo con otro tipo.

de garantía, que quizás le sea menos onerosa, pero  
ello debe dejarse abierta esta posibilidad.

5.5.13.

TITULO XII  
DE LA PRESCRIPCION

- ART. 183: SE PRESCRIBE A LOS SEIS MESES:
- 1) LAS ACCIONES PARA RECLAMAR LAS PREFERENCIAS QUE ACUERDA EL ARTICULO 40.  
EL TERMINO CORRE DESDE EL MOMENTO EN QUE EL CREDITO RESULTA EXIGIBLE.
  - 2) LAS ACCIONES DE REPETICION ENTRE EXPLOTADORES POR LAS SUMAS PAGADAS POR MOTIVOS DE DAÑOS PROVENIENTES DE ABORDAJES  
EL TERMINO CORRE DESDE LA FECHA DE PAGO

CONCORDANCIAS: Argentina: 179; Proyecto: 215; Paraguay: 152; Brasil: 159; Perú: 173; Proyecto de Chile: 299 y 300.

Es importante, establecer plazos para la prescripción de las acciones, para completer a quienes tienen la posibilidad de ejercerla, a lo que hagan dentro de plazos prudenciales y se cierre de esta manera el ciclo C.

Consideramos acertado un plazo breve, como el que se establece para evitar que el transcurso del tiempo produzca una acumulación de compromisos que pueden tornar ilusoria a las garantías dadas a los terceros.

ART. 184: SALVO LAS ACCIONES A QUE SE REFIERE EL ARTICULO ANTERIOR, TODAS LAS DEMAS SURGIDAS CONFORME A LAS DISPOSICIONES QUE ESTE CODIGO PRESCRIBAN AL AÑO, CONTANDO A PARTIR

DEL MOMENTO EN QUE NACIO LA ACCION CORRESPONDIENTE.

CONCORDANCIAS: Chile: 339 y 340; Argentina: 180;  
Peru: 274 y 277; Nicaragua: 226.

Es interesante que se establezca, como se ha  
con plazos diferentes, según el tipo de acción. De-  
benos alabar así mismo, que <sup>no</sup> se haya incurrido en las  
enumeraciones casuísticas adoptadas en otras circuns-  
tancias, por que como muy bien se señala en la nota  
al artículo, estas son "siempre factibles de omisio-  
nes y difícilmente previsoras de futuro"; lamentable-  
mente, pensándose esto, no se lo tuvo siempre en cuenta

**ART. 185:** SI EL INTERESADO PROBARA QUE EN EL PLAZO DE UN AÑO NO HA TENIDO CONOCIMIENTO DEL DAÑO O DE LA PERSONA RESPONSABLE, EL PLAZO PARA LA PRESCRIPCIÓN COMENZARA A CORRER DESDE EL DIA EN QUE HUBIERE TENIDO TAL CONOCIMIENTO, QUEDANDO DEFINITIVAMENTE EXTINGUIDO A LOS TRES AÑOS DE OCURRIDO EL DAÑO.

**CONCORDANCIA:** Brasil: 159.

Norma amplia y de interés que tiene por finalidad lograr en todos los casos la reparación, teniendo en cuenta los intereses más importantes.

**ART. 186:** EL QUE ADQUIERE UNA AERONAVE CON BUENA FE Y JUSTO TITULO PRESCRIBE LA PROPIEDAD POR LA POSESION CONTINUADA DE CINCO AÑOS.-

CONCORDANCIA: Nicaragua: 212.

La norma es habitual a las legislaciones de nuestra formación. El plazo además parece lógico dando el tipo de actividades que se está legislando.

ART. 187: ES NULA TODA CONVENCION DE LAS PARTES PEN  
DIENTES A MODIFICAR LAS REGLAS RELATIVAS  
A LA PRESCRIPCIÓN.-

Esta norma es consecuente con la forma en que se legisla. Se trata de principios fundamentales que no pueden en ningún modo ser subceptibles de modifica  
ción por voluntad de las partes.

ART. 188: LA ACCION PENAL POR LOS DELITOS PREVISTOS EN ESTE CODIGO PRESCRIBIRA TRANSCURRIDO EL MAXIMO DE DURACION DE LA PENA SEÑALADA PARA LOS MISMOS EN EL ARTICULO XIII, NO PUDIENDO EN NINGUN CASO SER INFERIOR A LOS DOS AÑOS. LAS PENAS DE PRISION PRESCRIBEN EN UN TIEMPO IGUAL AL DE LA CONDENNA.

Esta norma sigue el criterio generalmente aceptado en materia penal, con relación a la prescripción de dichas acciones.

5.5.14.

TITULO XIII  
DE LOS DELITOS Y DE LAS PENAS

CAPITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

ART. 188 LOS EFECTOS DEL PRESENTE CODIGO SE CONSIDERARAN DELITOS AERONAUTICOS AQUELLOS TIPIFICADOS CON EL PRESENTE TITULO.

Se incluye en este título una serie de normas que hacen a delitos caracterizados por el hecho técnico que los genera.

Es esta, una posición de parte de la doctrina Argentina sobre la materia, que sostiene la existencia de delitos típicamente aeronáuticos y que deben ser incluidos en un código sobre la materia, mientras que otra postura es la de los que sostienen que no. (1).

El derecho aeronáutico, presenta entre algunas características especiales la llamada de su integridad, entendiéndose por tal solución de sus problemas, dentro del esquema normativo y doctrinario que le es típico.

Coincidimos con esta postura, que tiende a la concreción de cierto tipo de normas legales que hacen exclusivamente a la actividad, es decir que si no hay actividad aeronáutica, no existen

---

(1) Los Drs. Felchi y Mercado son los más decididos defensores de cada una de las posturas y se puede comprobar ello con la lectura de las ponencias presentadas por ambos a las primeras jornadas, pags. 592 y 593.

estos delitos.

La norma es breve, y no deja lugar a dudas sobre lo que se debe considerar como tal, es decir tan solo los incluidos en las disposiciones presentes. Sin embargo hubiera sido interesante ampliar la misma manera de tornarla más explicativa, por tratarse de un tipo de disposiciones que si bien son aceptadas en muchas legislaciones y también desde el punto de vista doctrinario, (1) por ser nuevas, debería haberse especificado más que es lo que se entiende por ellas.

ART. 190: LAS PENAS QUE EN ESTE CODIGO SE ESTABLECEN SON LAS DE PRISION E INHABILITACION.

Se nos explica en la nota que se ha eliminado la pena pecuniaria "para evitar la dificultad

---

(1) Ver relato del Dr. Mario O. Folchi en las Discusiones del Comité Jurídico de la CRAC sobre el tema, día 18 de mayo, pag. 2, Comisión 2.

de acordar la unificación de los distintos aspectos en cuanto a la moneda en que la misma deba cumplirse y a la cantidad de dicha moneda. Aparentemente son estas razones de peso, pero así mismo como podrá verse en la lectura de las disposiciones, al no establecerse la pecuniaria, quizás las penas d prisión sean excesivamente severas en algunos casos.

ART. 19: LA PENA DE PRISION SE CUMPLIRA DE ACUERDO CON LO ESTABLECIDO POR LAS RESPECTIVAS LEYIS NACIONALES.

Esta disposición es lógica, respeta las disposiciones de orden público de los países signatarios. Quizás hubiera sido interesante agregar la palabra "comunes" al final del artículo, dada la existencia de cierto tipo de normas respectivas que se aplican en determinados casos y a determinadas situaciones y que no conforman la legislación penal común de un país con el objeto de evitar confusiones.

ART. 197. TODA CONDENA QUE TRAIGA APAREJADA PRISION POR MAS DE UN AÑO, IRA ACOMPAÑADA DE INHABILITACION POR IGUAL TIEMPO AL DE LA CONDENA, A PARTIR DEL CUMPLIMIENTO DE ESTA, EN EL CASO EN QUE EL CULPABLE DESEMPEÑE FUNCIONES AERONAÚTICAS.

Esta disposición, a pesar de que como se indica en la nota, es adoptada por muchas legislaciones viene a ser un agravante de la pena de prisión y si bien parece aconsejable dado el tipo de bien tutelado, que es la actividad aeronáutica, quizás debía haberse dejado la solución del caso al juez y haberse lo señalado como optativo.

ART. 193: LA PENA DE INHABILITACION PRODUCIRA LA PRIVACION DEL DESEMPEÑO O EJERCICIO DEL EMPLEO CARGO, PROFESION O ACTIVIDAD SOBRE QUE RECAER EN CUAQUIERA DE LOS ESTADOS SIGNATA RIOS.

Esta norma es ociosa, pues siendo validas en todos los paises los certificados y licencias, la inhabilitación en cualquiera de ellos producira la carencia o suspensión momentanea de dicho documento.

## CAPITULO II

### DE LOS DELITOS

ART. 194: SERA REPRIMIDO CON PRISION DE DOS A CUATRO AÑOS EL QUE, POR MEDIO DE FUERZA EN LAS COSAS O VIOLENCIA FISICA EN LAS PERSONAS CAMBIE U OBLIGE A CAMBIAR LA RUTA DE UNA AIR NAVE EN VUELO.

