

UNIVERSIDAD EMPRESARIAL SIGLO 21



**EL COMANDANTE DE AERONAVE Y LA SEGURIDAD OPERACIONAL COMO
EL BIEN JURIDICO PRIMARIO PROTEGIDO**

**ABOGACIA. TRABAJO FINAL DE GRADUACIÓN
TUTOR DE CARRERA: MG. RAÚL TORO
TUTORES TFG DRA. PAULA LUCIANA ALTAMIRANO
DR. PABLO CÉSAR MORTAROTTI
JORGE FRANCISCO TORRE VABG 39230
AGOSTO 2017**

AGRADECIMIENTOS

Al aire, prestado por Dios, que me permite volar con las alas prestadas por los hombres y soñar, mientras pienso que estoy vivo....

A mis amados Pachi, Agus, Pía y Pachu por dejarme hacer.

A Rox por la compañía en estos años de estudio.

A la Universidad Empresarial S21 por la oportunidad de crecer y, especialmente, a la Dra Paula Luciana Altamirano, al Dr Pablo César Mortarotti y a la Dra Patricia Romina Verri por su gentil tutoría en esta investigación.

“La libertad es el derecho de hacer lo que no perjudique a los demás”.

Henri Lacordaire

“Es posible volar sin motores, pero no sin conocimiento y habilidad. Considero que es esto algo afortunado para el hombre, por causa de su mayor intelecto, ya que es más razonable la esperanza de igualar a los pájaros en conocimiento, que igualar a la naturaleza en la perfección de su maquinaria”.

Wilbur Wrigth

RESUMEN

Superada ampliamente la añorada época en la que volar era una aventura, actualmente el transporte aéreo es el medio más importante, seguro y eficiente, desde el punto de vista social, económico y estratégico, frente al velocísimo y progresivo desarrollo tecnológico que lo circunda y lo obliga a actualizarse permanentemente en todas las áreas de su materia.

La actividad aeronáutica nacional e internacional está direccionada, en sus funciones propias y delegadas, por el Comandante de aeronave como responsable técnico y jurídico del vuelo, sobre tres parámetros fundamentales: la seguridad operacional, el cumplimiento de horarios y calidad del servicio y la eficiencia en la operación comercial.

En esta investigación se analiza la evolución histórica y normativa de la figura del Comandante de aeronave, los presupuestos que caracterizan jurídicamente la institución y sus competencias como líder de la tripulación, tanto en vuelo como en tierra, mientras se da particular “vida jurídica” al término responsabilidad, recorriendo el camino obligado para evaluar la verdadera adecuación y suficiencia del marco normativo que regula su rol y atribuciones, respecto a sus competencias técnicas y legales, considerando en todo momento la seguridad operacional como bien jurídico primario protegido.

PALABRAS CLAVES

Comandante de aeronave. Seguridad operacional. Competencias y atribuciones. Evolución histórica. Incidente o accidente de aviación. Marco normativo actual.

ABSTRACT

Broadly exceeded the longed-for era in which flying was an adventure, currently air transport is the most important, safe and efficient means of travel, from a social, economic and strategic point of view, against the very fast and progressive technological development that surrounds and forces it to be permanently updated in all areas of its subject matter.

The national and international aeronautical activity is directed, in its own and delegated functions, by the aircraft Commander as the technical and legal responsible for the flight on three fundamental parameters: safety, compliance with schedules and quality of service and finally efficiency in the commercial operation.

This research analyzes the historical and normative evolution of the figure of the aircraft Commander, the legal presuppositions that characterize the institution and its competencies as crew leader, both in flight and on land, while giving particular "legal life" to the term responsibility, going through the obligatory path to evaluate the true adequacy and sufficiency of the normative framework that regulates its role and attributions, with respect to its technical and legal competences, considering at all times the operational safety as primary object of legal protection.

KEYWORDS

Commander of aircraft. Operational safety. Competences and attributions. Historical evolution. Aviation incident or accident. Current regulatory framework.

INDICE

INTRODUCCIÓN	5
CAPÍTULO 1: EL COMANDANTE DE AERONAVE Y EL DERECHO AERONÁUTICO	
1.1 <i>Evolución histórica del Derecho Aeronáutico</i>	10
1.2 <i>Aviación Civil. Aviación Comercial y el Derecho Aeronáutico</i>	13
1.3 <i>Marco actual. Política aerocomercial. Cielos abiertos. Alianzas. Líneas Low Cost</i>	17
1.4 <i>Evolución histórica del Comandante de aeronave. Responsabilidades generales</i>	20
1.5 <i>Un gran piloto, un mal Comandante. Ignorantia factis, non iuris excusator</i>	24
CAPÍTULO 2: EL COMANDANTE DE AERONAVE COMO OPERADOR TECNICO	
2.1 <i>Operaciones aeronáuticas. Estresores laborales</i>	28
2.2 <i>Personal aeronáutico. Tripulación técnica. Tareas. Manual de Operaciones</i>	32
2.3 <i>Seguridad Operacional. Obligaciones. Seguridad en tierra. Seguridad en vuelo</i>	36
2.4 <i>Accidente o incidente aeronáutico. Investigación técnica y jurídica</i>	40
2.5 <i>El Comandante como representante mercantil del explotador. Daños</i>	44
CAPÍTULO 3: EL COMANDANTE DE AERONAVE COMO OPERADOR JURÍDICO	
3.1 <i>Antecedentes Legislativos, Doctrinarios y Jurisprudenciales del instituto</i>	48
3.2 <i>Leyes, Reglamentos y Convenios Nacionales e Internacionales. OACI. IATA</i>	51
3.3 <i>Conductas antijurídicas. Faltas y Delitos aeronáuticos</i>	56
3.4 <i>Representante Privado y Estatal. Delegado del Poder Público</i>	58
3.5 <i>La relación laboral aeronáutica. Asociaciones Profesionales o Sindicales</i>	60
CONCLUSIONES	65
BIBLIOGRAFÍA	73

INTRODUCCIÓN

Remontarse al origen mismo del Derecho Aeronáutico y del transporte aéreo comercial significa entender a la comunidad internacional tratando de regular y conciliar legislaciones nacionales muy diversas entre sí, promoviendo y fomentando la industria con una normativa uniforme que considerara los enormes riesgos de una actividad que daba sus primeros pasos. Mientras, el vertiginoso desarrollo de esta nueva y particular industria, no para de avanzar a una velocidad que nos sigue sorprendiendo. Entre esta preocupación y el primer despegue de los hermanos Wrigth pasaron pocos años.

Hoy somos testigos partícipes del movimiento de las aeronaves que han multiplicado exponencialmente su actividad en todo el mundo y prometen seguir el mismo camino. Detrás de cada despegue y aterrizaje existe una estructura de soporte muy compleja que se nutre de personas, materiales y normas que obligan a seguir responsablemente el mismo ritmo.

Parte de esta estructura de soporte, la ocupa el Comandante de aeronave en los comandos de vuelo, subordinado a un contenedor normativo y técnico que es el que impulsa esta investigación, cada vez que se pone en duda la suficiencia respecto de la calidad jurídica del mismo como base de nuestra hipótesis de trabajo y en función a la seguridad operacional como valor primario.

Es así como hablar de operaciones de vuelo, significa también hacerlo de seguridad operacional en todas sus etapas, iniciando desde el mismo despegue. Uno de estos despegues o, mejor dicho, intento de despegue, ocurre el 31 de agosto de 1999 con el vuelo 3142 con destino nuestra ciudad de Córdoba, operado por Líneas Aéreas Privadas Argentinas -LAPA-, y que protagoniza uno de los accidentes aeronáuticos más graves de nuestro país. Mueren sesenta y cinco personas, parte de la tripulación, incluyendo ambos pilotos, y otras veinte resultan con heridas graves. La Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil - JIAAC -, concluye que se trata de un serio error de seguridad operacional de la tripulación, recayendo el particular, sobre la figura del Comandante del vuelo. Los estudios posteriores determinan la existencia de serios problemas en la cultura laboral y operacional de la empresa. Se genera un *leading case* a nivel local e internacional que termina elaborando recomendaciones para los entrenamientos y formación profesional de las tripulaciones técnicas, atendiendo especialmente a la importancia del cuidado y administración del instituto del Comandante de aeronave y se elaboran políticas de Administración de los Recursos Humanos de las Cabinas, *Cockpit Resource Management -CRM-*. Para los juristas se trata de un delito de estrago culposo agravado.

Otro despegue, ahora si concretado pero sin aterrizaje, ocurre el 24 de marzo de 2015 con el vuelo 9525 con destino a la ciudad Dusseldorf, operado por *Germanwings* que protagoniza la peor tragedia aérea de los últimos años, en la Comunidad Europea y la primera de una línea aérea de bajos costos. Mueren 144 pasajeros y la tripulación completa de seis miembros. Se concluye que el avión fue estrellado por el copiloto en estado emocional no apto para volar, mientras el Comandante abandona la cabina de comando, sin respetar normas estrictas de seguridad, surgidas después de los conocidos ataques del 11S. Otro caso de seguridad operacional violada y un entorno laboral que evidencia una cultura operacional permisiva, sobre la figura de la tripulación en el cumplimiento de normas claras dentro de la aeronave y en la conducta profesional individual, con los chequeos psicofísicos periódicos, como condición básica y necesaria para operarla. Esto es, el no entendimiento en la ejecución de normas contenidas en los múltiples marcos regulatorios existentes. En este caso, el Estado Alemán atribuye a los tripulantes el mantenimiento de su certificación profesional actualizada y regular por cuenta propia. El operador responde por una acción dolosa e ilícita de un piloto empleado de la compañía.

Aun considerando que el peor accidente aeronáutico, produce la misma cantidad de víctimas fatales que en esos mismos momentos están muriendo en la rutas de ese país, la cultura social internacional, acepta como lógico ese número de fatalidades viales, no ocurriendo lo mismo con los inesperados y catastróficos accidentes de aviación. Por otro lado, en los primeros se cuestiona si existe algún ocupante fallecido, mientras que en los últimos, si hay supervivientes.

Además de la repercusión mediática de estos accidentes, debemos pensar que detrás de los mismos existe todo un sistema y, en particular, un explotador aeronáutico que delega varias de sus principales funciones, en otra persona que no es infalible y que integra funciones y atribuciones varias que dejan secuelas jurídicas y económicas serias, una vez que terminó en tragedia la mala administración de los recursos materiales, humanos, administrativos y legales confiados al él, el motivador de esta investigación, el Comandante de aeronave.

La aeronave, su Comandante y su copiloto, segundo Comandante si se quiere en el concepto de jerarquía y responsabilidad compartida, son los principales elementos que promocionan la actividad aeronáutica y nada obsta que aún frente a los mayores estándares empresariales y profesionales, puedan ocurrir estos hechos dañosos. Es por ello que a la luz de la seguridad operacional, como bien jurídico primario, se debe preguntar: ¿es adecuado y

suficiente el marco normativo que regula el rol y las atribuciones del Comandante de aeronave en la aviación comercial, respecto a sus competencias técnicas y jurídicas a bordo y en tierra?

En el intento de responder este interrogante e hipótesis de la investigación en curso, se considera la seguridad operacional como el bien jurídico primario que debe ser protegido y que, además, define el límite y garantía del Derecho, más allá de la norma creada y legislada. Es un concepto material con intereses propios de la comunidad toda, que es administrado por el Comandante de aeronave, cada vez actúa profesionalmente en sus funciones como ocurre en cada operación o misión aérea bajo su comando.

Se puede afirmar y verificar en este trabajo, que el velocísimo desarrollo tecnológico, no ha podido transmitir a la actividad aeronáutica, la realidad de generar un entorno jurídico claro sobre la figura del Comandante de aeronave, que se encuentra en un halo normativo con verdaderas pretensiones de desarrollo y soluciones que no terminan de integrarse definitivamente. Es este el camino de investigación que se recorre como respuesta a la hipótesis planteada.

Es esta realidad la que motiva, como objetivo general, el análisis del marco normativo actual entorno a la figura del Comandante de aeronave en todas sus actividades profesionales, dentro de la aviación comercial, en vuelo y en tierra y poder definir así, su esencia, su espíritu y entidad frente al bien jurídico primario a proteger como lo es la seguridad operacional. También, en concordancia complementaria y como objetivos específicos, se identifican las áreas de responsabilidad penal, civil y administrativa específicas en las que actúa diariamente, evaluando las bases del sistema en el tiempo y frente a los cambios políticos, económicos y sociales, propios de la internacionalidad de la actividad.

La elección de este tema de investigación, responde a un desafío personal y profesional al convivir actualmente con esta comfortable realidad laboral operacional y compleja en la verdad jurídica, en calidad de Comandante de aeronave en actividad en una de nuestras líneas aéreas nacionales. También, a un pretendido y prudente ejercicio intelectual, tratando de contribuir con algunos elementos a una materia que no es parte curricular del programa de carrera de nuestra Universidad S21, como lo es el Derecho Aeronáutico y, finalmente, aportar elementos de criterio jurídico a la comunidad de pilotos profesionales comerciales de nuestro país.

En relación al marco metodológico, y como base para la elaboración de la presente investigación, se utilizan los estudios exploratorio y el descriptivo. El primero, por tratarse de

un tema poco conocido aún y al cual se le pueden aportar nuevas perspectivas para su mejor entendimiento y el segundo, porque es complementario y necesario del anterior y permite evidenciar las características principales del instituto del Comandante de aeronaves para poder evaluar el marco normativo dentro del cual ejerce sus funciones técnicas, operativas y jurídicas.

El nivel de análisis es holístico, observando los objetivos planteados a sabiendas de que se interrelaciona la actividad profesional práctica del Comandante de aeronave con su entorno operativo y el contenedor normativo que lo ordena. Se estudia la legislación, la doctrina y la jurisprudencia nacional e internacional. Hay en todo el desarrollo un enfoque teórico, tratando de identificar las nuevas variables de la actividad aeronáutica y práctico, en todo lo referente a la fundamentación de los conocimientos del instituto que tiendan a mejorar su administración correcta en las tareas operativas del mismo.

Son fuentes primarias, la Constitución Nacional, el Código Civil y Comercial de la Nación, el Código Penal, el Código Aeronáutico y sus Leyes y Decretos modificatorios., los fallos y las sentencias de los diferentes tribunales, cámaras y juzgados nacionales, provinciales e internacionales, a pesar de la escasa cantidad de ellos. Se considera una muy especial observación sobre los Tratados, Protocolos y Convenios Internacionales, por su gran importancia que tienen y siguen teniendo en el Derecho Aeronáutico, al igual que los Acuerdos Regionales y Convenios Multilaterales o Bilaterales Generales y Particulares. También la costumbre, dentro del transporte aéreo, es considerada fuente primaria. Son fuentes secundarias, los libros, tratados, compendios y toda publicación que contenga doctrina que trate el instituto del Comandante de aeronave y su entorno jurídico. Son fuentes terciarias, las que complementen las anteriores, como ocurre con la gran cantidad de información contenida en la internet y publicaciones de organismos nacionales e internacionales especialistas en Derecho Aeronáutico, como son el INDAE, ALADA, OACI, IATA y otros.

En la amplitud de las fuentes, se consideran los instrumentos internacionales, el Derecho Comparado y, particularmente, la Reglamentación, los Manuales de Operaciones y los *Standard Operations Procedures -SOP's-* de los fabricantes de aeronaves en el direccionamiento de la actividad del Comandante de aeronave y su capacitación profesional. Se complementa el trabajo con la consulta a los Institutos y Profesionales especializados en la materia del Derecho Aeronáutico, Espacial y Aeroportuario.

En el primer capítulo, se analiza la evolución histórica de los vuelos tripulados, en la aventurera inicial de la actividad aérea, mientras se consolida el nacimiento del Derecho Aeronáutico, cada vez que enfrenta al límite de la convivencia normativa. También, cómo esta

relación obligada, se va comprometiendo en el tiempo futuro con la aviación comercial nacional e internacional y el desarrollo de la aviación civil en la formación de las líneas aerocomerciales. Se observan, en un vuelo estacionario sobre nuestro país, las vicisitudes de su crecimiento y complejidad normativa, soportada por leyes muchas veces desactualizadas, como ocurre particularmente con nuestro Código Aeronáutico aún vigente.

Es obligatorio referirse al marco aeropolítico actual en el país y la región por la penetración en curso de las líneas de bajo costo o *low-cost* y las fusiones de empresas aeronáuticas o alianzas estratégicas, ya que pueden obligar a rever nuestro marco normativo, en la intención de posibilitar operaciones de transporte aerocomercial en un nuevo mercado globalizado menos restringido y, a su vez, no condenar la supervivencia de nuestras empresas nacionales, que tanto le ha costado al país mantenerlas en pie.

El segundo capítulo, considera al Comandante de aeronave en su función operativa cotidiana, como tripulación técnica en las operaciones aéreas soportadas normativamente por los manuales de operaciones de las empresas y manuales de operaciones de las aeronaves como marco legal interno y los reglamentos de vuelo como directores de los servicios de control y el Código Aeronáutico sobre toda la actividad propia. Se analiza el accidente de aviación como corolario a las violaciones de la seguridad en tierra o en vuelo y su posterior investigación, con la intención de generar conclusiones y recomendaciones, tendientes a la prevención de sucesos similares futuros.

Finalizando el capítulo, se considera el instituto en estudio, desde el punto de vista mercantil como representante del explotador y “empresario” que toma decisiones comerciales de alto impacto en el poco tiempo disponible que el medio y la situación técnica irregular le permite, en pos de la seguridad operacional.

El tercer capítulo, convoca al Comandante de aeronave como operador jurídico, atendiendo a su rol específico en esta investigación y el contenedor normativo nacional e internacional que lo rodea. Comprende el bien jurídico primario tutelado y las conductas antijurídicas de la materia.

Como cierre, las conclusiones finales que llevan a definir los elementos que determinan la suficiencia o no de la condición jurídica actual del Comandante como respuesta y desarrollo de nuestra hipótesis de investigación.

CAPITULO 1

EL COMANDANTE DE AERONAVE Y EL DERECHO AERONAUTICO

El 17 de diciembre de 1903 nacen los primeros Comandantes de la aviación moderna. Son los hermanos Wright. Se analiza en este capítulo, la secuencia cronológica de los hechos históricos y sociales que fueron generando legislación y doctrina, profundizando el camino legal para definir el perfil reglamentario de este nuevo operador de aparatos aéreos, cada vez más complejos y elaborados y su relación con los profesionales del Derecho que aportan conceptos y observaciones a una actividad nueva, con horizontes jurídicos cada vez más necesarios debido a la rápida evolución que va teniendo la materia.

1.1 Evolución histórica del Derecho Aeronáutico.

Como dice Videla Escalada en 1948 (Videla Escalada, 2000), el Derecho Aeronáutico “ha avanzado con la misma velocidad que el avión” (p.13). Es más, muchas de sus instituciones y principios, debieron responder a ese crecimiento y, por ende, fueron adaptándose al mismo. De este modo se entiende que es, justamente, en esta realidad es que centramos este estudio para ver cuán paralelo ha sido este centenario viaje de motores, hélices, documentos y mentes de los juristas comprometidos en la actividad aérea.

El mismo jurista (Videla Escalada, 2000), uno de los más importantes en la materia, define: “el Derecho Aeronáutico es el conjunto de principios y normas, de Derecho Público y Privado, de orden interno e internacional, que rigen las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica o modificada por ella” (p.18).

Hay detrás de esta definición, como ocurre con otras ramas del Derecho, una fuente principal que es la misma Ley y una serie de hechos jurídicos cronológicos que dan lugar a la formación de la misma. Al respecto, se observa que la existencia de la misma Ley, no la califica como actualizada al tiempo real de su vigencia y es justamente, lo que ocurre con nuestro Código Aeronáutico, al ser uno de los pocos en esta condición y, aunque el sistema se remita a las leyes internas o al Derecho Comparado, la actividad de la aviación civil y comercial reclama mayor atención frente a la vorágine de los tiempos que corren en la materia. Es acá dónde se puede ir comprendiendo el porqué del planteo inicial de esta investigación, en referencia al instituto del Comandante de aeronave y su contenedor jurídico, básicamente, el Código Aeronáutico en sus funciones y procedencia.

Se avanza con una síntesis de la historia jurídica aeronáutica para ir descubriendo la importancia de la línea divisoria que marca la Convención de París de 1919, como el Tratado

Internacional más importante en la materia. Antes, en 1678, un alumno de nombre Jean Dank, escribe la primera obra relacionada a temas jurídicos aeronáuticos. En 1748 se dictan las ordenanzas que regulan las ascensiones en globo y en 1819, otras obligando el uso de paracaídas en todo tipo de aerostatos (Fochi Mario, 2015).

En 1889 se celebra en París el Congreso Internacional de Aeronáutica, con la idea de dar inicios a la redacción de normas aeronáuticas sobre pilotaje y responsabilidad en los accidentes aeronáuticos y se manifiesta como Comisión Permanente de Aeronáutica Civil. Le siguen varios Congresos como el de París de 1900, el de Milán 1906, el de Bruselas en 1907 y el de Nancy 1909. Más adelante, nace el Comité Jurídico Internacional de la Aviación en 1909 en París y generó reuniones anuales hasta el 1913. En 1910, tiene lugar en Verona el Congreso Jurídico Internacional para la Navegación Aérea sobre la atmósfera y la nacionalidad de las aeronaves.

El jurista Paul Fauchille, con sus temas sobre los regímenes jurídicos y la *Law Association* (Fochi Mario, 2015), generan reuniones entre los años 1902 al 1913, de carácter privado que contribuyen con gran esfuerzo y en forma conjunta con los Estados, a lograr acuerdos bilaterales. Videla Escalada y Bauzá Araujo, describen muchos de ellos concretados entre los años 1910 y 1914.

La llegada la Primera Guerra Mundial y la gran cantidad de actividad aérea, marcan un hito importante que pone en evidencia la necesidad de controlar el vertiginoso avance de la aeronáutica que termina incorporando la aeronave al sistema social y económico mundial, muy lejos ya del belicismo que la generó. Ahora es un elemento de paz, seguridad, desarrollo y progreso.

Este objetivo final, necesita de reglas jurídicas claras y lleva así al nacimiento de la Convención de París de 1919 y marca, además, el fin de la Primera Contienda. Como señala Videla Escalada, la Convención de París CINA de 1919, fue la primera reglamentación orgánica de los principios, problemas e instituciones básicas del tema y se anticipa a toda ordenación más o menos racional y completa de cualquier país. (Videla Escalada, 1948). Se inicia así, el gran proceso legislativo que termina coronándose con la llegada de la Segunda Guerra Mundial, después del periodo de consolidación entre las dos contiendas, con un crecimiento muy acentuado del Derecho Aeronáutico y las codificaciones propias de cada uno de los países intervinientes. Nacen los vuelos de larga distancia regulares y el comercio aéreo internacional.

Se convoca la Conferencia de Chicago OACI de 1944, en el país que más aeronaves en vuelo tiene, después de la gran cantidad fabricadas con fines bélicos. Por primera vez se propone el concepto de “cielos abiertos”, en contra de la posición más cerrada del Reino Unido que intenta una regulación aeronáutica ordenada. La Convención de Chicago de 1944 da origen y nacimiento a la Organización de Aviación Civil Internacional - OACI - que rige, a partir de allí, los destinos de la Comunidad Aeronáutica Internacional. Además de este importante evento en el campo del Derecho Aeronáutico, el mencionado Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos -CITEJA- lo acompaña en la generación de la documentación más importante para la Aviación Civil hasta el momento.

Una vez definido este naciente Derecho Aeronáutico, es importante comprender la forma en que se relaciona con otras ramas, como ocurre con el Derecho Internacional Público y Privado, debido a la misma internacionalidad de la actividad y a los Estados soberanos desde dónde despegan, sobrevuelan y aterrizan las aeronaves. Con el Derecho Civil y Comercial por los contratos de transporte, los derechos y las obligaciones, la propiedad de los medios y los posibles daños causados. Con el Derecho Administrativo, toda vez que existe una autoridad superior encargada de velar por las licencias de explotación de rutas, las del personal aeronáutico de operaciones y seguridad aérea y con el Derecho Penal, cuando se trata de delitos y faltas tipificadas. También con el Derecho Constitucional, por ser quién define, en la cúspide normativa la prelación de las Leyes donde todo Derecho se subordina a La Constitución Nacional. Con el Derecho Laboral, cuando se atienden las condiciones de trabajo y conflictos del personal y con el Derecho Mercantil, cada vez que hay un contrato de transporte de pasajeros carga o correo en ejecución. Se puede afirmar, acompañando las reflexiones de Videla Escalada, que es un Derecho predominantemente Público.