SI EL CULPABLE FUERE MIEMBRO DE LA TRIPULACION DE LA AERONAVE? LA PENA SERA DE TRES A SEIS AÑOS DE PRISION.

Se menciona aquí, los casos de la llamada piratería aérea, que infelizmente en los últimos tiempos han adquirido algun auge, principalmente por razones políticas. Teniendo en cuenta estas razones políticas quizás hubiera sido de interes al agregar un inciso en que se hiciera esta salvedad, como se lo hace en la conclusión 3ª del 4º Congreso Hispano-Luso-Americano de Derecho Internacional (1).

El desvío de su ruta de una aeronave, además de los inconvenientes que causa es sumamente peligroso, sobre todo en nuestros tiempos de saturamiento de las aerovías, por lo tanto consideramos que es justa la pena aplicada y su agravante, para el caso de quien

---

(1) Ver conclusiones y relato del Dr. Luis Tapia Salinas en Revista del Instituto de Derecho Aeronautico de Cordoba, nº 18, pag. 76 y 219.

lo produzca sea un miembro de la tripulación, personas que primordialmente deben velar por la seguridad del pasaje y los intereses de los explotadores.

ART. 195: SERA REPRIMIDO CON PRISION DE TRES A OCHO AÑOS EL COMANDANTE DE UNA AERONAVE EN VUELO QUE SE DESVIARE EN LA RUTA AEREA IMPREVIJADA PARA EL VIAJE, CON INTENCION DE DAR A LA AERONAVE EN PROVECHO PROPIO O AGENO UN DESTINO DIFERENTE A AQUEL PARA EL QUE SE LE CONFIO.

Esta disposición que podría haberse incluido en la anterior fué separada de ella según explican los autores por la mayor gravedad que representan.

No entendemos claramente la aplicación práctica que se pueda encontrar a ella, pues muy difícil que se pueda emplear una aeronave en provecho propio.

Además si se tiene en cuenta esta característica, porque no haberla incluido en la disposición anterior o quizás aún mejor haberla suprimido en ambos casos.

ART. 196: SERA REPRIMIDO CON PRISION DE UNO A TRES AÑOS EL QUE CONDUGERE O HICIERE CONducIR CLANDESTINAMENTE O MALICIOSAMENTE UNA AERONAVE SOBRE ZONAS PROHIBIDAS O LIMITADAS A LA CIRCULACION AEREA.

CONCORDANCIAS: Argentina: 196; Parafuay: 160; inc. b) Chile D. F. L. nº 221, 67; Panamá: 205, Honduras: 224; España: 156.

En esta disposición podemos señalar la importancia de ausencia de penas pecuniarias. Consideramos que aquí se debería haber hecho aplicación de ellas. La pena impuesta es excesiva aún en el mínimo de ella, pues hay casos, en que si bien se encuadran dentro de la

conducta "clandestina y maliciosa", con que se caracterizan a la figura la pena parece muy grave.

Leyendo estas normas, pareciera que los autores han olvidado que cualquier pena privativa de la libertad, aunque sea por un periodo corto de tiempo, siempre tiene implicancias mucho mayores, que una pecuniaria muy elevada. Este detalle debe ser tenido en cuenta, consideramos en futuras revisiones del texto.

ART. 194 SEFA REPRIMIDO CON PRISION DE SEIS MESES A DOS AÑOS EL QUE, CONDUCIENDO O HACIENDO CONDUCIR UNA AERONAVE, ATRAVESARE CLANDESTINAMENTE O CON MALICIA LA FRONTERA POR LUGARES DISTINTOS DE LOS ESTABLECIDOS POR LA AUTORIDAD COMPETENTE PAR ENTRAR O SALIR DEL PAIS.-

CONCORDANCIAS: Argentina: 195; Paraguay: 160, inc. a)

Si bien en ambos artículos, el presente y el anterior, se procura tutelar la seguridad de los esta dos, no se entiende porque no se procuró incluir sus disposiciones en una sola norma.

ART. 103: SERA REPRIMIDO CON PRISION DE TRES MESES A DOS AÑOS EL QUE CONDUJERE O HICIERE CONDUCIR UNA AERONAVE SIN LAS MARCAS DE NACIONALIDAD O MATRICULA O CON MARCAS FALSAS.-

CONCORDANCIAS: Paraguay: 161; inc. b); Chile: D/ F. L. nº 221, 56 y 59; Panamá: 205; Honduras: 273.

La norma, habitual en las legislaciones y que tiende a mantener las normas en vigor y evitar dificultades de identificación y actividades ilícitas, no necesita comentario. Con relación a la pena, consideramos que se le pueden hacer los mismos comentarios que a las anteriores, en lo referente a que hubiera sido mejor establecer una pecuniaria.

ART. 189: SERA REPRIMIDO CON PRISION DE UNO A CUATRO AÑOS EL QUE CONDUJERE O HICIERE CONDUCIR UNA AERONAVE SIN CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD. LA MISMA PENA SUFRIRA EL QUE CONDUJERE O HICIERE CONDUCIR A OTRO UNA AERONAVE SIN POSER LA CORRESPONDIENTE LICENCIA Y CERTIFICADO DE COMPETENCIA QUE SEGUN ESTE CODIGO LO HABILITAN PARA ELLO.-

CONCORDANCIAS: Argentina: 194, incisos 1º y 2º; Paraguay: 162, inc. 1º a) y b); Chile: D.F.L. nº 221, 59; Panamá: 205, Honduras: 271 España 156.

Estas dos disposiciones, tienden a proteger la seguridad de la actividad. Por una parte se procura\_e evitar que circulen aeronaves que no posean los certificados necesarios y luego se reprimen a los que dirijan o hagan dirigir una aeronave, sin los certificados habituales, lo que encierra un peligro similar al anterior.

Por el tipo de bienes tutelados, aquí sin estamos de acuerdo en establecer una pena de prisión.

ART. 209: SERA REPRIMIDO CON PRISION DE UNO A TRES AÑOS EL FUNCIONARIO A CARGO DEL CONTROE DE TRANSITO AEREO QUE PERMITIERA LA REALIZACION DEL MISMO EN CUALQUIERA DE LAS CONDICIONES ESCRITAS EN EL ARTICULO PRECEDENTE/

CONCORDANCIAS: España: 157.

Este artículo y el siguiente, quizás podrían haberse fundido en una sola norma, amplia y comprensiva de todos los casos, como se hace en el de Ley Española, mencionados, aunque se estableciera-an penas distintas.

**ART. 201:** SERA REPRIMIDO CON PRISION DE SEIS MESES A DOS AÑOS EL FUNCIONARIO QUE, POR NO COMPROBAR DEBIDAMENTE LAS CONDICIONES DEL PERSONAL DE A BORDO, EXPIDIERE O CONTRIBUYERE A QUE SE EXPIDA EL TITULO HABILITANDOSE SIN QUE REALMENTE CONCURRAN LAS CONDICIONES NECESARIAS EN EL QUE LO SOLICITA. IGUAL PENA TENDRAN EL FUNCIONARIO QUE EXPIDIERE O CONTRIBUYERE A QUE SE EXPIDA EL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD DE UNA AERONAVE EN LAS CIRCUNSTANCIAS ANTES DICHAS.

**CONCORDANCIAS:** Argentina: 194, inciso 1º y 2º; Paraguay 162; inc. 1, a) y B); Chile : D.F.L. Nº 221, 59

Objetamos la referencia a "que por no comprobar debidamente las condiciones", por poco flexible y que en determinados casos puede ser una válvula de escape, a determinadas situaciones. Se debería haber redactado un texto amplio, en que se pudieran involucrar todo tipo de situaciones.

ART. 204: SERA REPRIMIDO CON PRISION DE UNO A TRES AÑOS EL QUE TRANSPORTARA, HICIERE TRANSPORTAR O AUTORIZARE A TRANSPORTAR EN UNA AERONAVE QUE CONDUZCA PASAJEROS, EXPLOSIVOS, INFLAMABLES, ARMAS, MUNICIONES DE GUERRA O ELEMENTOS RADIOACTIVOS PELIGROSOS.

CONCORDANCIAS: Paraguay: 160; inc. o); Chile: D.F.L. Nº 221; 59 nº 2; Honduras: 273.

Esta norma, debería haberse ampliado con referencia al transporte del mismo tipo de objetos y substancias, en aeronaves de carga, sin las debidas precauciones. Entendemos que se ha querido proteger a los pasajeros de un riesgo, como el mencionado, pero debe comprenderse que también el mencionado por nosotros lo es, por las graves que pueden derivar de un accidente a una aeronave que transporte este tipo de cosas, sin haberse tomado las precauciones del caso.

ART. 207: SERA REPRIMIDO CON PRISION DE UNO A CUATRO AÑOS EL QUE A SABIEDAS, REALICE CUALQUIER ACTO TENDIENTE A PONER EN PELIGRO LA SEGURIDAD DE UN AERODROMO, O A ENTORPECER LA CIRCULACION AEREA.-

CONCORDANCIAS: Paraguay: 162; inc. c); Proyecto Argentino 206.

Esta norma tienda a proteger la infraestructura y nos parecen de mucho interes, considerando que aqui, si debe aplicarse la pena corporal.

ART. 204 SER REPRIMIDO CON PRISION DE SEIS MESES A CUATRO AÑOS EL QUE A SABIENDAS, PUSIERE EN PELIGRO LA SEGURIDAD DE UNA AERONAVE POR LA SUPRESION DE SEÑALES O POR MEDIO DE SEÑALES FALSAS.

CONCORDANCIAS: Chile D.F.L. Nº 221, 58.

Esta disposición podría haber sido incluida en la anterior con un mayor detalle, aunque implícitamente lo está, en el párrafo anterior que dice "entorpecer la circulación aérea".

**ART. 206:** SERAN REPRIMIDOS CON PRISION DE TRES MESES A DOS AÑOS EL EXPLOTADOR DE UNA AERONAVE, SU COMANDANTE Y LOS TRIPULANTES EN GENERAL QUE NO DIEREN CUMPLIMIENTO A LA OBLIGACION QUE ESTABLECE ESTE CODIGO DE PRESTAR SERVICIO A LAS AERONAVES, SU TRIPULANTES Y PASAJEROS QUE SE ENCUENTREN PERDIDAS, EN PELIGRO O ACCIDENTADAS.-

**CONCORDANCIAS:** Argentina: 197; Paraguay: 160, inc. d); Chile: Código Penal: 253; Panamá: 205; España: 156.

Este artículo, tipifica el delito de denegación de socorro, se sigue aquí el criterio de unificar normas, que por la Convención de Bruselas de 1.938, sobre Asistencia y Salvamento de Aeronaves o por Aeronaves en el Mar, (1) los distintos estados debían establecer, para asegurar la ejecución de las demás (2).

---

(1) Textos Aereos Internacionales, pag. 302.

(2) Sobre el tema, "Delitos de denegación de búsqueda asistencia y Salvamento" Mario O. Folchi, Primeras Jornadas... Pag. 496.

En el Proyecto Americano, se presenta un texto más amplio, de tres incisos, en que se consideran separadamente, la búsqueda, la asistencia y el Salvamento. Estamos por el presente, que con mayor brevedad soluciona idénticos problemas.

ART. 206 SERA REPRIMIDO CON PRISION DE DOS MESES A UN AÑO EL QUE DESDE UNA AERONAVE EN VUELO, ARROJASE OBJETOS SUSCEPTIBLES DE CAUSAR DAÑO A PERSONAS O BIENES EN LA SUPERFICIE, FUERA DE LAS CIRCUNSTANCIAS PREVISTAS EN EL ARTICULO 15.

CONCORDANCIAS: Chile, D.F.L. Nº 221, 64; Panamá 205; Honduras 224; España 156.

Disposición común, que tiende fundamentalmente a proteger a los terceros en la superficie.

En el Proyecto Americano, se suprimio la última parte que establece la única excepción a la disposición, consideramos el texto presente es más claro.

ART. 2071 SI COMO CONSECUENCIA DE CUALESQUIERA DE LOS HECHOS PREVISTOS EN LOS ARTICULOS ANTERIORES RESULTARE LESION GRAVE O MUERTE DE UNA O MAS PERSONAS, LA PENA SERA DE TRES A QUINCE AÑOS DE PRISION.

CONCORDANCIAS: Argentina: 194; Paraguay: 162; 2  
Chile: D.F.L. Nº 221, 58

Entendemos la agravante de la pena, por las con  
secuencias que la conducta ha tenido. Debemos mencionar  
que en el Proyecto Americano, se aumenta el tope máxi\_  
mo a los veinticinco años, acorde con muchas legislado\_  
nes que así lo establecen para otros delitos.

5.5.15.

TITULO XIV  
DE LAS NORMAS DE POLICIA

ART. 208 DE CONFORMIDAD A LAS NORMAS QUE DICTE CADA ESTADO, DE LAS QUE DARA VISTA A LOS DEMAS SIGNATARIOS, PUEDE ESIGIR QUE TODA AERONAVE QUE PENTRE EN UNA ZONA DONDE LA CIRCULACION AEREA SE HAYA PORIBIDA O LIMITADO, ATERRICE TAN PRONTO COMO LE SEA POSIBLE EN ALGUN AERODROMO DESIGNADO AL EFECTO EN SU PROPIO TERRITORIO.

CONCORDANCIAS: Chicago, art. 8 Incisos a), b) y c);  
 Argentina: 6; Proyecto: 7; Chile: 72 y 77;  
 Uruguay: 66; Perú: 20; Nicaragua: 39 Honduras  
 43 y 44; España 147.

Estas disposiciones pendientes a respetar las  
 normas de la circulación aérea privativas de cada estado  
 siguen a las disposiciones de Chicago.

ART. 207: LA AUTORIDAD AERONAUTICA DE CADA ESTADO  
 SIGNATARIO ESTA FACULTADA PARA PRACTICAR  
 VERIFICACIONES RELATIVAS AL PASAJE, A LAS  
 AERONAVES, A SU TRIPULACION Y A LAS COSAS  
 TRANSPORTADAS, ANTES DE LA PARTIDA, DURAN  
 TE EL VUELO, EN EL ATERRIZAJE O DURANTE EL  
 ESTACIONAMIENTO EN LOS AERODROMOS, ASI CO  
 MO A TOMAR MEDIDAS ADECUADAS PARA LA SEGU  
 RIDAD DEL VUELO O DE LOS TERRENOS EN LA  
 SUPERFICIE.

CONCORDANCIAS: Chicago: 5 y 16; Argentina: 12; Proyec  
 to: 11; Uruguay: 59; 60 y 62 Perú 10; México 30 8

Norma aceptada internacionalmente, tiende a resultar, que los estados realicen aquel tipo de verificaciones que juzgen necesaria, con miras a la seguridad de la actividad y que debe relacionarsela con las que hacen a la facilitación de los trámites, para que no entren en colisión.

ART. 210: LAS AUTORIDADES COMPETENTES DE CADA ESTADO SIGNATARIO, SE INCAUTARA DE LOS OBJETOS QUE MENCIONA EL ARTICULO 95 QUE SE ENCUENTREN A BORDO DE LAS AERONAVES SIN LA AUTORIZACION ESPECIAL EXIGIDA.

CONCORDANCIAS: Argentina: 202; Proyecto: 191.

Esta disposición que posibilita retirar los objetos mencionados, se podría haber incluido en el artículo anterior, pues es una consecuencia lógica de la revisión y el control.

ART. 21): LA AUTORIDAD COMPETENTE DE CADA ESTADO SIGNATARIO SOLO PODRA DETENER A MIEMBROS DE LA TRIPULACION DE UNA AERONAVE EN VUELO INTERNACIONAL ENTRE LOS ESTADOS PARTES, CUANDO LE CORRESPONDA EL CONOCIMIENTO Y DECISION DE LA RESPECTIVA CAUSA O CUANDO ASI LO SOLICITE EL ESTADO SIGNATARIO A CUYA JURISDICCION CORRESPONDA EL JUZGAMIENTO EN TALES CASOS DEBERA FACILITAR SU REEMPLAZO INMEDIATO EVITANDO EN LO POSIBLE LA INTERRUPCION DEL VIAJE.

CONCORDANCIAS: Argentina: 201; Proyecto: 189.

Es interesante esta disposición, que tiende a evitar demoras injustificadas.

6.

C O N C L U S I O N E S.

---

A lo largo de las páginas precedentes, hemos procurado señalar la serie de hechos y razones que consideramos, sirven como base de sustentación a la idea que esbozamos en la introducción, es decir la posibilidad de unificar las normas legislativas aeronáuticas entre los países de Hispanoamérica y España.

Señalado todo ello, nos queda tan solo resumir, los datos suministrados y procurar extraer y destacar las conclusiones, que corroboren nuestras ideas.

1. Como señalaremos en la parte inicial, en América, se dan a nuestro juicio, una serie de circunstancias y se producen una serie de constantes, que son únicas. Por de pronto aparece ante los ojos del observador, una unidad que conceptuará todas las demás y permitirá, que sobre la misma, se sustenten todas las otras características que corroboran dicha unidad, nos referimos a la espiritual.

Si nos hemos preocupado de señalar, luego las constantes que en materia de territorio, raza, religión, ideales políticos, similitudes idiomáticas, unidad jurídica e importancia de la aeronavegación se dan en nuestros países, todo ello ha sido con el único y simple objeto de conceptuar más acabadamente, la principal de estas unidades, la espiritual.

Esta unidad espiritual, es sin duda la mayor fuerza que reside en nuestros pueblos y sobre la que vuelcan, esperanzados por un lado

.las naciones amigas y ávidas por otro, los sostenedores de doctrinas extrañas a nuestro espíritu y a nuestra formación.