Todo en relación a lo anterior y la unidad del Derecho, se puede afirmar que sus caracteres son, como los define el mismo jurista (Videla Escalada, 2000): El Dinamismo, propio de la adaptación a la variabilidad de su objeto, frente a la constante evolución de la aviación. La Internacionalidad, muy relacionada con el anterior, por el espacio aéreo dónde desarrolla sus actividades con fronteras teóricas que son atravesadas por los largos vuelos y a pesar de la soberanía que reclaman los Estados sobre sus espacios aéreos y nace de procedimientos complementarios como son la uniformidad y unificación legislativa. El Reglamentarismo, como necesidad complementaria técnica previa, a la sanción de las leyes y posterior delegación en los poderes administrativos. La Integralidad, al poseer elementos de Derecho Público y Privado, Interno e Internacional vinculando Estados con particulares y organismos

internacionales. La Autonomía, desde el punto de vista legislativo, científico y didáctico. También menciona Videla Escalada, la negación de la politicidad o su menor intensidad ya que la relación entre el Derecho y la política aparece en todo orden jurídico. En cambio Ambrosini la sostiene como carácter de la materia.

La evolución histórica y la actualización social y política del Derecho Aeronáutico se manifiesta en la actualidad, con los cambios surgidos entre las administraciones privadas, estatales o mixtas de los diferentes componentes del sistema. Esto ocurre con los aeropuertos, las habilitaciones aeronáuticas, los exámenes psicotécnicos del personal, las comunicaciones, los servicios de tránsito aéreo, infraestructura entre otros.

Siendo la propia Ley, la fuente principal de esta materia como también su internacionalidad, son muchos los Tratados y Convenios que la integran y conforman. El mismo comercio aéreo internacional, da lugar a los acuerdos bilaterales y multilaterales en materia de reciprocidad y explotación de rutas aéreas y otros servicios.

1.2 Aviación Civil. Aviación Comercial y el Derecho Aeronáutico.

Se ve ahora, en forma sintética, cómo nace la aviación comercial con el transporte de pasajeros, carga y correo en las líneas aéreas y cómo este joven Derecho Aeronáutico, cobra forma en medio de tanta vertiginosidad y tan poco tiempo transcurrido, sólo una centuria.

La primera línea aérea, KLM, nace en el año 1919 y establece la ruta Londres-Ámsterdam. En 1920 Swissair, Lufthansa en 1926 y SAS en 1946. En América del Norte, nacen TWA, UNITED, AA y PANAM en 1926. La primera línea aérea de América Latina es Avianca en 1919 a la que siguen Mexicana en 1924 y VARIG en 1927. En América del Sur, LAN Chile en 1929 junto con los inicios de Aerolíneas Argentinas, a la que dedicaremos unos renglones especiales, tomando como base documentos varios de la época, la información que nos acerca el portal comercial de la misma empresa y lo comentado y publicado por Pérez Tamayo (Pérez Tamayo, Lorenzo, 2010) como ejecutivo de la misma por muchos años.

Ante la evidencia geográfica de nuestro extenso país, nace Aeroposta uniendo las ciudades de Mendoza y Posadas y se destacan los nombres de nuestros primeros Comandantes: Vicente Almandos Almonacid, riojano, héroe de la Primera Guerra Mundial y organizador de la línea aérea junto a los reconocidos históricos Jean Mermoz y Antoine de Saint Exupery. Le siguen los pasos en el desarrollo, las Líneas Aéreas del Sudoeste - LASO- y Líneas Aéreas del Noreste -LANE- en el año 1930 y ambas terminan fusionándose como Líneas Aéreas del Estado

-LADE- en el año 1945, en coincidencia con los finales de la Segunda Contienda Mundial. A partir de esta fecha, el crecimiento ha sido notable y exige la participación activa de todos los actores aeronáuticos, como son los fabricantes de aeronaves, los Estados y los transportistas mismos. Se trata de organizar las nuevas flotas aerocomerciales con aeronaves que habían sido militares en su concepción.

Es muy importante destacar, el nombramiento del Dr Enrique A. Ferreira, reconocido jurisconsulto cordobés, como Director de Aeronáutica Comercial y quién organiza y estructura la aviación aerocomercial, dentro del ámbito civil y es, además, un reconocimiento implícito del Estado Nacional a la importancia de medio aeronáutico, al dejar en manos profesionales la complejidad jurídica que va desarrollando la nueva actividad. Recordada la elaboración de la “Doctrina Ferreira”, que trata de neutralizar la posición ventajosa de los Estados Unidos, posterior a la Segunda Contienda. Nacen las sociedades mixtas de aeronavegación, con capitales privados y estatales, Aeroposta, Zonda - ex Panagra - y Alfa - ex Corporación Sudamericana de Servicios Aéreos - y, a nivel internacional, la Flota Mercante Argentina - FAMA- en 1946 que incorpora los míticos DC 3 y al primer Comandante aviador Andrés Pedraza.

Todas estas líneas aéreas se fusionan y dan origen a Aerolíneas Argentinas como empresa estatal en 1949 y se la inaugura con el primer vuelo de un DC 6, al mando del Comandante Juan Acosta, como evento destacado de la nueva empresa. Se trata de un proceso importante de fusión e integración de aeronaves y culturas operacionales distintas, que lleva varios años antes de consolidarse definitivamente como se la conoce hoy. Es de complejidad particular el procedimiento con FAMA, al ser una línea aérea internacional involucrada con la OACI y la IATA en su tráfico aerocomercial.

En los años 50, Aerolíneas Argentinas se convierte en la primera operadora de aeronaves jets en Sudamérica, con la incorporación de los Comet IV durante la presidencia empresarial de Juan José Guiraldes y, nacional, de Arturo Frondizi que, además, ocupa un puesto como pasajero de una de ellas, dando la primera vuelta al mundo con un avión comercial. Se vuelan las rutas a Londres, París, Roma y Madrid.

En el año 1956, se establece como política aérea, la autorización para operar a empresas privadas y así se da lugar al nacimiento de Austral, Ala, Transcontinental y Compañía Atlántica entre otras. Esta oferta de servicios continúa en la actualidad con la misma modalidad y más de quince líneas aéreas habilitadas, además de las más conocidas Aerolíneas Argentinas, Austral,

Andes, Lan Argentina, American Jets y otras cinco nuevas autorizadas en la última audiencia pública y otras catorce en lista para las audiencias públicas de julio de este año.

En la década del 70, se incorporan reactores Boeing, regresando a la operación de aeronaves de origen americano. Son el Boeing 707, cuatrimotores jets con vuelos directos a Madrid, Frankfurt e Inglaterra y que también realizan vuelos regulares de carga por primera vez en la empresa. Se incorporan el Boeing 747, cuatrimotores jets para vuelos a Europa, América y Oceanía con el conocido vuelo transpolar a Sídney, y los trirreactores jets Boeing 727 para los vuelos regionales y de cabotaje en binomio con el histórico y eterno Boeing 737, “la chancha”, que se vuela en todas las series, desde los *tradicional models* (100-200-200 ADV), los *classical models* (300-500) y los *next generations models* (700-800) activos en la actualidad y por mucho tiempo más seguramente.

En los años 90, se definen las nuevas Políticas de Estado y aerocomerciales decididas por el entonces presidente Carlos Menem, entorno a las privatizaciones y, es así, como Aerolíneas Argentinas pasa a manos de Iberia y de otros inversores locales, dejando de ser Sociedad del Estado, para convertirse ARSA como Sociedad Anónima. A partir de este momento, deja de ser rentable y se llega a la quiebra declarada por la entonces Sociedad Española de Participaciones Industriales - SEPI-. Durante el mismo período, se suma Austral a los servicios de cabotaje. También aparece como inversora comprando parte de las acciones, American Airlines quién, además, dirige las operaciones aéreas de ambas empresas. Se incorporan aeronaves Airbus 340, aunque no suman soluciones a la ya complicada situación empresarial que intenta sanear el Gobierno Español, con un plan director que fracasa frente a los gremios aeronáuticos y que se refleja en la campaña pública conocida como “todos somos Aerolíneas”, con tanta repercusión en aquéllos tiempos. Se llega a la convocatoria de acreedores y ambas empresas son transferidas al grupo Marsans como subsidiarias de Spanair y de Air Comet.

Sin verse mejoras con esta nueva realidad empresarial, se llega a otra profunda crisis que termina con la re estatización de ambas empresas, durante la presidencia de Cristina Kirchner. Es la realidad actual empresarial de ambas compañías que la muestra con aeronaves nuevas Boeing NG y Airbus 330 en Aerolíneas Argentinas y Embraer 190 en Austral, por un total de 85 aeronaves, brindando buena cobertura y frecuencias en un concepto descentralizado de Buenos Aires, en nuestro vasto territorio. Esta aparente situación estable, se ve interferida por el avance e incorporación de nuevas empresas aéreas al mercado local y la consecuente y necesaria adaptación a estas nuevas reglas comerciales y de operación de aeronaves, según lo que está proponiendo el mercado internacional en la materia. Significa adaptarse y adaptar el

contenedor normativo, respetando la seguridad operacional y protección racional de nuestro mercado aeronáutico y de nuestras empresas nacionales y de bandera.

Para ello se debe atender especialmente a las relaciones privadas de los contratos y también de los servicios de transporte aéreo prestados, frente a la legislación y reglamentación interna que refiere a los tiempos de servicio de las tripulaciones y la calidad laboral para evitar la precarización y al control técnico de mantenimiento de las aeronaves por un lado y al Derecho Público, como encargado de resolver los problemas entre Estados, como ocurre particularmente con aeronavegabilidad, los derechos de tránsito y los acuerdos bilaterales de servicios de transporte aéreo por el otro. Se trata de controlar la actividad aerocomercial, dentro de los parámetros de seguridad operacional, sin resignar la posibilidad de que todos los ciudadanos puedan hacer uso de este medio teniendo en cuenta que Argentina tiene el porcentaje más bajo de pasajeros anuales de la región.

Los acuerdos bilaterales o multilaterales que se mencionan, atienden especialmente a los llamados derechos o “libertades del aire” y nacen con el Convenio de Chicago siendo cinco y actualmente, con la reinterpretación y extensión de la quinta, se suman otras cuatro. Podemos definir a las dos primeras como técnicas, porque permiten el sobrevuelo inofensivo la como ocurre con la “primera” y la escala técnica para reaprovisionamientos, como ocurre con la “segunda”. Las siguientes, son comerciales como ocurre con la “tercera” que permite a un Estado desembarcar pasajeros, carga y correo en otro contratante. La “cuarta”, permite esta operación en el sentido inverso, es decir, traer hacia el propio Estado los pasajeros, carga y correo del otro contratante. La “quinta”, permite las operaciones comerciales de embarcar en otro Estado contratante y desembarcarlos en un tercero contratante.

La última libertad, va más allá de los acuerdos bilaterales, en un concepto integral que involucra comercialmente a terceros mercados que ofrecen mejores condiciones debido a sus servicios ofrecidos. Esta libertad, es legislada cuidadosamente al ser estratégica para algunos países. De allí que, en su evolución, agrega otras cuatro posibles. Todas en referencia a los itinerarios comerciales del transporte de un Estado al otro, pasando por el propio territorio y terminando la operación en un tercero, como ocurre con la “sexta” o en múltiples otros Estados como ocurre con la “séptima” o, como el caso de la “octava” y el tráfico de cabotaje a otros Estados en el propio o del tráfico de cabotaje del propio estado dentro de otro contratante, como ocurre con la “novena”.

1.3 Marco Actual. Política Aero comercial. Cielos Abiertos. Alianzas. Líneas Low Cost.

Hablar de política aerocomercial, significa definir el futuro del negocio aeronáutico en una determinada administración estatal y se manifiesta con los presupuestos designados, la incorporación o cancelación de rutas de cabotaje o internacionales, la apertura a la operación de líneas aéreas extranjeras en el país y el manejo de tarifas especiales en la promoción turística del Estado. Para regular la misma, se tiene en cuenta el objetivo estratégico a seguir con las demandas de pasajes como negocio comercial o como decisión estratégica de conectividad. Se refiere a las definiciones que adopta cada Estado respecto de su desarrollo aeronáutico, de los servicios de transporte aéreo e incluye el concepto de “cielos abiertos”, las fusiones de las líneas aéreas y las propuestas operativo-comerciales de las de bajo costo o *low-cost*.