Con esta idea en la mente, y con la meta de señalar la posibilidad de dicha unificación, nos preocupó señalar, desde el comienzo, que ese tipo de movimiento unificador, entre un grupo de naciones unidas por infinitos lazos, no debe interpretarse como un regionalismo excluyente y opuesto al sentido de universalidad, que no solo preside al derecho aeronautico, sino que debe ser el ideal presente en la mente de todos los jurídicos.

Por ello, consideramos que ese ideal, al parecer inaccesible de momento, sólo se puede lograr, por medio de concreciones parciales o limitadas, que vayan poco a poco, creando núcleos homogéneos, entre los cuales, sea luego más factible el encontrar los puntos de contacto necesarios al ideal de un derecho común.

Por último, no interesó señalar en la primera parte de este trabajo, el sentido que damos al término empleado de hispanoamericano, amplio y comprensivo, de todos los pueblos que encuentran su origen en las dos naciones, que desde la península ibérica enviaron sus hombres audaces, al descubrimiento, conquista y colonización de aquellas tierras del otro lado del mar.

Tanto se emplee la denominación hispanoamericana, como iberoamericana, se indicará a nuestro juicio, ese haz de pueblos mencionado.

No consideramos acertado, por otra parte, el empleo del término latinoamericano, con que en muchas ocasiones se los denomina. Si bien el mismo pretende señalar un origen común, mucho más lejano, a él se pueden agregar otras muchas naciones, con las que no nos unen los lazos que hemos creído sintetizar en el capítulo siguiente y que por ende, no nos sirven para una caracterización, del núcleo que consideramos puede ser unido por las normas estudiadas.

2.

Como ya lo mencionaremos, esa fundamental unidad espiritual está sostenida, por una serie de presupuestos que la posibilitan. Un gigantesco territorio, nos da la base primigenia para nuestro estudio. Si bien presenta el mismo una enorme variedad de características, posee asimismo un eje unitario rocoso que le sirve de espina dorsal.

Consideramos luego una serie de particularidades, que se repiten como constantes, dentro de lo físico y dan el "sustractum".

Sobre ese territorio y con la asimilación fundamental de dos razas y en algunos lugares el aporte étnico de una tercera, aparece el hispanoamericano, como un producto de la unión de sangres, que conservan, felizmente, la mayoría de las virtudes de los troncos de que provienen.

Como medio de unión, una misma religión, llevada al continente, conjuntamente con una civilización en su momento de auge.

A ello podemos agregar, para concluir esta síntesis, que unos mismos ideales políticos, enseñados por nuestros mayores de este lado del Atlántico y que constituyen una de las características de la raza, dan una fisonomía particular e idéntica a nuestras repúblicas.

A esto, debemos sumar, lo que hemos llamado similitud idiomática, que como dijéramos en su momento, casi hubiéramos preferido calificar de identidad, dadas las muy escasas diferencias que en la práctica se producen entre los dos idiomas hablados en los países europeos y americanos de este conglomerado a que aludimos.

Sumemos a esto, lo que consideramos unidad jurídica, dada por el común origen de las normas que rigen nuestras vidas, y que derivado del lejano y siempre vivo modelo romano, aparece en nuestros pueblos, revitalizando por la obra de los juristas hispanos, no sólo en los viejos textos de Indias, que forman el basamento de la legislación nuestra, sino por la influencia que en todo

momento han tenido las cumbres del pensamiento jurídico, en los pueblos hispanoamericanos.

Tenemos por último, la importancia que consideramos tiene la aeronavegación en nuestros pueblos. Medio de unión entre el viejo continente y el nuevo, medio comunicación entre los pueblos alejados por prodigiosas distancias dadas a su tierra por el Señor; arma de lucha por un mejoramiento de nuestros pueblos.

La aeronavegación, presenta características tan idénticas entre estos países, que podemos decir sin temor a equivocarnos, que quizás sea esta la actividad en que las idéntidades, tanto de origen y desarrollo, como de empleo, se dan en mayor número.

Con estas consideraciones que calificamos de fundamentales, antes de adentrarnos al estudio de las instituciones, situamos los presupuestos que se dan y algunos desde lejanas épocas, para pensar en en la posibilidad de una unificación jurídica, en un campo determinado de esta ciencia.

3.

Las características particulares del derecho aeronáutico, han señalado desde su aparición, como rama especial de las ciencias jurídicas, su tendencia, diríamos antural, a la unificación de sus normas.

Los primeros problemas que fueron considerados por los especialistas, hacían por sobre todo a las cuestiones de índole internacional y que lógicamente requerían un acuerdo de normas uniformes, para permitir el desarrollo de la actividad, que sobre todo en Europa, fue internacional, por las menores distancias que tuvieron que recorrer siempre los aviones.

La sucesión de normas, que en el capítulo siguiente, se han comentado, y otras a las que hicimos referencias en esta parte del trabajo, indican que la característica principal de la materia, ha sido la de la internacionalización de sus normas.

Este criterio ha sido sostenido asimismo por la doctrina, que observando lo que ocurrió, lo señaló como uno de los principios fundamentales de la materia.

Este punto, lo correlacionamos con la necesidad y posibilidad de una unificación. Es que si la internacionalidad de las normas del derecho aeronáutico, es una de las características de la materia la perfección y el logro de ello, es sólo posible a través de la unificación legislativa.

La internacionalidad, depende en primer lugar de la unificación legislativa. No se puede pretender lograr la internacionalidad, sin lograr la unificación, es esta el principal presupuesto de ella.

Este punto, consideramos que debe ser relacionado con la idea, de que la unificación debe ser intentada por etapas y dentro del marco de sistemas legislativos, en los cuales sea posible lograrlo, por la similitud de dichos sistemas y otros factores que señalaremos.

Por último, nos queda por recordar aquí, las razones que dentro del reglamentarismo, particular de la materia, influyen en su posibilidad de unificación.

Señalamos así, que por el tipo especial de actividad que regula el derecho aeronáutico, presenta una particular reglamentarismo. Con ello se quiere significar, que en esta materia, se legisla la actividad toda, en manera minuciosa y detallada.

Se debe ello, a la necesidad de proteger, por sobre todo, a los usuarios y terceros, de los daños que pueden serles causados por el empleo de aeronaves.

Asimismo, y dado que siempre existe un elevado riesgo en el empleo de aeronaves, es necesario, que las autoridades de los estados ejerzan una vigilancia, sobre todos los aspectos de la actividad, dictando gran serie de normas sobre la misma.

En los países de Iberoamérica, la necesidad de proteger intereses similares, ha hecho que se desarrolle un cuerpo homogéneo de disposiciones y

...reglamentos, Esto también es un factor que favorece la unificación del derecho, pues las normas a que hemos aludido, con en su mayoría similares, porque nuestros países han tenido que proteger intereses desarrollados en manera idéntica.

4.

La idea de la posible unificación del derecho aeronáutico, apareció en hispanoamérica, prácticamente con el hecho técnico mismo, Indica ello, no sólo un avance en las ideas de los hombres que se adelantaron a su época, sino que sirve para corroborar, como las situaciones determinadas por la lógica.

4. 1.

Ya en los albores de la aeronáutica, y tres años antes del Convenio de París, cuando la guerra mundial indicaba a los hombres el posible desarrollo de la aeronavegación con fines pacíficos

.....,se produce el lanzamiento de la idea.

Como se ha visto, no nació de un cónclave oficial, sino de una reunión, auspiciada por un Aero Club, es decir, una reunión donde se encontraban hombres que conocían fundamentalmente el hecho técnico, prueba de ello es que la comisión jurídica, la preside uningeniero.

Apesar de ello, mejor dicho, debido a ello, sienten ya estos pioneros, la necesidad de contar con reglas que uniformen las disposiciones necesarias para el desarrollo de la actividad. Quizás se pudo deber ello, en parte, a ese temor que siente a veces el lego, ante la norma jurídica, que la parece va a coartar su libertad de acción.

Allí, se procuran señalar una serie de normas con el objeto de regular las actividades guerreras, confirmándose una vez más, el deseo de paz de estos pueblos, nunca puesto en duda por ninguno de ellos, con mesquinos afanes de conquista.

## 4. 2

La Comisión Interamericana de Aviación Comercial, aparece como una consecuencia de las resoluciones adoptadas en la Quinta Conferencia Interamericana.

Como dijéramos en su momento, del temario inicial presentado a la consideración de la reunión se pasó a algo mucho más amplio, pues en realidad se sentaron los principios básicos, que luego veríamos plasmados en La Habana.

Importa asimismo señalar, que se adoptó el sistema de crear un organismo de corta vida, al que se le dió un mandato específico.

Reunido este, se señalaron los principios básicos y de acuerdo con el texto de la resolución adoptado en Santiago de Chile, la Junta de la Unión Panamericana, fue la encargada de dar forma final al proyecto.