Cuando nos referimos al concepto de “cielos abiertos”, en opiniones vertidas por Folchi, (Mario Folchi, 2015), se habla del tipo de acceso a los mercados, como concepto aeropolítico respecto la regulación de los servicios aeronáuticos. Ya en la Conferencia de Chicago de 1944, fueron los EEUU los promotores de las mismas, ya que poseían gran cantidad de aeronaves y pilotos como para competir con quién fuere y dónde fuere, manteniendo una flota “reconvertible” latente, en caso de una nueva contienda. Son acciones que determinan los Estados y las empresas aéreas y se refieren a las regulaciones y las capacidades del mercado aeronáutico y una forma de condicionar los aspectos regulatorios sobre los que acepten estas políticas. La explotación de los servicios aerocomerciales, por parte de las líneas aéreas designadas por los Estados, le permite decidir sobre las rutas aerocomerciales, el tipo de avión, la capacidad y las frecuencias a desarrollar.

Al mencionar *Star Alliance*, *Oneworld* o *Skyteam* a nivel global o, a nivel local en nuestra región, Latam, Avianca -Taca y Taca, se habla de grandes Alianzas estratégicas en cuanto y en tanto a la cooperación de empresas aeronáuticas y a la liberalización comercial de sus mercados, en pos de un grupo de empresas asociadas. Es curioso recordar, como antecedente en nuestro país, el nacimiento de Panagra en el 1930, que resulta del acuerdo para operar rutas en América del Sur entre *Pan American World* y *Grace*. Es un concepto de globalización uniendo empresas y sus rutas para lograr mejores conexiones, acortar tiempos de espera y reservas. Los contratos aeronáuticos que las unen, mencionan los códigos compartidos, comisiones, itinerarios, horarios y uso de aeropuertos entre otros, aunque no es fácil determinar la verdadera naturaleza jurídica de las mismas.

Como dice Vassallo (Carlos María Vassallo, 2012), con ellas se superan las barreras comerciales, jurídicas y culturales y obligan a que todas las compañías se *aggiornen* dentro de la globalización mundial, usando todos los recursos de los miembros que la integran para mejorar los resultados. Jurídicamente son acuerdos bilaterales entre sus miembros.

Es importante considerar cómo, actualmente, gana un lugar importante en los medios de comunicación de nuestro país, el término inglés *low-cost* o empresas aéreas de bajos costos, acorde con la gran revolución del mercado aerocomercial que se inicia hace muchos años en USA, por ser el Estado que la propone. Europa es la región que la aplica inicialmente con las regulaciones dentro de la Comunidad en los años 90 y en consonancia con los lentos movimientos del mercado en estas zonas del globo terráqueo y que hoy marca una creciente demanda de pasajes frente a un mayor número de pasajeros exigentes de tarifas bajas.

Una gran cantidad de estas empresas, prometen desembarcar en nuestro país en el corto plazo. Algunas ya lo han hecho, como ocurre con la chilena SKY que cambia su propia estrategia hacia esta nueva modalidad comercial, ofreciendo vuelos locales y a destinos vecinos como Lima y Montevideo y también lo hace Avian del grupo Avianca y otras catorce que solicitan autorizaciones para la próxima audiencia de rutas en el mes de Julio. A nivel internacional, lo está haciendo Level del grupo dueño de Iberia y British y, casualmente, una de las fusiones últimas y debuta en nuestro mercado, con la oferta de vuelos desde nuestro país a Barcelona y la venta de más de 60.000 pasajes en un día, como manifestación clara de una realidad presente y a permanecer. También pide un espacio de operación Norwegian, para volar antes de fines de este año, con más de setenta aeronaves y ciento setenta rutas a solicitar en la próxima audiencia pública. Otra aerolínea que promete una gran inversión en aeronaves modernas e infraestructura en el aeropuerto de El Palomar, es Flybondi, ofreciendo vuelos a un mercado de ocho millones de personas que aún no consume la aeronave como medio de transporte, debido a las altas tarifas actuales. Todo este proceso significa mayores fuentes de trabajo y expansión del mercado aerocomercial.

Las características fundamentales de estas líneas aéreas, son las promesas de tarifas bajas y menores servicios como contrapartida, operaciones de única flota moderna que redundan en menores costos de mantenimiento, una sola clase de asientos, operaciones comerciales y de vuelo optimizadas con menos personal y menos estructura, vuelos de punto a punto operados desde aeropuertos secundarios y cercanos a ciudades importantes. En este marco, nada indica que se deban violar las normas de seguridad operacional propias de la actividad si se cumplen los estándares correspondientes y estas líneas aéreas, al igual que las tradicionales, se someten

a la aprobación de su certificación y controles periódicos por parte de las autoridades de cada Estado contratante.

Para los pasajeros mejorar la calidad de los servicios significa pagar voluntariamente extras que incluyen una valija en bodega, poder elegir un asiento, comer a bordo, servicio para pasajeros con capacidades diferentes, chequeo en mostrador y no en la web, etc. En contrapartida cuando la ocupación es baja, se rematan los pasajes sobrantes a precios muy convenientes e irrisorios de un par de dólares.

Respecto a la política aerocomercial actual, se tiene que enfrentar lo manifestado por el Presidente Macri, toda vez que se refiere a la industria aeronáutica nacional, con el parecer y las observaciones de las Asociaciones Aeronáuticas, como voceros de los empleados del sistema y los más cercanos a la temática. El avance del tiempo y la realidad son los encargados de definir el verdadero camino hacia un mercado que satisfaga las pretensiones políticas y de seguridad laboral y operacional en un área tan sensible y con tantos intereses en juego.

Cuando se presenta el Plan Aerocomercial Nacional a principios de este año, se proyecta optimizar la conectividad e integración incrementando rutas y número de pasajeros aeronáuticos que, además, pueden hacer vuelos nacionales e internacionales sin pasar por la CABA, reduciendo los tiempos de vuelo y esperas. Se menciona que somos uno de los países de la región menos conectados debajo, de Bolivia y Ecuador y que desarrolla el medio aerocomercial en solo el 30% de lo que hacen Brasil y Chile actualmente.

La propuesta presentada por el Presidente Macri el 06 de Marzo del corriente año en la Casa Rosada y documentada en su portal, gira en torno a tres ejes fundamentales, el aumento la capacidad de servicios, para llevar al doble la cantidad de pasajeros actuales de diez millones anuales, autorizar a empresas aeronáuticas nuevas a incorporarse en el corto término, la operación de 150 nuevas rutas, de las cuales el 60% son nacionales y el resto internacionales y más de 300 nuevas conexiones entre ella y, finalmente, incrementar la infraestructura aeroportuaria del país para lo que se propone la inversión de veintidós mil millones de pesos y la modernización de diecinueve aeropuertos, nueva tecnología de navegación aérea y equipamiento de aeropuertos. Se habla también de la generación de otros 25.000 puestos de trabajo y un gran impulso al turismo nacional con esta propuesta.

Sobre el grupo de líneas de banderas, Aerolíneas Argentinas y Austral, se habla de un importante crecimiento actual que continua con la incorporación de más aeronaves, rutas y conexiones en la región, a Chile Brasil y Uruguay y a Europa, con vuelos a Roma y Barcelona.

Se nombra al Ministerio de Transporte y a la ANAC como los ejecutores de la política aerocomercial manifestada por el gobierno del Presidente Macri que asigna rutas a operadores extranjeros sin criterio de regulación y a quienes no tienen capacidad operativa y se realizan acuerdos bilaterales sin reciprocidad como ocurre con empresas extranjeras, Latam, Sky, Copa y Air Europa que además captan pasajeros desde el interior del país, abusando de la quinta libertad. A las ya autorizadas cinco nuevas líneas aéreas y 140 rutas, se suman las que resulten de las audiencias públicas del mes de Julio venidero donde son catorce solicitando vuelos nacionales e internacionales entre ellas algunas muy importantes como el caso de Norwegian.

Se intenta cambiar la situación aerocomercial de la Argentina al ser uno de los pocos países de la región, donde aún no opera este sistema. Sólo se debe aceptar esta realidad y adecuarse a ella socialmente, para cambiar positivamente y adaptar las normas de Derecho correspondientes, para la protección de nuestro mercado atendiendo las exigencias del público usuario, que es el encargado de mantener en pie la actividad aerocomercial. Tal vez sea el momento de brillar con luz propia y no generando sombras sobre nuestra competencia, como ocurre en los últimos tiempos.

Seguramente, la mala administración e implementación de esta modalidad comercial, puede llevar a reinterpretar o cambiar las normas existentes respecto a los tiempos de servicio de las tripulaciones, tiempos de descanso, tipo de mantenimiento de las aeronaves y otras degradaciones del sistema de protección de la seguridad operacional de la actividad y acarrea situaciones no deseadas que tocan nuevamente las aristas del entorno jurídico del sistema aeronáutico donde el Comandante de aeronave se desarrolla como líder en vuelo.

1.4 Evolución histórica del Comandante de aeronave. Responsabilidades generales.

El Artículo 79 de nuestro Código Aeronáutico dice que:

Toda aeronave debe tener a bordo un piloto habilitado para conducirla, investido de las funciones de comandante. Su designación corresponde al explotador, de quien será representante. Cuando no exista persona específicamente designada, se presume que el piloto al mando es el comandante de la aeronave.

Como se observa en la evolución histórica del Derecho Aeronáutico, el instituto del Comandante de aeronave preocupa desde los comienzos del desarrollo de la actividad aeronáutica que el mismo genera en binomio con las aeronaves. El 17 de diciembre de 1903, nacen los primeros Comandantes de la aviación moderna. Son los hermanos Wright, vendedores

estadounidenses de bicicletas y ahora ambos pilotando una aeronave motorizada más pesada que el aire y la convierten en una actividad contagiosa que no para de avanzar con mucha velocidad. Con pocos años de diferencia, Louis Blériot en 1909 atraviesa el Canal de La Mancha y seis años después, Hugo Junkers fabrica un aeroplano de metal que da lugar al primer avión de pasajeros del mismo material.

En la Primera Guerra Mundial, estos inventos son usados como armas y es el mismo espíritu bélico el que los hace crecer en inventiva y desarrollo, para terminar siendo las aeronaves de transporte aerocomercial de los venideros tiempos de paz. Ocurre el primer cruce Atlántico en 1919, desde Canadá a Irlanda por los Comandantes Alcock y Whitten, antecedendo al vuelo solitario del Comandante Charles Lindbergh desde New York a París, solo y sin escalas. Estos vuelos coinciden con la mencionada Convención de París en el año 1919 y la idea de reglamentar el uso del espacio aéreo que estaba mostrando al mundo algo más que su espíritu aventurero.

Son los mismos tiempos cuando la similitud de actividades y figuras jurídicas, entre el Comandante de aeronave y el Capitán de ultramar, dan inicio a las primeras normas ya que este último, está completamente regulado en el Derecho de la Navegación, debido a la antigüedad de su disciplina. Sirve de base a las primeras legislaciones internacionales en la materia, que se manifiesta al hablar de este denominado “territorio flotante” y la aplicación de leyes penales, pero muy lejos de resolver contingencias operativas o jurídicas regulares y propias de la operación aérea, ya que los tiempos de decisión y ejecución son muy distintos, como lo son las mismas velocidades de los medios en que se mueven ambos profesionales.

En 1926, el CITEJA se ocupa de la condición jurídica del Comandante y llega así a la elaboración del anteproyecto, en el año 1931, del denominado Estatuto del Comandante de Aeronave que siempre está en cernes, debido a la diversidad de condiciones y convenios laborales de cada país. De cualquier modo se define finalmente su figura, en el Convenio de Chicago de 1944, “como el piloto responsable de la conducción y de la seguridad de la aeronave durante todo el tiempo de vuelo”.