Otro punto de interés, con referencia a esta Comisión, fué el de que, en los considerandos para su creación, se menciona en forma expresa el deseo de estudiar y adoptar en forma conjunta principios de política aeronáutica, punto este, sobre el que aún hoy no se han puesto de acuerdo los gobiernos y que en las reuniones de la C.R.A.C. vemos reverdecir en nuestros días.

Como dijéramos en su momento, por la estructura dada al organismo, la forma en que se señalan principios y el propio texto de la recomendación de Santiago de Chile, constituye esta, la primera base que se sienta en el continente, en materia de unificación legislativa.

4. 3

Consideramos, al tratar el Convenio Iberoamericano de Madrid, de 1.926, que se debe realizar una revalorización del mismo.

Durante muchos años, hemos leído y oído, que el único valor de este, reside en su aspecto sentimental, de acercamiento de los países iberoamericanos, con España. Pensamos que se debe revertir tal posición, por ello nos preocupamos de señalar, las razones que incidieron en su concreción fundamentalmente la falta de paridad, entre los estados miembros de París.

Los críticos, se han enseñado con este convenio; nos dicen que el mismo, salvo en puntos candentes, no representa una verdadera superación al de París.

A ellos debemos responderles, recordando, que los autores del Convenio de Madrid, no quisieron apartarse fundamentalmente de este, por el contrario, lo tomaron como base, con el único objeto de corregir aquello que se hacia odioso, dentro del mismo.

Así lo dijo el Ministro Yanguas, teniendo en la mente la idea de que, si se apartaban los congresistas lo menos posible de la reglamentación,

..adoptado en París, se podría llegar a una organización universal, en el más amplio sentido de la palabra.

En su momento, transcribimos estos conceptos, con la idea de borrar todo pensamiento de separatismo, que se puede considerar latente en algunas de las críticas que ha recibido el Convenio.

Por lo tanto, este Convenio, no sólo sirvió en su momento, para señalar al mundo, la permanente unión de España con los países de allende el mar, sino para dejar sentado una vez más, que a los espíritus de los pueblos nacidos de un mismo origen y a la cuna del mencionado origen, le preocupan en todo momento los problemas de paridad en el campo internacional. La clásica hidalguía de nuestra estirpe, no podía mantenerse satisfecha con unas meras protestas, a las cláusulas de París, necesitaba refirmar su posición con la elaboración de todo un texto, que como muy bien señala Kroell, hiciera desaparecer aquellos puntos que habían levantado voces de protestas.

A ello debemos agregar, que en algunos casos, señalados en el análisis realizado, se aportaron mejoras de otro orden al mismo texto.

Dentro del esquema que realizamos, presenta asimismo el Convenio de Madrid, la enorme importancia de haber pretendido unir, a España con los países de Iberoamérica, señalándose así desde larga data, una idea que retomamos ahora, considerando que con los estudios que se vienen realizando podemos en este momento, llegar a resultados mucho más satisfactorios y de mayor valor, que los logrados en 1.928.

Las circunstancias han cambiado, se han producido ya acercamientos en Iberoamérica, que posibilitan este estudio y por sobre todo, es en esta hora, en la que nuestros pueblos necesitan una mayor unión y cohesión cuando la unificación de reglas jurídico-aeronáuticas, puede ser un magnífico medio para lograrlo.

4. 4.

La firma del Convenio Panamericano de La Habana de 1.928, debido a circunstancias particulares que hemos procurado señalar, tales como la necesidad de los Estados Unidos de contar con un instrumento uniforme en la región hacia la cual deseaba desarrollar su aeronavegación; trae como consecuencia, la aparición de un nuevo documento, del que hemos procurado señalar sus aspectos más importantes.

Debemos referir, que el mismo no tuvo el éxito deseado. Sirvió en su momento, quizás tan solo durante las deliberaciones, para unir a los pueblos que intervinieron en su redacción, en una mesa común y discutir algunos problemas de la actividad, pero no tuvo trascendencia posterior.

Señaló así, la posibilidad de una unificación en una determinada área geográfica. Para algunos, esto en lugar de constituir una virtud, señala un demérito. Nos levantamos contra postural tal.

Consideramos por el contrario que sólo será posible llegar a la solución total, una vez que se logren esos éxitos parciales, que infelizmente el convenio no logró.

El articulado no presenta mayores innovaciones de importancia con relación a las anteriores, conteniendo algunas diferencias de escasa importancia. Quizás lo más importante, pueda ser el intento de atribuir a una organización, como la Unión Panamericana, la dirección de la actividad, al encargar a esta, de la serie de cometidos que en París y Madrid se encomendaba a organismos creados especialmente. Sirvió en este sentido, para demostrar que tal política no es la más acertada, prueba de lo cual es la OAcI, que si bien está considerada como un organismo dentro de la Organización de las Naciones Unidas, actua en forma autónoma.

4. 5

Los puntos tratados en la Cuarta Conferencia Comercial Panamericana, son de mayor relevancia,

..,sirviéndonos, como en varios otros de los casos señalados, a lo largo de la serie de antecedentes mencionados, para mostrarnos la forma en que con diversos altibajos se procura llegar al objetivo señalado.

Importa quizás de ella, la indicación que se realiza a los gobiernos, de prestar apoyo a las empresas dedicadas a la actividad y una solución a este arduo problema, de la aeronavegación en Iberoamérica, por medio de una mayor empleo de la carga postal-aérea.

4. 6.

Los temas aeronáuticos de la Séptima Conferencia Internacional Americana, señalan un avance en temas que aún hoy no han sido resueltos, cual es el de la jurisdicción con relación a los delitos cometidos a bordo de aeronaves.

Hay que mencionar además, que tan solo dos años después de haberse tratado problemas comerciales,

, como los aduaneros del caso anterior, se insiste en el problema general, lo que indica la constante preocupación por llegar a esta unidad, punto que no importa destacar.

4. 7.

El Convenio firmado en Buenos Aires en 1.935, durante las deliberaciones de la Conferencia Comercial Panamericana, no tiene mayor relevancia en lo jurídico, pues sólo hace a la facilitación de la navegación aérea.

4. 8.

La creación por parte de la Conferencia Técnica Interamericana de Aviación, de un organismo similar a los creados por los documentos de París y Madrid, presenta un avance en el sentido de tratar de dotar a este documento, de un órgano de perfeccionamiento del mismo.

La falta de éxito del organismo, producida por múltiples causas, se debe en la parte que hace nuestro tema, a la imposibilidad que existe de lograr elaborar proyectos tales, dentro de organizaciones como la creada.

Baste sólo pensar, como se hubieran desarrollado las tareas aludidas, en el seno de una comisión así formada. Sirve por lo tanto, a nuestro juicio, para indicarnos un camino que no debe ser seguido. La formación de proyectos tales, debe ser realizada por pequeños grupos, con ideas comunes y que procuren adecuar las mismas, para que sean aceptables por más amplio número de interesados. Realizado este primer caso, se puede entonces convocar a reuniones de tipo internacional, en las que se discutan los detalles.

Este fué el procedimiento, seguido en la reunión del Comité Jurídico de la III C.R.A.C. y como vimos, apesar del poco éxito del mismo, en materia de países representados, se logró al menos

algo positivo, cual fué el aceptar en forma general el proyecto presentado, por la delegación argentina, que trabajó de acuerdo al sistema señalado.

4. 9.

La opinión del maestro Ambrosini, nos interesa no sólo, porque en este caso, nos sirve para destacar una vez más la importancia que tiene la doctrina, en la elaboración de nuestra materia, sino por el valor de la observación que la misma contiene.

Ambrosini, se trasladó a la Argentina para dictar en ella una serie de cursos sobre la materia, entró así en contacto con la verdadera situación de los países de esta parte del mundo, no sólo en lo jurídico sino también en lo técnico, y prueba de ello son las consideraciones que realiza sobre dicha posibilidad de unificación.

Reside quizás en esto, el mayor valor de su opinión, que vemos ir ampliando y completando,

,dentro del marco que hemos querido dar nosotros a los términos iberoamericanos e hispanoamericanos, al trasladarse al Brasil.

4. 10

Las Reuniones Regionales de Derecho Aeronáutico, que hemos resollado, constituyen a nuestro juicio, uno de los momentos típicos, en que se concretan, las ideas latentes en todos los que se dedican a la especialidad. A lo largo de las mismas, vemos cómo se expresan diversas opiniones, en materia de unificación, la forma de realizar la misma, la posibilidad y el deseo de realizar intercambios, el interés por perfeccionar la materia.

Son todos estos, momentos principales de la evolución que se concretan mas luego, en una reunión internacional, en la que se sentarán, las bases de dicha unificación.

## 4. 11

Las reuniones de las autoridades aeronáuticas de América, con su apéndice formado por las deliberaciones de un Comité Jurídico, en que se aprueban en general un proyecto de código común, nos sirve para señalar la posición actual del problema desde el punto de vista oficial.

La doctrina, se ha expedido desde hace tiempo sobre esta posibilidad, sobre esta necesidad, y en estas reuniones, nacidas con el objeto exclusivo de resolver tan solo problemas de índole económica, vemos cómo la idea derivada de otras reuniones, toma forma y se concreta.

Este paso es de singular importancia, no sólo indica que nos hallamos en el momento propicio para este tipo de realizaciones, sino que quizás la situación ya se ha tornado tal, que incluso empuja a las autoridades a buscar una solución.

Creemos infelizmente, como fuera señalado en su momento, que si bien es deseo de todos lograr la unificación total, el pretender incluir en estos <sup>momentos</sup> primeros sistemas jurídicos diversos y situaciones diversas, puede ser contraproducente.

4. 12

Al iniciar la parte correspondiente a las Primeras Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico, calificamos a estas, de "el mayor aporte realizado hasta el momento con fines de unificación", concepto que reiteramos, por considerarlo acertado.

Debemos tener en cuenta, que si bien el momento fué propicio, para la realización de las mismas, luego de los intentos y deseos expresados desde 1916, el resultado logrado en ellas, sobre todo desde el punto de vista doctrinario, no puede haber sido más alentador.

Cómo lo mencionamos, se reunieron en las mismas, mas de cien especialistas y los mismos

concordaron, en líneas generales en una serie bien grande de puntos.

Por de pronto se pudo observar, que la situación actual de las legislaciones particulares, permite pensar en la posibilidad de la unificación, cuenta además ella, con el apoyo decidido de la doctrina, que como han señalado desde el comienzo de la materia los tratadistas, es de fundamental importancia en trabajos de este tipo.

Se señalaron además, y quizás sea esto un aspecto que no se ha estudiado debidamente, ese enorme cúmulo de antecedentes, que posibilitan dicha unificación.

Por último y para situar verdaderamente el esfuerzo, se escucharon voces adversas, no solo a la idea primigenia, sino a puntos especiales del temario discutido, lo que indica, que no se trata de un preconcepto, sostenido con fanatismo, sino que el mismo es objeto de debates.

Por todas estas razones, consideramos que dicha reunión, unida a la posterior trascendencia de la misma, en la confección de dos proyectos de códigos, constituyen el mayor esfuerzo realizado hasta la fecha.

Hay que lamentar, que como ha sucedido a lo largo de los años, y con otras organizaciones a que hemos hecho referencia, la institución creada por las Jornadas, con continuo, con una vida activa. No es esta una falta que haya que cargar a las mismas jornadas, es uno de esos hechos al parecer inevitables a estas organizaciones y que todos debemos tratar de superar.

La existencia de un organismo, que no sólo centralice los estudios, sino que sea capaz de llevar adelante la idea del código, es de fundamental importancia para lograr la unificación por todos deseada.

Existe un antecedente que está seguramente en la mente de todos, la extraordinaria labor del C.I. T.E.J.A., recordándola es que debemos procurar dar nueva vida a A.L.A.D.A.

## 4. 13

Consideramos que la importancia primordial que poseen las reuniones del Instituto Hispano-Luso-Americano de Derecho Internacional, además del enorme valor científico de sus estudios, reside en el acercamiento de los juristas de estos países.

Señaláremos, al comentar el Convenio Iberoamericano de Madrid, que en su momento indicó al mundo una postura de unión entre los países de Iberoamérica y España. Opinamos que dicha unión debe ser incrementada en estos momentos; a la misma contribuyen en gran manera este tipo de reuniones y congresos. Si a ello agregamos, que desde el segundo congreso de este instituto, comienzan a tratarse en el mismo, cuestiones de derecho aeronáutico, con miras a la unificación, como lo señalamos en su momento, se comprenderá de inmediato, la razón de su inclusión en un trabajo como este.

El Instituto Hispano-Luso-Americano de Derecho Internacional, através de la labor de sus eminentes miembros, puede y debe colaborar en la elaboración y el estudio de las normas que posibiliten la unión de nuestras legislaciones.

5.

Al comenzar el análisis del Proyecto de Código Aeronáutico Latinoamericano, elaborado por miembros del Instituto de Derecho Comparado de Buenos Aires, con la colaboración del Instituto de Derecho Aeronáutico de Córdoba, y que debía ser considerado en las Segundas Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico, a reunirse en Lima y pendiente de consideración a la fecha, hicimos algunas consideraciones preliminares, que resumiremos.

Dicho proyecto, ha sido modificado y perfeccionado en ciertos aspectos, con la cooperación de integrantes del Instituto de Derecho Aeronáutico e Interplanetario de la Secretaría de Aeronáutica de la Argentina y presentado en su nueva forma a consideración del Comité Jurídico de la III C.R.A.C. que se reunió en la ciudad de Córdoba, en Mayo de 1.963 y lo aprobó en general.

Se puede pensar, ¿por qué no analizar y tratar de concordar un proyecto, que ya ha sido discutido y que tiene un principio de aprobación? La razón para no haber tenido en cuenta este texto,

reside en el hecho de que en el mismo se ha procurado algo, que consideramos muy difícil de realizar por el momento, la conjunción de dos sistemas legales distintos, el del "common lawyer", con el sistema romanista o de codificación que seguimos nosotros.

Si bien en materia aeronáutica, parece que estas diferenciaciones son hoy menores, como el derecho finalmente es la expresión de la forma de ser y de pensar de los pueblos, en última instancia siempre hallaremos profundas diferenciaciones muy difíciles de superar.

Se trata fundamentalmente, de algo más que dos sistemas distintos, son dos maneras de pensar distintas.

El "common lawyer", insistiendo en utilizar los términos ingleses, por considerar que no son traducibles y que quizás reside en los intentos de traducción, una de las causas por la cuales los civilistas no entienden en muchos casos el fondo del problema, enfoca las cuestiones que se le plantean y la solución de una manera radicalmente opuesta.

Parte de lo particular generalizado, podríamos decir en un intento de definir que cansaría horro al "common lawyer", para hallar en ello la solución al caso que se le presenta.

Nosotros levantamos un edificio más o menos perdurable de normas, en el que pretendemos englobar todos los casos a producirse, definimos, encuadramos, en fin pensamos el derecho de lo general a lo particular.

Por estas razones, consideramos que es prematuro el tratar de conciliar estos dos regímenes jurídicos, como se procuró hacerlo con el proyecto de Código Americano.

En apoyo de nuestra tesis, recordamos en su momento, las palabras del delegado estadounidense al Comité Jurídico de la C.R.A.C., que manifestó que los Estados Unidos no podían por el momento pensar en introducir en su legislación un código internacional como el que se procuraba establecer.

Teniendo en cuenta estas consideraciones, fué que se optó por procurar aunar, aquello que es

factible. Habiendo señalado en las primeras partes del trabajo, las razones que a nuestro juicio posibilitaban dicha unificación recordando luego los intentos ya producidos en este sentido, no como una mera crónica, sino con el fin de valorarlos a la luz de la situación actual, consideramos finalmente que nuestro aporte debía ir más lejos y teníamos que procurar señalar en que medida dicha unificación era factible.

Para ello, resolvimos hacer un análisis, que consideramos <sup>Y</sup> somero del mencionado Proyecto Latinoamericano, concordarlo con las legislaciones de Iberoamérica, con las que no se lo había hecho, en algunos casos por la novedad de las mismas, para realizar por último esta misma tarea con relación a la nueva Ley Española de la Navegación Aérea.

Repetimos que el comentario es somero, un análisis en profundidad, es tema él sólo de una tesis, pero a nuestro juicio, el no haberlo hecho hubiera dejado este trabajo trunco. Estimamos que nuestro esfuerzo, si algo tiene de aporte, reside en haber procurado señalar, en qué medida la legislación española se puede considerar susceptible de unificarse

de unificarse al mencionado proyecto, considerando en este sentido, que en un noventa por ciento de los casos ello es factible, por no haber más que diferencias de detalle, en la mayoría de las instrucciones.

Entrando más al detalle, que nos limitaremos tan solo a recordar, por haberlo hecho artículo por artículo, debemos decir en principio, que la ley Española es más flexible que el Proyecto, en esta se dejan muchos más institutos a la solución reglamentaria, cosa que dentro del proyecto se insiste en encuadrar. El Proyecto es mucho más detallista y caustico, con los peligros que siempre encierra una posición tal.

Los principios de soberanía sobre el espacio aéreo y ámbito de aplicación de la ley, se hallan expresados casi en forma idéntica en ambos cuerpos.

Lo mismo podemos decir de los principios que ordenan la circulación aérea, incluso las excepciones al principio de la libertad de la misma.

Con referencia al medio por el cual se realiza la actividad, o sea la aeronave, son coincidentes ambos cuerpos, encuadrándose el concepto dentro de la necesidad de que el artefacto sea capaz de transportar personas o cosas.

La clasificación de las aeronaves, si bien no es exacta a la línea en ambos casos, contienen los elementos necesarios, como para que una unificación sea factible.

Las normas que hacen a la matrícula y los símbolos de identificación, no presentan mayores problemas des ués e tantos años pasados, en que se han verido regulando las mismas. Encontramos sí una diferencia en lo que hace el Registro de las Aeronaves, que en la legislación española es doble.