En 1946, después de la Segunda Guerra Mundial, se reúne el CITEJA en El Cairo y entrega el proyecto del Estatuto a la OACI, permitiendo a cada legislación regular las actividades de sus tripulaciones técnicas. Se envía la documentación al Comité Jurídico que, debido a la complejidad normativa del mismo, no avanza hasta la intervención de IFALPA para llegar a un nuevo intento con el Convenio de Tokio de 1963 que, a pesar de estar más orientado a las infracciones y actos a bordo de las aeronaves, acompaña con elementos eficaces

la figura del Comandante de aeronave en la ejecución de sus tareas necesarias para mantener el orden y disciplina a bordo. Se critica la impunidad con la que es habilitado el mismo, en su función de seguridad.

Se sigue profundizando el tema en el Instituto Ibero Americanos de Derecho Aeronáutico y del Espacio en el año 1970, en IFALPA en el año 1971 y en Chile en el año 1972, donde se aprueba y re direcciona a la OACI, la OIT y a IFALPA en Lisboa en el año 1991. Se publica un libro sobre el Comandante de Aeronave dos años después, en 1993 por parte del mismo Instituto.

Dice José María Velasco Ibarra, ex Presidente de Ecuador en cinco oportunidades y en ocasión de un discurso en el año 1947 apoyando a los aviadores militares de su país: “los pilotos son una clase aparte de humanos, ellos abandonan todo lo mundano para purificar su espíritu en el cielo, y únicamente retornan a la tierra después de recibir la comunión de lo infinito”. Más allá del romanticismo que alude este autor y para entender las responsabilidades del Comandante de aeronaves en la actualidad, luego de haber recorrido un poco de historia, se debe exponer claramente el significado de la profesión de piloto, más allá de la imaginación colectiva respecto a su figura totalmente idealizada y muy lejos de la realidad actual, aunque siga manteniendo la fascinación de los tiempos que la ve nacer.

Nos sirve para ello, aprovechar la clara explicación con la que lo describe Pellón Rivero en una conferencia dictada el 21 de Septiembre de 1992 en el Aeroclub de Caracas, Venezuela:

Si tuviera que explicar quién es el Comandante de aeronave a personas totalmente ajenas al mundo de la aviación, les diría que imaginen al jefe de una empresa que vale millones, atiende a centenares de personas y cuenta con siete, diez o, incluso, veinte miembros de su personal. Coloquen a este jefe en una reducidísima oficina que, a veces, se desplaza a 900 kilómetros por hora, está rodeado de tableros con numerosas indicaciones y sometido a una serie de contingencias tanto atmosféricas como mecánicas. En esas difíciles condiciones el jefe de esa empresa tiene que tomar decisiones inmediatas e irreversibles en el espacio de segundos que van a afectar de forma directa a la vida e integridad de las personas y a la seguridad de los bienes de la empresa y su clientela. Si añadimos que la empresa despega, sobrevuela y aterriza en diferentes Estados con normas jurídicas diversas, que su personal, clientes y propietarios, incluso, poseen distintas nacionalidades con sus correspondientes legislaciones, a veces contradictorias, comprenderán el contexto jurídico tan complejo en que se mueve este jefe de empresa. Como ya han comprendido – les agregaría – el jefe es

el comandante, la empresa es la aeronave, el personal, la tripulación y los clientes son los pasajeros.

Para Videla Escalada (Videla Escalada, 2000), que viene acompañando de cerca esta investigación, “es una figura compleja, dotada de fisonomía propia por los aspectos públicos y privados que se acumulan en su contenido” (p.198). Se refiere a quién se lo define en esta introducción, como “juez de instrucción” u “operador jurídico”, por ser administrador de un cúmulo de complejas competencias y atribuciones.

Esta abultada cantidad de complejas actividades, todas con tintes técnicos-jurídicos y de respuestas únicas e inmediatas en el tiempo, necesarias para la protección de los intereses del explotador y la seguridad sobre tripulación, pasajeros y carga, conlleva la posibilidad y probabilidad cierta, de cometer serios errores que siempre traen consecuencias de gran impacto sobre vidas y economías. Agregando aún más peso a la complejidad mencionada, se incorporan los elementos de la internacionalidad propia de la actividad con leyes, reglamentos y procedimientos particulares para cada Estado dónde actúa.

El avance de las comunicaciones y la administración de los recursos humanos, contribuye positivamente con las tareas de este auxiliar del explotador en todas sus funciones. Las tareas comerciales son apoyadas por las escalas en los aeropuertos y sus jefes de bases. La conducción técnica, con los manuales de operaciones y los sistemas actuales que posibilitan estar “en línea” con las computadoras de abordaje y la información desde la base operativa. Como funcionario público, cuenta con toda la documentación abordaje y las Policías de Seguridad Aeroportuaria -PSA- en todos los aeropuertos y funcionarios superiores, si fuere el caso. Aun así, el contenedor normativo deja dudas en las aristas y los límites de estas relaciones que parecieran ser suficientes y bien normadas.

Para que el Comandante de aeronave pueda ejercer sus funciones esperadas, debe contar con las capacitaciones profesionales correspondientes y con la licencia aeronáutica que lo habilita como tal. Es acá dónde la intervención de la OACI es muy importante, analizando las capacidades de los factores humanos en la seguridad aeronáutica, ya que cada vez las aeronaves son más complejas y el espacio dónde se mueve está más poblado y normalizado.

Respecto al personal aeronáutico, se define la importancia con el nacimiento del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y su Anexo 1 que refiere, precisamente, a las licencias donde afirma la necesidad de formar profesionalmente a todo el personal técnico aeronáutico y llevar adelante operaciones aéreas seguras. Se describen los conocimientos

indispensables para cada función, como así también las condiciones psicofísicas a reunir. Se ocupa del concepto de factores humanos en su integralidad, ya que el personal involucrado en la actualidad se enfrenta a máquinas cada vez más complejas y a espacios aéreos más congestionados que obligan a otros estándares y actualizaciones permanentes.

Se destaca, aunque cae de maduro, la importantísima función del Copiloto o segundo Comandante, como parte de la tripulación técnica y segundo en jerarquía dentro de la aeronave. Trabaja en coordinación y colaboración con el piloto Comandante y es supervisado e instruido por él, en franca preparación para ser su reemplazo en el futuro, siempre atendiendo a las cuestiones de seguridad operacional que exige el sistema. Como es lógico suponer, se hace cargo de la operación de vuelo en caso de incapacitación del piloto. Como idea de que esta posibilidad se concrete, se tenga en cuenta que son más las *pilot incapacitation* que la falla total de un motor en vuelo, de acuerdo a las estadísticas de la OACI. Lamentablemente, no todas las empresas aéreas coinciden con esta justa observación y tienen poco incorporada la importancia de esta figura dentro del sistema. Lo mismo ocurre con los aventurados explotadores que solicitan autorización a las autoridades aeronáuticas y fabricantes de aeronaves para realizar la operación con un solo piloto a bordo o asistido por un robot. Debiera ser suficiente ahorro de costos, la eliminación del reconocido ingeniero de vuelo, ya desaparecido en las cabinas de vuelo a cambio de aumentar la carga de trabajo sobre los pilotos.

Los fabricantes, definen en sus manuales de operación de las aeronaves los procedimientos estándares, *Standard Operational Procedures -SOP-*, indicando cuál es el piloto que opera la aeronave - *Pilot Flying -PF-* y cuál es el encargado de monitorear a éste, *Pilot non Flying -PNF-*, de manera tal de redundar la seguridad operacional y complementar las tareas, independientemente de ser siempre el Comandante el responsable de toda la operación. De esta forma habrá dos personas que trabajan conjuntamente y coordinadamente siguiendo sistemáticamente los procedimientos para lograr un vuelo seguro y económico.

En otro capítulo, se considera al resto del personal involucrado en las operaciones aéreas por ser muy necesarios para llevar a buen término el desarrollo de las mismas y también definen los elementos con que cuenta el sistema a la hora de evaluar el rol y funciones del Comandante de aeronave y su entorno jurídico.

1.5 Un gran piloto, un mal Comandante. *Ignorantia factis, non iuris excusator.*

Ignorantia factis, non iuris excusator, es un principio que tiene origen en el Derecho romano y supone que la ignorancia de una norma no es excusa del cumplimiento. Aun siendo estricto el mandato de esta frase cuando se habla de seguridad operacional, se torna difícil de cumplir y exigir en la práctica, debido al extenso y múltiple marco normativo y operativo donde desarrolla sus actividades el Comandante de aeronave. Se pretende que su visión y comprensión abunde en la responsable carga profesional de su ejercicio, a sabiendas que el desconocimiento es el mejor socio de una catástrofe.

Suponga la existencia de la mejor aeronave imaginable técnicamente por un lado y, además, en su interior acomode la tripulación más preparada y entrenada y, finalmente, rodéese de la existencia cuidada de todos los mecanismos de seguridad preventivos y correctivos, tanto en tierra como en el aire. Esta situación totalmente virtual que se crea, no le garantiza ni le asegura que no pueda ocurrir un hecho dañoso. Tampoco esto, recalifica negativamente al medio aeronáutico, contradiciendo las afirmaciones virtuosas que hasta el momento se aseveran respecto del transporte aéreo, como el más seguro estadísticamente verificado. Se puede agregar a esta situación ideal imaginaria, un piloto que busca naturalmente la eficiencia en sus tareas dando prioridad a la seguridad y, a veces, tomando decisiones operativas que pueden ser costosas para la compañía, pero son las únicas posibles en pos de la seguridad operacional. Ocurre con los cambios de destino por cuestiones meteorológicas extremas, como ejemplo de otras tantas propias de la actividad o derivar la aeronave hacia otro aeropuerto por cuestiones técnicas o por el vencimiento del tiempo de tareas de la tripulación lo que conlleva a una cancelación comercial.

Es para ello importante en las decisiones, la independencia profesional sin otra presión que responder con responsabilidad técnica y legal a sus tareas. Todo esto, además de contar con la formación profesional que incluye el conocimiento cabal de las normas que contienen legalmente su actuación. En todo también influye además, la vida personal del Comandante de aeronave, como importante contenedor social y la calidad laboral sobre las condiciones en la empresa, como ocurre con los ingresos económicos y los tiempos de tareas y descansos, siendo estas responsabilidades propias de los operadores, para evitar las fatigas y síntomas de estrés que se pueden manifestar durante los vuelos y afectar así a la seguridad operacional.

Contribuyen con los anteriores, las actuaciones protectorias de las Asociaciones de Pilotos y la comprensión lógica, por parte de los Operadores aeronáuticos que resuelven las Convenciones Colectivas, Paritarias y acuerdos laborales. Las tareas y responsabilidades en la administración de la mejor situación profesional propia, dependen del mismo Comandante de

aeronave que ya no puede transferir al Operador o a la Asociación, justificación alguna por el desconocimiento de su contenedor jurídico.

La evolución histórica de la aviación, el Comandante de aeronave y los juristas adaptando el Derecho Aeronáutico, muestran una universalidad de factores entorno a la actividad aeronáutica y una realidad económica, política y social. La aviación es la forma más barata de viajar en relación a la cantidad de pesos por kilómetros recorridos y la extraña contradicción en su opción de elección, la marca el ambiente dónde se desarrolla, lejos de la tierra y, por ello, poco natural. La posibilidad de superar grandes distancias en poco tiempo, se contradice con el miedo a volar de un gran porcentaje de la población y, fundamentalmente, el hecho de depender de terceros en la conducción de la aeronave, ya que hay alguien que controla y decide nuestro propio destino, nuestro futuro inmediato. Estos antagonismos son los que diariamente contempla el Comandante de aeronave, mientras piensa que todas sus decisiones son correctas sin conocer cabalmente el enmarañado contexto de todas las actividades que controla.

Muchas soluciones a los problemas presentados en el desarrollo de su actividad, encuentran respuesta en las normativas de las que se nutre y que habilitan su función. La misma es técnica específica a través de las directivas del fabricante. Las directivas de circulación aérea. El Código Aeronáutico. Los Reglamentos de Vuelo. Los Convenios Colectivos de Trabajo. Las normas internacionales emanadas por la Organización Internacional de Aviación Civil -OACI-. Por la Organización Internacional de Transporte Aéreo -IATA-. Hay muchos Acuerdos, Protocolos y Convenios Internacionales. Son muchos documentos y normas pero el conocimiento de ellos contribuye a las mejores decisiones en pos de la seguridad operacional.

Conclusiones parciales del primer capítulo.