En materia de conceptuar a la aeronave, como un bien registrable, cosa que se hace en el artículo 33 del Proyecto, y que como dijéramos en su momento corresponde a una elaboración cara a la doctrina argentina, habrá que discutir esta postura, que no se dé en el caso español y que quizás en una deliberación pueda ser objetada por otros países.

Con relación a los privilegios aeronáuticos, consideramos que no habrá mayores problemas en aceptarlos, pues los mismos tienden a posibilitar un mayor desarrollo de la actividad.

En materia de hipoteca aeronáutica, quizás el Proyecto presenta algunos puntos más avanzados que la Ley Española, pero que no siendo encontrados con esta, no presentarán ninguna dificultad para su unificación.

Con relación a la documentación de abordaje no se presenta ninguna dificultad, pues si bien no se han seguido a la letra los convenios existentes, las normas propuestas no presentan novedades que puedan presentar una divergencia de criterios.

En materia de contratos de utilización, del Proyecto presenta una serie de normas de muchos intereses, que sin duda deberán ser estudiadas detenidamente, para ver la manera en que las mismas pueden ser adoptadas por la legislación española.

En el Título VII del Proyecto, se introducen las normas relativas al transporte aéreo internacional, llamado latinoamericano en este caso y que debería ampliarse en su denominación y enfoque, incluyendo en el mismo normas fácilmente unificables.

Quizas el punto que puede presentar mayores dificultades, es el que hace a la responsabilidad. Debemos recordar que el artículo 120 de la legislación española, lleva el concepto de responsabilidad objetiva hasta sus últimos extremos, cuando en caso de accidentes responsabiliza al transportista, operador o sus empleados, aún cuando hayan obrado con la debida diligencia. La Ley Española, se aparta de Varsovia, punto este que sin duda presentará algunos problemas en materia de unificación.

En el resto de las disposiciones, no hay discordancias profundas, mereciendo hacer una mención a la materia de seguros, que en la legislación española se consideran obligatorios, con relación a la aeronave, y que consideramos es una norma de interés.

Con relación al llamado socorro, señalamos que no nos parecia acertada la posición de ampliar los detalles, como se hace en el Proyecto, que por otra parte si bien sigue al Anexo 12 de Chicago, se aparta del texto de este sin mayores mejoras.

Por último debemos hacer una breve referencia a la parte que hace a los delitos y las penas. Consideramos que en ella tampoco se presentan mayores dificultades para la unificación y que si bien podrá haber discusión sobre los criterios para fijar estas y los diversos tipos de penalidad a incluirse, finalmente el acuerdo se podrá hallar, dado que las bases jurídicas, sociales y de protección al bien son las mismas.

Concluimos por lo tanto, con la expresión de nuestro deseo <sup>de</sup> que se inicien este tipo de estudios, considerando que tenemos todos los elementos necesarios, para la mencionada unificación.

**N O T A:** Concluida la presente tesis, entramos en conocimiento de una ponencia presentada a las Segundas Jornadas Ibero-Americanas de Derecho Aeronautico y del Espacio, presentada por el Doctor Alvaro Bauza Araujo y titulada "Unificación Legislativa, Doctrinal y Jurisprudencial Ibero-Americana en Derecho Aéreo", que fué aprobada durante...

las deliberaciones mencionadas, como así mismo unas conclusiones adaptadas de las ideas del ponente y las expuestas en el debate, por el Doctor Carlos Gómez Jara.

Tanto el relato, como las expresiones vertidas durante las discusiones, coinciden en un todo con la tesis aquí sustentada, pareciéndonos sin embargo, que la idea del Doctor Bauza Arzujo, de tomar como base para una unificación tal, el Proyecto de Código Americano, no será factible, por las razones expuestas en las conclusiones a este trabajo.

Hacemos esta mención, para indicar tan sólo la coincidencia de pensamientos y el hecho de que con la creación del Instituto Ibero-Americano de Derecho Aeronáutico y del Espacio, que se concretó durante estas mismas deliberaciones estos estudios podrán llevarse a buen término.

7.

## ENSAYO DE BIBLIOGRAFIA TEMATICA.

Considerando como dice Marcel Le Goff, que "toda obra que no contenga una bibliografía, se halla en estado de inferioridad" (1) incluimos a continuación un breve ensayo de distribución temática de las obras consultadas, en la elaboración de esta tesis.

Se incluyen en ella, con mención incluso de las páginas más importantes, cuando así es necesario, no sólo los trabajos que directamente se han utilizado, sino también muchos otros, que han servido para formar una base de conocimientos necesarios.

---

(1)

Le Goff, Marcel, "Manuel de Droit Aerien"  
pág. 13.

Se han dividido las mismas, en dos grandes secciones, aquellos trabajos de índole general, que tratan el tema o los temas en su totalidad, para luego agregar una con menciones más breves, en que se incluyen los trabajos que hacen específicamente al punto aludido.

Como las obras generales, habitualmente tratan también dichos puntos particulares, mencionamos a título de ejemplo las características de del derecho aeronáutico, no se las incluído en muchos casos en la parte especial, por considerarse innecesario ello y para no ampliar excesivamente esta parte.

7. 1.

OBRAS GENERALES.

- Alvarez, Alejandro, "Le régime juridique du domaine aerien" Rev. di diritto aeronautico 1934, pág. 3.
- Alvarez, Alejandro "Methodes de codification du droit international public, l'etat actuel de ce Droit" Rapport presente a la Session de Lausanne, Institut de Droit International Paris 1947.
- Alvarez, Alejandro, "Considerations Generales sur la codification du Droit International Americain" Ed. Impresa Nacional, Rio de Janeiro 1.927.
- Ambrosini, A. Corso di diritto Aeronautico, Roma 1935
- Ambrosini, A. Instituzioni di diritto Aeronautico Roma .940.
- Ambrosini, A. "Instituciones de derecho de la aviación" Ed. Bs. Aires. 1949.
- Bauza Araujo, A. "Principios de derecho aéreo" Montevideo 1.955.
- Costantinooff, Jean, "Le droit aerein fancaise et stranger" Ed. Duchemin, Paris 1932.
- Chaveau, Paul "Droit Aerien, Paris 1951.
- Catellani, Enrico, "Il diritto aereo" Ed. Brocca 1.911

- Cogliolo, P. Cacopardo S. Manuale di diritto aeronautico",Direnze,Ed. Barbere 1937.
- Cooper, John Cobb "Le droit de voler" Ed. Internationales, Paris 1950.
- D'hooghe, Edouard "Principii di diritto aeronautico" Ed. Dupont Paris 1.9 .....
- Delascio, Victor José "Manual de derecho de la aviación" con notas de Aldo Armando Cocca Caracas 1959 Editor.....
- Fragali Michele "Principii di diritto aeronautico" Ed. Cedam Padova 1930.
- Francoz Rigalt A. Principios de derecho aeronautico" Ed. San Luis de Etosi 1959.
- Fuster, Augusto R. "Manual de derecho aeronautico" Asunción 1958
- Giannini A. "Saggi di diritto aeronautico Ed. Vita e Pensiero, Milán 1932.
- Gay de Montella R. "Las Leyes de la aeronautica" Barcelona 1929.
- Giannini A. "Nuovi Saggi di diritto aeronautico" Ed. Giuffre Milán 1940.
- Carneiro de Campos A.B. "Direito público aereo" Ed. Di Giorgio Rio de Janeiro 1941.
- Coquez Rafael "Le droit privé international aerien" Ed. internationals, Paris 1938
- Cosentini Francesco "Code internationale de l'aviation" Ed. Dunod, Paris 1.939.
- Fauchille, Paul "Traite de droit international public"Ed. Rousseau, Paris 1925.
- Hamilton, Eduardo, "Manual de derecho aéreo"Ed..... Santiago de Chile 1960.

- Henry Couannier, A. "Elementos creadores del derecho aereo" Ed. Reus, Madrid, 1929
- Juglart, Michele de "Traite elementaire de droit aerien". Ed. Libraire Gen. de Drt. e Jurisp. Paris 1952.
- Kroell, J. "Traite de droit international public aerien" Ed. Internationales. 1934.
- Le Goff, Marcel "Manual de droit aerien" Ed. Dalloz 1.954.
- Lenoine, M. "Traite de droit aerien" Ed. Sirey 1947
- Litvine, Max "Precis elementaries de droit aerien" Ed..... Bruxelles 1953.
- Meyer, Alex "Compendio de derecho aeronautico" Ed. Atalaya. Buenos Aires 1948.
- Riese, Otto e Lacour, Jean "Précis de droit aerien" Ed. Lib Drt. e jur. Paris 1951.
- Ruiz Moreno, Isidoro, "Derecho público aeronautico" Ed. Aviación. Buenos Aires 1.934.
- Sanchez de Bustamante y Sirvn. Antonio. "Derecho internacional aéreo" La Habana 1945.
- Sciolaja, A. "Sistema del derecho de la navegacion" Ed..... Buenos Aires 1950.
- Rodriguez Agustín "Teoria y práctica del Derecho Aeronautico" Ed..... Bs. Aires 1.963.
- Shawcross C.N. And Beaumont K.M. "Air law" Ed. Butterworth, London 1945.
- Spasiano, Eugenio "Corso di diritto aeronautico" Ed. Giuffre, Milán 1.941.
- Saint Alary, Roger "Le droit Aerien" Ed..... Paris 1.951
- Tapia Salinas, Luis "Manual del D. Aeronautico, Ed. Boch Barcelona 1.944.
- Veerplaetse, Julián "Derecho internacional privado" Ed..... Madrid 1954.
- Videla Escalada, Federico N. "El Derecho aeronautico rama autónoma delas ciencias jurídicas" Tesis, B. Aires 1.948.

515

7. 2.

POR CAPITULO.

---

2. 1 Posada, Agolfo, "Instituciones políticas de los pueblos hispanoamericanos" Ed. Reus Madrid 1.900.-

Souza Braga, P. de "O Brasil e o mundo Ibérico" R. de Janeiro 1.950.

2. 3 Sierra Vocente D. "El sentido misional de la conquista de América" Ed. Consejo de Hispanidad, Madrid, 1.944.

2. 6 Puig de Asprer, José. "El ideal jurídico en las relaciones hispanoamericanas" Ed. Reus, Madrid 1.927.

Alvarez Alejandro "Consideraciones generales sur la condification du droit international Americain" Ed. Impresa Nacional Rio de Janeiro de 1.927.

Kunz, J. "La filosofia del derecho latinoamericano en el siglo XX" Ed. Losada 1.951.

2. 6

Levene, Ricardo "Historia de las ideas sociales argentinas" Ed. Col Austral 1947.

Castejón, Federico "Unificación Legislativa Iberoamericana" Ed. Cultura Hispanica Madrid 1.950.

Quintano Ripollés, Antonio "La influencia del derecho penal Español en las legislaciones hispanoamericanas" Ed. Cultura Hispánica, Madrid 1.953.

Palacios, Alfredo L. "Comunidad Iberoamericana, Bolívar y Alberdi" Ed. Perrot, Buenos Aires.

Lafaille, Hector "Fuentes del derecho civil en América Latina" Ed. Perrot B.Aires.

Sánchez Viamonte, Carlos "Bases esenciales del constitucionalismo latinoamericano" Ed. Perrot Bs. Aires.

Gasperi, Luis de "El régimen de las obligaciones en el derecho latinoamericano" Ed. Perrot Bs. Aires.

Díaz Cisneros, César "Alberdi y el derecho internacional americano" Ed. Perrot B.Aires.

Ots. Capdequi, José María "Instituciones" Tomo XIV de la Historia de América y de los Pueblos Americanos de Editorial Salvat.

3. Lacour, Jena T. "Les tendances d'unification internationale de droit aerien" in Studi in onore de Antonio Ambrosini, pág. 49.

Fracois, L.J. "Le droit aerien instrument ideal d'unification en matiere de responsabilite du transporteur" Revue Francaise de Droit Aerien, 1950 N. 4 pág. 333.

517

3. Tapia Salinas, Luis "La Conferencia Europea de Aviación Civil" Ciencia Aeronáutica N. 31 pág. 22 y N. 32 y pág 24.

Tapia Salinas, Luis "La Tercera Reunión de la Comisión Europea de Aviación Civil" Ciencia Aeronáutica N. 54 pág. 16 y N. 55 pág. 14.

- 3.2 Giannini A. "Internazionalizzazioni ed autonomia del diritto Aeronáutico" Congreso Internazionali di Diritto Aeronáutico Nápoli 1954, Actas pág 147.

Saporta, M. L'elaboration du droit international aerien" Congresso Internazionale de Diritto Aeronáutico, Nápoli 1954, pág 179.

Savoia, G. "Le caratteristiche speciali del diritto aeronáutico" Congresso Internazionale di Diritto Aeronáutico, Nápoli 1954, pág 191.

MUSTO, Carlo "Internazionalita ed autonomia del diritto aeronáutico", Congresso Internazionale di Diritto Aeronáutico, Nápoli 1954, pág. 197.

Carneiro Campos, A.B. "O aviao, cria um novo mundo" Ed. Valverde Rio 1948 pág. 87.

Ambrosini, A. Istituzioni, pág, 12.

Tapia Salinas, Luis "Manual de derecho aeronáutico" Ed. Bosch Barcelona 1944, pág. 17.

Lemoine Maurice "Traité de droit aerien" Paris ed. Sirey 1947 pág. 6.

Ambrosini A. "L'universalite du droit aeronáutico" Revue aeronautique internationale pág. 187.

- 3.2 Balalud de Saint-Jean "La navigation aerienne au point de vue international" These 1911.

Contuzzi "De l'internationalization de la navigation aerienne" Journal de Droit international Prive, 1.919.

Cacopardo S. "Principes du droit international public applicable aus transport aeriens" Societe des Nations, 1930 Vol VIII.

Santos Domunt, Alberto "L'avenir de l'aviation dans les realtions internationales" Journal de droit international prive 1.917.

Dario y Basualdo, Ruben "El derecho aeronautico y su yendencia a la uniformidad internacional" Ed.....Buenos Aires 1.956.

Dario y Basualdo, Ruben "Fuentes internacionales del derecho público aeronáutico" Managua 1.960. Ed.....

4. Doering, Hermán "Proposals for an international air navigation donvention" in Report of the 36 th. Conference International Law Association, New York 1.930.

Ambrosini, A. Instituciones pág. 30.

Meyer, pág. 67.

4. Warner, E. "Etude comparative des Conventions sur le navigation Aerienne" Revue aeronautique Internationale 1932 N. 6 pág. 489 y N.7 pág.62.

Giannini, A. "La Convezione Panamericana sull'aviazione commerciale" Biblioteca di Diritto Aeronautico VI.XV.

Tapia Salinas, Luis "Precedentes de una cooperación Panamericana en derecho aeronautico" Ciencia Aeronautica, N.17 1956 pág. 43.

- 4.3.1 Pesereau, Suzanne "Des modifications a la Convention du 13 octobre 1919" Ed. Internationals, Paris 1935.

Tapia Salinas, Luis "Cuestiones de Derecho aeronautico" Premio March 1959 inédito.

Kroell J. "Traite de Droit International public aerien" Ed. Internationals. Paris 1934

Costantinoff, Jean "Le droit aerien" Ed. Duchemin Paris 1.932 pág. 260.

Pittard E. "L'adhesion des neutres a la convention international de navitaion aerien" Revue Juridique international.1923 pág.3

Perrin de Boussac, H. "Le statut international de l'espace aerien" These, Paris 1.931, pág. 90.

Ambrosini, Instituciones. pág. 30

Meyer, A. pág. 37 y sig.

- 4.3.1 A. Giannini, "La convenzione Iberoamericana per la navigazione Aerea" Ed. Biblioteca di diritto Aeronautico Vol. VII.

Smirnoff, Michel "Le C.T.E.S.A." Ed. Bossuet Paris 1.936.

4. 4 Tapia Salinas, Luis "Cuestiones de Derecho Aeronautico" pág. 32.

Kroell, J. op. cit. pág. 49.

Tapia Salinas, Luis "Precedentes de una cooperación panamericana en derecho aeronautico" Ciencia aeronautica N. 17 1956 pág. 43

Giannini, A. "Saggi di diritto aeronautico" pág. 98.

4. 5 Revista de Derecho International, La Habana 1.931 tomo 20 pág. 272.

4. 6 Idem, 1934, tomo 49 pág. 67

4. 7 Alex Meyer, op. cit. pág. 384.

- 4.8 Actas y reglamentos Primera Conferencia Técnica Internacional de Aviación, Lima 1937

4. 9 Primera Jornada Derecho Aeronautico, Economía y Política del Transporte Aereo, Córdoba 11-16 de septiembre 1.950. Imprenta de la Universidad de Córdoba.

4. 10 Bauza Araujo, Alvaro "Reuniones Regionales de Derecho Aeronautico de Punta del Este y Rivera," Montevideo 1.959.

Andino, Ruth, Talavera Susana, Fernández Brital Oscar "Reuniones Internacional Jurídico-aeronautica" Lecciones y Ensayos Ed. por la Facultad de Derecho de Buenos Aires. n. 14

4. 11 Alves de Souza, Aylsio, "Conferencias regionales de Aviación Civil" Revista Latinoamericana de Derecho Aeronautico. Actas de las Conferencias Regionales de Aviación Civil.

4. 12 Andino, Ruth "Impresiones sobre las Primeras Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronautico" Revista del Instituto de Derecho Aeronautico, Córdoba N. 15 pág. 19.

Fernández Brital, Oscar "Primeras Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronautico" Revista de Aviación y Astronautica. Marzo 1.961, pág. 24.

Fernández Brital, Oscar, "Hacia la unificación del Derecho Aeronautico Latinoamericano" Revista Nacional de Aeronautica y Espacial, Marzo 1.961, pág. 24