Como conclusiones parciales del capítulo, que nos presenta al Comandante de aeronave y el Derecho aeronáutico en un camino conjunto de evolución histórica y normativa, vemos que el desarrollo de la Aviación Comercial que los abarca, sigue un camino de natural supervivencia a las históricas etapas técnicas, comerciales y jurídicas, con base en la seguridad operacional y hoy, más que nunca, las opciones son para los que sean eficientes, efectivos y eficaces en las tareas y con prioridad en la seguridad a sabiendas que sólo bastó un accidente para llevar al fracaso muchas empresas de aviación.

Como se observa en el punto 1.3, sobre el marco actual mundial y particular de nuestro país, en cuanto a la política aerocomercial y la incorporación de la competencia entre alianzas,

cielos abiertos y líneas de bajo costo, se debe estar atento a lograr esta transición del modo más ordenado posible, para consolidar un camino ya iniciado y sin vuelta atrás en la aviación mundial. Competir con luz propia y no generando sombras sobre el resto es la fórmula.

En todo este progreso, es necesario el acompañamiento de las ciencias jurídicas del Derecho Aeronáutico, nutrido de una gran cantidad de Convenios internacionales y Leyes que, en tan poco tiempo de vida, marcan definitivamente su evolución económica y social. Basta detenerse nuevamente en los títulos anteriores expuestos, para comprender cómo el Derecho aeronáutico y el instituto del Comandante de aeronave, vienen siendo los actores destacados del discurso respecto al contenido y contenedor de ambos en esta propuesta de investigación. Cuando las legislaciones internas y externas satisfacen con retardo las exigencias de la actividad aeronáutica, nos llevan a verificar su complejidad en la articulación y la reglamentación.

Debido a la internacionalidad de la actividad y la similitud con la figura del Capitán de barco, se toman las bases de la misma legislación. Con el transcurrir del tiempo y el avance en las nuevas tecnologías, se desarrolla más el marco jurídico del transporte aéreo, como se ve en el año 1929, y no tanto el instituto del Comandante de aeronave, a pesar de los variados intentos. Hoy es el comité jurídico de la OACI que está a cargo y recibe informes de varias organizaciones de Derecho Aeronáutico y Asociaciones de pilotos, para contribuir a la formación del Estatuto ya muy necesario. Uno de ellos es el Instituto Iberoamericano que elabora un Proyecto. A nivel global la IFALPA, pelea por el reconocimiento profesional independiente con su título y grado permanente, para contrarrestar este grado de inestabilidad en las relaciones laborales de los pilotos.

Surgen las funciones generales del Comandante de aeronave, como las entienden la mayoría de las administraciones estatales en las distintas áreas como en las “técnicas” de eficiencia y condiciones de seguridad, en las “disciplinarias” con poder sobre la tripulación y de autoridad sobre los pasajeros y de “acción” sobre el delincuente o el infractor a bordo, en las “notariales” con el registro de nacimientos, defunciones, matrimonios y testamentos ocurridos a bordo, propios de un oficial público aplicando normas de derecho civil sobre instrumentos públicos y haciendo plena fe o, finalmente, en las de “representación” del explotador, protegiendo sus intereses y receptando los reclamos propios de la actividad. Todas ellas comprendidas en el desarrollo de los próximos Capítulos 2 y 3.

CAPITULO 2

EL COMANDANTE DE AERONAVE COMO OPERADOR TÉCNICO

Este capítulo, centra su estudio entorno al piloto Comandante de aeronave inmerso en su actividad profesional, dentro de la Aviación Comercial, como operador técnico y autoridad indiscutida en pos de la seguridad operacional y, por delegación del explotador, como operador mercantil, en los actos jurídicos propios y con el mismo objetivo. Se ven las tareas operativas cotidianas, considerando que el gobierno eficiente de los recursos administrados a él, redundan en la eficiencia de la operación y son innatos en su conducta de buen profesional, por lo que se orienta la mirada crítica sobre los aspectos jurídicos propios de la materia.

Se ve el trato que le da al instituto, la Organización de Aviación Civil Internacional-OACI- en lo referente a seguridad y operaciones aéreas y la Asociación Internacional de Transporte Aéreo-IATA- en las mismas áreas, además de la mercantil.

2.1 Operaciones aeronáuticas. Estresores laborales.

La conducción técnica de la aeronave, en forma eficiente y segura, es una tarea de “eternas e interminables horas de placer y ocio, interrumpidas por segundos de pánico”, frase anónima que no se puede referir para premiar al autor y escuchada en alguna cabina de vuelo e incorporada conceptualmente, por ser fiel y descriptiva y de la tarea sistemática, ordenada y segura dentro de la cabina de vuelo, frente a algún tipo de evento anormal o emergencia que se pudiere presentar y que, naturalmente, se presenta. Para resolverla apropiadamente debiera ser suficiente el entrenamiento y la instrucción regular a la que es sometida, en su formación y capacitación permanente, la tripulación técnica. Las decisiones son siempre espacio-temporales frente a los hechos anormales o críticos y el criterio personal en juego y, con mayor peso su sentido común y el conocimiento de los procedimientos y normas, llevan o no a la exposición pública de una mala resolución, cuando resulta en accidente o hecho antijurídico.

La observación expuesta, obliga ahora a imaginar un día real de actividad de vuelo de nuestro investigado y es así como se lo ve preparando el mismo, desde ingesta de un adecuado desayuno, vistiendo el distintivo uniforme y revisando el maletín de vuelo con todos los manuales, publicaciones y elementos necesarios para la tarea, como son con los auriculares, los protectores auditivos, linternas, chaleco fluorescente y la documentación que certifica sus habilitaciones y licencias y, además, una valija con los elementos necesarios para vivir en la posta de varios días, en otro lugar a miles de kilómetros. Sigue la búsqueda programada en su domicilio, por parte del transporte que lo conduce hacia el aeropuerto que, además, significa

estar varios días fuera del domicilio y la ausencia de algún evento social familiar, como ya ha ocurrido con el nacimiento de su hijo, por ejemplo.

Ya en la oficina de pre vuelo de la aerolínea, decide los parámetros de vuelo en conjunto con el copiloto y el despachante de aeronaves, observando las condiciones técnicas específicas de la aeronave para su vuelo, la meteorología y la documentación para la correcta distribución de los pesos y el balanceo de la aeronave. También el estado de los aeropuertos en los que se opera y los servicios recurrentes de los mismos. Nacen las primeras indicaciones operativas sobre el vuelo, direccionando la carga de combustible e iniciando todos los cálculos para definir el plan de vuelo y el despacho operativo.

Una vez arribado a la aeronave, se produce el chequeo técnico de seguridad exterior e interior de la aeronave, que incluye la verificación de los sistemas operativos y de navegación y la carga de datos en las computadoras de a bordo. Mientras, la tripulación de cabina efectúa controles similares respecto de los equipos de seguridad y recibe a los pasajeros. Finalmente, antes del cierre de puertas, se suma la colaboración el *crew chief* o coordinador de rampa, acompañando todas las actividades conducentes a la operación de preparación del vuelo y la del despachante de aeronaves, que aporta los datos de performance actualizados para el despegue y el vuelo, el estado de la carga de las bodegas y la posible existencia de algún material peligroso, mientras, el personal de tráfico, cierra la documentación del pasaje para completar así todos los requisitos legales necesarios y previos al despegue.

Los procesos operativos continúan con las listas de chequeo previas al encendido de los motores y las listas posteriores al mismo, hasta la preparación para el rodaje en la superficie de maniobras, es decir la plataforma y calles de rodaje donde se está desplazando la aeronave con su propia propulsión, hacia la cabecera de la pista en uso y, finalmente, el despegue como una de las maniobras más crítica y delicada del vuelo. Se puede identificar este momento e imaginar los primeros errores en el accidente que mencionamos en nuestra presentación, LAPA 3142, donde es inapropiado todo el procedimiento de preparación y alejado del que describimos como estándar por no existir la verificación, lectura de listas y, finalmente, la no reacción frente a la anomalía de no haber colocado las superficies hipersustentadoras o *flaps* necesarias para el despegue.

Sigue la etapa de ascenso, hacia el nivel de crucero donde se inicia la atención de los pasajeros por parte de la tripulación de cabina, mientras la técnica, controla la navegación de crucero que puede ser de muchas horas y obliga a prever, permanentemente algún evento anormal posible y obligar el re direccionamiento de la aeronave hacia algún aeropuerto de

alternativa. Mientras, en una realidad laboral más relajada que la mayoría de los vuelos lo permite, se produce la ingesta de comidas y el descanso de parte de la tripulación en función de la duración del vuelo.

Próximos al destino, se prepara la aeronave para el arribo al aeropuerto de llegada, mientras, se da lugar a un nuevo aumento de concentración para la aproximación y el aterrizaje y las comunicaciones son sólo referidas a lo estrictamente operativo en el concepto de “cabina estéril”, y son para sólo las variables meteorológicas o condiciones particulares del aeropuerto. Una vez en tierra y con la aeronave en la posición final asignada por el aeropuerto, se produce el desembarco de los pasajeros y la recepción de la documentación correspondiente. Interviene ahora el personal técnico de tierra para recepción de la aeronave, atender alguna novedad técnica surgida durante la expedición y proceder a la preparación del próximo vuelo que, posiblemente, es efectuado por la misma tripulación. Este ciclo operativo, se puede repetir hasta cinco veces en el mismo día por la misma tripulación.

Todo el contexto operativo de las líneas aéreas, es desarrollado, normalizado y fiscalizado por la Dirección General de Aviación Civil - DGAC- de cada país. Para el nuestro la denominación es Administración Nacional de Aviación Civil - ANAC -.

Es la autoridad aeronáutica de la República y es un organismo descentralizado y dependiente del Ministerio de Transporte y es el encargado de normalizar, regular y fiscalizar la aviación civil, instruyendo e integrando a la comunidad aeronáutica garantizando la seguridad y excelencia de la misma.

Como reza su portal institucional y explica que actúa sobre la infraestructura y el personal. Referido a los últimos y en particular a los pilotos, establece los tiempos de vuelo y los períodos de descanso correspondientes (OACI, 2006) para la realización segura de las operaciones de vuelo.

Cada vez que una de las tareas operativas de las maniobras de vuelo observadas se ejecuta, existe una norma que la manda, regula y define, nacida de los múltiples organismos que la regulan y refieren a las cuestiones de responsabilidad, daños y seguridad. Es importante conocer cuándo se inicia un vuelo y cuáles son los eventos que lo definen. El cierre de las puertas, la aplicación de potencia motriz para el despegue o todo el tiempo de servicio? Sobre estos y otros interrogantes, la doctrina ha sentado las bases de la actual normativa.

De las mismas tareas en la vemos actuando al Comandante de aeronave surgen, por carga natural laboral y otras personales, los denominados estresores laborales. Se define al estrés

como la forma de responder del organismo frente a las exigencias del medio donde desarrolla sus actividades. Es una reacción natural preventiva del mismo, ante las agresiones del medio, protegiendo como una barrera, posibles daños irreversibles en el organismo afectado. Nace, básicamente, de un complejo proceso que involucra entre otros el desarrollo de nuevas tecnologías, la globalización, los cambios en el mercado y las políticas aerocomerciales que impactan directamente en la actividad y las organizaciones empresariales que la desarrollan, como ocurre particularmente con las empresas de transporte aéreo. Esto obliga a ir adaptando las regulaciones que permitan la supervivencia de las mismas, y que recaen, finalmente, sobre los profesionales pilotos, que soportan grandes cargas de estrés evaluados en la actualidad, como la tercera comunidad de profesionales que las vive a nivel mundial. (Casalnewa y Di Martino, 1994).

Según Zoppi (2008), hay una relación directa con el lugar de trabajo del piloto, su pequeña oficina que es la cabina de vuelo, la relación formal verticalista entre personal que no conoce, los procedimientos estandarizados estrictos, la gran cantidad de concentración en las operaciones, un ambiente aislado del exterior, el riesgo de vida para todos los ocupantes, las decisiones a tomar en poco tiempo y en base a información imprevisible y con cambio de roles. En todos los casos, se puede inferir lo importante que resulta la figura del Comandante como líder generador de directivas lo más acertadas posible y con base normativa técnica y jurídica.

En concordancia con lo manifestado por Aguirre y Vauro (2008), es posible afirmar que:

El escenario de trabajo de los pilotos de aeronaves comerciales está colmado de potenciales fuentes de estrés, constituyéndose éstos como una serie de estímulos tensionantes que impactan directamente sobre su bienestar y calidad de vida causando, en muchos casos, insatisfacción laboral, estrés y burnout, entre otros.

La progresión de los mismos afecta a las empresas y su personal ya que los pueden llevar hacia las malas decisiones típicas conocidas y previas al accidente en el medio o el largo plazo.

También se relaciona el estrés con la satisfacción laboral y el modo en que el individuo percibe subjetivamente sus experiencias en cantidad y calidad de tareas en la que participa. Sobre esta observación, se ve y se percibe diariamente, la incidencia que está causando la nueva política aerocomercial en curso que está “amenazando” a la comunidad de pilotos argentinos en sus condiciones laborales ya degradadas, pero aun con potencial negativo hacia la precarización aún mayor.

Según informaciones del fabricante de aeronaves Boeing en su reporte *Statistical Summary of Commercial Jets Airplane Accidents Worldwide Operations 1959-2015*, tres de cada cuatro accidentes son producidos por errores humanos en individuos correctamente calificados profesional y psicofísicamente aptos, pero sometidos a una carga laboral propia de sus organizaciones deficientes en controlar la calidad y la cantidad apropiada de actividad aeronáutica. Así, surgen porcentajes de errores tales como 72% por fallas atribuidas a errores de la tripulación, 10% por fallas de la aeronave, 8% por factores climáticos y el resto, entre fallas de los sistemas de control de tránsito aéreo y otras causas. Respecto a la tripulación, el gran porcentaje, dentro de esta proporción, se le atribuye al Comandante de aeronave por errores de omisión en su táctica procedimental. Son las decisiones inmediatas sin sustento profesional o desconocimiento de alguna norma técnica o normativa.

Seguramente la generación y el cumplimiento de normas adecuadas, son herramientas más que suficientes para mantener un margen aceptable de seguridad operacional muy necesaria para la tarea y como directrices para el Comandante de aeronave en su función de administrador de los recursos humanos y materiales puestos bajo su dirección y responsabilidad en cada operación.

2.2 Personal aeronáutico. Tripulación técnica. Tareas. Manual de Operaciones.

Videla Escalada (2000), comenta la necesaria participación e intervención de las personas frente a la cosa inerte que es la aeronave, aún para el caso de las máquinas no tripuladas. “Son las personas que ponen su actividad al servicio directo de la aeronavegación”. Son los mismos que están regulados por el Derecho Aeronáutico y el Derecho Laboral y ambas materias imponen la intervención estatal, en la regulación de las calificaciones de las personas aeronáuticas como lo dice el artículo 76 del Código Aeronáutico:

Las personas que realicen funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves de matrícula argentina, así como las que desempeñen funciones aeronáuticas en la superficie, deben poseer la certificación de idoneidad expedida por la autoridad aeronáutica. La denominación de los certificados de idoneidad, las facultades que éstos confieren y los requisitos para su obtención, serán determinados por la reglamentación respectiva.

Se acota ahora la observación, por razones del instituto que nos ocupa, al personal aeronáutico que conforma la tripulación técnica, refiriendo brevemente a la de cabina porque

en conjunto, conforman una comunidad físicamente confinada dentro de la aeronave en vuelo y con funciones similares, bajo la autoridad y dirección del Comandante de aeronave.

La tripulación de cabina de pasajeros -TCP- o asistentes de vuelo, se relacionan con las directivas de seguridad y control de la conducta y comportamiento de los pasajeros disruptivos por delegación del Comandante de aeronave, teniendo en cuenta además, que toda la comunidad aeronáutica cuenta con la colaboración de los pasajeros, en forma activa frente a algún tipo de emergencia, que pueda ocurrir en vuelo o en tierra, por lo que deben ser instruidos y guiados en la tarea. Además, la tripulación de cabina controla medidas de seguridad tales como no fumar a bordo, el uso de artefactos electrónicos que pueden interferir con las operaciones, el control de fuegos o humo a bordo, el control de derrames de sustancias tóxicas, las posibles amenazas de artefactos explosivos a bordo, las despresurizaciones, la preparación de la cabina para el caso de un aterrizaje forzoso o amaraje y la incapacitación de algún piloto. Este párrafo hace justicia a la importante colaboración necesaria de la tripulación de cabina como asistentes al vuelo en todas las operaciones en las que sustenta su autoridad el Comandante, más allá de las asignadas por las autoridades de las líneas aéreas, que refieren a los servicios a bordo tales como el servicio de comidas, los entretenimientos y las ventas de productos sin impuestos.

También influyen las actividades complementarias de los otros actores aeronáuticos del sistema que se mezclan entre los recursos humanos y materiales, el personal aeronáutico tripulante técnico de vuelo, de servicios y mantenimiento en tierra, despachantes, meteorólogos y, además, los recursos materiales como lo es la misma aeronave cuando se relaciona con la atmósfera como elemento material y el entorno de sus maniobras en vuelo y con la pista y sus instalaciones dentro del aeropuerto. Fundamental consideración tiene la forma en que los gobiernos administran, regulan y legisla la relación de todos estos componentes del sistema aeronáutico, para la mayor seguridad y eficiencia estatal de este importante servicio. Toda la normativa emergente, es el soporte de comunicación, directivas y ejecución que dan forma a la figura de autoridad del Comandante de aeronave.

Otro actor importante a nivel internacional, surgido a la luz debido a los conocidos acontecimientos del 11S en los Estados Unidos, es la figura que se incorpora dentro las aeronaves como oficial de seguridad a bordo. A pesar de lo novedoso que puede resultar el tema, hay países como Israel, Inglaterra, Rusia y Estados Unidos con el denominado Federal Air Marshall -FAM-, donde esta figura existe desde hace años. Estos se embarcan cada vez que exista la llamada “matriz de amenaza”, en función de las características del vuelo por las rutas y calidad de pasajeros a bordo. Responde al poder de policía que tiene cada Estado, al ser un oficial

público por el designado y atiende particularmente los casos de secuestro de aeronaves o interferencia ilícita o el caso de algún pasajero disruptivo, fortaleciendo la seguridad operacional y soporte de las tripulaciones de vuelo y cabina de pasajeros. Están contemplados en el Protocolo de Montreal de 2014 y la modificación del Convenio de Tokio de 1963 y obliga a cada Estado a firmar acuerdos bilaterales o multilaterales para su implementación. No está instrumentado aun en nuestro país, por no ser considerado un peligro latente de la seguridad operacional en referencia a la problemática actual internacional de los grupos terroristas.

Actualmente, la tripulación técnica mínima es la de un Comandante y un copiloto, perdiendo vigencia el ingeniero o técnico de vuelo regulado en muchas antiguas aeronaves que están quedando fuera de servicio poco a poco. Los mismos, son titulares de una licencia de vuelo que los obliga y reglamenta durante todas las operaciones de vuelo y en tierra. La misma se denomina Piloto de Transporte de Línea Aérea - TLA - obligada para el caso del Comandante y de Piloto Comercial de Primera Clase - PCP- para el copiloto, además de los condicionamientos legales para poder ejercerla, como lo es estar en goce de sus derechos civiles, no ser mayor a 65 años de edad, someterse a exámenes médicos de rutina, cumplir con las normas de entrenamiento periódico en simuladores de vuelo, satisfacer las inspecciones técnicas reguladas por la autoridad aeronáutica y tener conocimiento de la legislación vigente tanto nacional como internacional.

Merece un párrafo especial nuevamente, la función del copiloto o segundo Comandante ya que funcionalmente, depende del Comandante y es delegado por este cada vez que lo considere necesario, actúa como su principal asistente en todas las tareas de vuelo y está en entrenamiento permanente para ocupar su lugar en el futuro dentro de la compañía o, en modo inmediato durante el vuelo, cada vez que exista una incapacitación psicofísica del mismo.

El tamaño de la figura de este “empleado jerarquizado” y responsable de la conducción técnica y jurídica de la aeronave, se mide y compara con su posición particular de las atribuciones y autoridad con la que se lo embiste en cada vuelo y enfrentando cada hecho anormal que se presenta en la actividad aeronáutica específica. A esto se lo denomina responsabilidad.

Es ahora donde la hipótesis de la temática elegida cobra “vida jurídica” con el término responsabilidad. ¿Es adecuado y suficiente el marco normativo frente a la respuesta que debe dar un individuo a la sociedad ante situaciones o hechos que han generado un daño que el ordenamiento considera una manifestación antijurídica? Esto incluye todas las acciones y perjuicios, más allá del accidente catástrofe. Se sabe claramente que esta responsabilidad es

Civil por causas de resarcimiento frente a cualquier persona o cosa damnificada por no cumplir alguna obligación correspondiente a su investidura y funciones por los deberes jurídicos asumidos con el mismo cargo de Comandante de aeronave. Es Penal, frente al tipo legal regulado por las leyes locales e internacionales y responde por su función Administrativa, en todos los casos que le correspondan como funcionario público. Se sigue profundizando en el contenedor normativo detrás de este instituto, para entender si su correcta administración es pertinente o, las violaciones del mismo, terminan mostrando resultados no deseados.

Respecto de las funciones del Comandante, siendo la única autoridad a bordo, lo que significa la conducción técnica segura dentro de lo que la reglamentación le manda, se obliga a conocer la legislación, los procedimientos y las disposiciones de operación de la empresa para complementar la dirección jurídica. De esto surge, como lo indica el Artículo 79 del Código Aeronáutico Argentino, que “el piloto habilitado para conducir la aeronave, investido de las funciones de Comandante, será designado por el explotador, de quien será representante”.

Según indican los Manuales de Operaciones de las Empresas aeronáuticas - MOE -, sus obligaciones previas y posteriores del vuelo asignado son:

Llevar a cabo la conducción segura y eficiente de su vuelo.

Cumplimentar las Normas vigentes y políticas establecidas por la autoridad aeronáutica y la empresa.

Completar las listas de chequeo – *check list* – en su totalidad.

Verificar la documentación, uniformes y tiempos de descanso de su tripulación.

Verificar elementos de seguridad y equipamiento normalizado para la operación correspondiente.

Completar la documentación necesaria para efectuar el vuelo antes, durante y a la terminación del mismo.

Responsabilizarse de las condiciones técnicas y de mantenimiento de su aeronave y actuar en consecuencia para el caso de alguna novedad.

Efectuar las operaciones de vuelo en forma segura y eficiente según la política operativa de la empresa y su criterio profesional.

Responsabilizarse por la seguridad de la tripulación a su cargo, pasajeros, carga y correo a bordo.

Hacer respetar la disciplina a bordo pudiendo desembarcar tripulantes o pasajeros sino cumplieran sus órdenes.

Rechaza a bordo las personas intoxicadas con alcohol, drogas o narcóticos.

Respecto a sus funciones, consideradas en el mismo MOE:

Representa legalmente a la empresa, ejerciendo la autoridad que le corresponde. La misma surge de las reglamentaciones y convenios vigentes.

Es autoridad para la operación segura de la aeronave.

Es autoridad para todos los miembros de la tripulación dentro de la aeronave y fuera de la misma lejos de la base operativa primaria.

Es autoridad para los pasajeros durante el vuelo, es decir en el período comprendido entre la apertura y cierre de las puertas de la aeronave.

Puede elegir el mejor curso de acción que considere en interés de la seguridad operacional, desviándose de los procedimientos normados y declarar las situaciones de emergencia cuando lo considere necesario.

Supervisar la correcta ejecución de los procedimientos normales, anormales y de emergencia de todos los miembros de la tripulación tanto en tierra como en vuelo.

Coordinar y distribuir roles y tareas a la tripulación y personal de tierra cuando sea necesario.

Transmitir conocimientos y experiencia a otros pilotos bajo su comando, dando cuenta a sus superiores cada vez que existan irregularidades en las actuaciones.

Deber de cumplir las órdenes políticas o militares de interceptación y acatarlas para el caso que no afecte la seguridad de la operación y contribuye con las acciones diplomáticas que sean necesarias.

2.3 Seguridad Operacional. Obligaciones. Seguridad en tierra. Seguridad en vuelo.

“Es mejor estar preparados para lo que nunca va a suceder... a que suceda algo para lo cual no estamos preparados”, reza el encabezado de presentación de los cursos de seguridad operacional interna de nuestras empresas nacionales y coincidente con el del Equipo Go Team por circular 285-AN/166 sobre accidentes de aviación.

La cronología de los tiempos aeronáuticos nos separa, por más de en una centuria, de los inicios cuando volar era una aventura. Hoy el transporte aéreo es uno de los medios más importantes desde el punto de vista social, económico y estratégico, como ocurre en el caso particular de nuestro, convertido en un medio seguro y eficiente que prioriza la seguridad operacional frente al servicio propio del transporte aéreo y el cumplimiento de horarios, la calidad del servicio y la eficiencia económica de la operación. Este concepto se repite en esta exposición, por ser directriz en las políticas internas de la mayoría de las empresas que operan en el mundo y es sustento de esta investigación.

Al principio de los tiempos aeronáuticos, la seguridad se refiere solamente a la aeronave y su diseño en el concepto ingenieril y a prueba de fallas, en la lucha permanente contra la física y la atracción de la gravedad. Se trata de una actividad con tecnología básica, pocas infraestructuras y sin reglamentación que centra su objeto en cuestiones técnicas investigando y mejorando esos factores solamente. Con la llegada de nuevas invenciones, como ocurre con los pilotos automáticos, los motores a reacción y los mejores sistemas de comunicación, se orienta la seguridad operacional al factor humano y la gestión recursos para llegar actualmente a los conceptos de *Crew Resource Management -CRM-* y *Line Oriented Flight Training Event Rules-LOFT-* centrandolo en los individuos e ir mutando lentamente a la realidad actual donde se lo incorpora dentro del contexto operacional, propio de las organizaciones y dentro del modelo elaborado por el Prof. James Reason, sobre el accidente organizacional. Afirma que el mismo se produce en tanto se sucedan cierta cantidad de factores necesarios, aunque no suficientes, para burlar las defensas del sistema ante fallas humanas activas y la combinación con las fallas latentes de la organización.

Coincidentemente hay que referir nuevamente el vuelo 2142 de LAPA, por ser un *leading case* en la materia, debido a la cultura empresarial generada en la empresa y a la administración y formación de las tripulaciones técnicas de vuelo, llegando a las conclusiones finales para afirmar que se trata de un accidente organizacional y a la calificación jurídica de estrago culposo.

La obligación de atender a la seguridad operacional, por parte de la organización de acuerdo a las indicaciones de la OACI en su Manual de Seguridad Operacional, sugiere definir las políticas y los procedimientos como la directriz para todo el personal operacional y, en particular, los pilotos, asignando los recursos necesarios para la actividad, copiando las mejores prácticas de la industria aeronáutica debido a los continuos avances y, finalmente, incorporando los reglamentos que rigen la aviación civil.

La reglamentación, se relaciona con la aviación comercial y el nacimiento de la OACI en el año 1947, con el objetivo de los Estados firmantes, de respetar las normas comunes generadas para contribuir a la seguridad en general, aceptando el permanente progreso y avance tecnológico del medio aéreo como objeto de continua regulación a nivel nacional e internacional, tendiente a protegerla como bien jurídico primario soportado por todas las legislaciones. Hoy se suma la IATA y ambas organizaciones conforman en binomio, las dos entidades internacionales fundamentales en la materia.

El Convenio de Chicago de 1944 sobre la OACI, sienta las bases del desarrollo seguro de los servicios del transporte aéreo desde el mismo preámbulo y lo mantiene constante en todas las materias que trata y regula y también se ve reflejado en el Art. 44 donde se dispone desarrollar técnicas y principios en pos de la seguridad. Es la base de todas las normas que le siguen, como son las reglas de vuelo, los servicios aeroportuarios, los servicios de radio, los servicios de meteorología, los certificados técnicos de aeronavegabilidad de las aeronaves y los certificados de idoneidad y licencias de las tripulaciones, de forma tal de poder garantizar la seguridad en todas las operaciones. Se los ve reflejados en los Anexos 1 de la OACI, sobre las licencias del personal, el Anexo 6, sobre la operación de las aeronaves, el Anexo 8, sobre aeronavegabilidad y el Anexo 17, sobre la seguridad y la interferencia ilícita.

Es destacable la habilidad jurídica con la que la OACI delega, en cada Estado contratante, la competencia para establecer sus propias normas y reglamentos, sabiendo que esa misma autonomía, en la materia de seguridad, es objeto de serias exigencias a demostrar en el momento de definir los acuerdos bilaterales en el transporte aéreo y la navegación sobre otros territorios.

En aviación, se habla de seguridad operacional, refiriendo al conjunto de normas preventivas que tienen como objeto disminuir las causas que puedan interferir en el desarrollo de la actividad aérea. Así es como la OACI, en su Manual de Seguridad Operacional, la define como:

Estado en que el riesgo de lesiones a las personas o daños a los bienes se reduce y se mantiene en un nivel aceptable, o por debajo del mismo, por medio de un proceso continuo de identificación de peligros y gestión de riesgos.

Queda claro la relatividad del término ya que la seguridad perfecta es un objetivo imposible como dictamina el Comité Económico y Social Europeo sobre el tema Seguridad de los transportes.

Diferenciamos la seguridad en torno a la aeronave y su operación, como seguridad en vuelo o *safety* y a la seguridad alrededor de las infraestructuras aeroportuarias, en tierra o *security*. Ambas en constante adecuación y cambios frente a los nuevos desafíos que ofrece la realidad de los tiempos aeronáuticos. Para Mario Fochi (2015), la primera se refiere a la seguridad operacional con carácter técnico operacional y la segunda con carácter jurídico y político relacionado con los actos de interferencia ilícita.

Sabiendo que el factor humano se relaciona directamente con el accidente aéreo y, en particular, con las tripulaciones de vuelo, es importante la valoración y respeto de las normas laborales específicas como son los períodos de servicio, los de descansos y los exámenes psicofísicos, más allá de la preparación técnica de las mismas, para la operación estandarizada de las aeronaves.

Todas las administraciones estatales, cuentan con los instrumentos legales y las instituciones necesarias para poder efectuar controles y verificar el cumplimiento de las normas que atienden a la prevención y también, una vez que ha sido violada la barrera protectora de la seguridad operacional y se ha producido algún tipo de daño, con los instrumentos para reprimir y sancionar. Las mismas, terminan también siendo preventivas, al ser disuasorias y corresponden a los delitos y faltas compartidas en la codificación de nuestro régimen legal, entre el Código Penal y el Código Aeronáutico, debido a las varias figuras que fueron mudándose del uno al otro. Este es un punto muy importante a tener en cuenta por la necesaria actualización y modificación del Código Aeronáutico vigente.

Con más facilidad se identifica la cuestión penal en el Derecho Internacional, debido a la gran cantidad de Convenios en la materia, aunque no todos hayan sido homologados por nuestro país, es conveniente tener un anticipo antes de llegar al Capítulo 3:

Tokio 1963, sobre infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de las aeronaves. Reconoce al Estado de matrícula como el encargado jurídico de los delitos cometidos y habilita al Comandante de aeronave para que adopte todas las medidas que crea conducentes para controlarlo, prevenirlo o evitarlo.

La Haya 1970, sobre la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves. Se tipifica el delito o el puro intento y el modo de enjuiciarlo.

Montreal, 1971 y Protocolo en la misma ciudad en 1988 para la represión de actos contra la seguridad de la aviación y en aeropuertos respectivamente. Comprenden todos los hechos por destrucción o daño, colocación de sustancias o artefactos peligrosos, afectación de

instalaciones para los servicios aeronáuticos, comunicaciones falsas hechas con dolo y que pongan en peligro las operaciones aeronáuticas y actos de violencia contra personas o instalaciones en el aeropuerto o aeronaves en las plataformas.

Pekín 2010, Conferencia Diplomática para adoptar las enmiendas a los dos anteriores y como consecuencia de los atentados del 11 de septiembre de 2001.

2.4 Accidente o incidente aeronáutico. Investigación técnica y jurídica.

Algunos números que brinda la OACI, en sus Boletines Anuales de Seguridad Aeronáutica, dan parte de datos tales como que, más de un tercio de los accidentes se producen en la etapa de despegue y un valor levemente superior en la de aterrizaje, un cuarto, en las fases de ascenso y descenso y un décimo, solamente durante la etapa de crucero. Respecto de la responsabilidad de los pilotos, el porcentaje alcanza los dos tercios sobre la figura del exceso de confianza y la mala lectura de los indicadores. Los errores mecánicos y la meteorología cargan con el resto de los números.

Lo define Mario Folchi (2015):

Todo hecho relacionado con la utilización de una aeronave en su función específica, que causa daños a la misma, muerte o lesiones a las personas y daños a las cosas que en ella se encuentran o fuera de ellas, durante el cual la aeronave puede desaparecer o hallarse en un lugar completamente inaccesible.

Para Videla Escalada (2000):

Es cualquier acontecimiento que origine daños a personas o cosas, aun en la misma aeronave, siempre que derive del empleo de esta última en su actividad específica y que no se trate, respecto de las cosas, de daños sufridos por causa de un incumplimiento o mala ejecución de un contrato de transporte.

De ellos surgen inferencias relacionadas al accidente, como lo es el hecho de que la aeronave tiene que estar en vuelo o dispuesta a efectuarlo, entre la apertura y cierre de puertas y la muerte o lesiones de personas y daños de magnitud de los elementos involucrados, partiendo de la aeronave misma. La desaparición misteriosa el 8 de marzo del año 2014, de un vuelo de Malaysia Airlines con 240 pasajeros a bordo explica el porqué de la definición extendida de Folchi.

Como nos introduce Griselda Capaldo (2009), el Derecho Aeronáutico muestra su mayor complejidad, cuando se enfrenta al accidente aeronáutico tal que refiere al Derecho de Catástrofe, por concentrar todas las áreas del Derecho Aéreo en su plenitud, debido al gran volumen de daños en el hecho técnico. La investigación se orienta hacia la línea técnica y hacia la línea jurídica por diferentes caminos. La investigación técnica del accidente de aviación, es un instrumento fundamental de la seguridad y se trata de determinar las causas y las circunstancias del hecho, pero nunca identificar responsables mientras que su objetivo fundamental, es prevenir o minimizar el impacto de futuros accidentes, formulando recomendaciones. En cambio, la investigación judicial se encarga de analizar las causas, buscando determinar los responsables para sancionarlos administrativamente, civilmente o penalmente. A pesar de ello, se acepta la importancia del informe técnico como una importante prueba en el orden civil y penal. Aunque son dos intereses jurídicos diversos la doctrina toda, busca armonizar la convivencia de ambos ya que la investigación técnica, se desarrolla con reglas diversas al proceso judicial, que cambia la observación en el criterio de los jueces.

El concepto de “siniestro” con el que se refiere Mario Folchi (2000), da una idea integral entre lo etimológico, por las serias pérdidas que sufren las cosas y las personas y lo jurídico, sobre lo accidentado que provoca perjuicios y consecuencias legales. Abarca el “accidente aeronáutico”, como lo define OACI en sus Anexos 13 y 19 que refiere a personas que sufren lesiones mortales o graves por encontrarse dentro de la aeronave, en contacto con alguna parte de ella o los gases de escape y la aeronave involucrada que sufre daños estructurales serios que significan el recambio o serias reparaciones por afectar la resistencia estructural o las características de vuelo o la aeronave desaparece totalmente. El “incidente aeronáutico” resulta del episodio que pudo ser accidente, afecta la seguridad operacional y no causa las consecuencias del accidente. Puede ocurrir con un aterrizaje fuera de parámetros o *hard landing*, humo en cabina de pasajeros, despresurización, salidas de pistas como ejemplo de esta clase. Finalmente el “abordaje aéreo” que ocurre por el contacto físico entre dos aeronaves en movimiento en vuelo o en la superficie, sin ser colisión y cause los daños del accidente de aeronáutico. Sobre los tres conceptos vertidos prima la condición temporal, respecto del momento en que una persona embarca en la aeronave con la intención de realizar un vuelo y finaliza cuando todas han desembarcado.

Una vez ocurrido el siniestro, se inicia la etapa de investigación de los accidentes de aviación civil que se sustenta con los Estados firmantes en Chicago en 1944 y el Convenio de Aviación Civil Internacional -CACI- y se comprometen a garantizar y supervisar los

procedimientos sin interferencias ajenas al mismo. Se trata de una independencia de otras organizaciones aeronáuticas internas o externas y del área judicial y administrativa de cada Estado. La cooperación que menciona toda investigación hace referencia a la colaboración eficiente y diligente por parte de todos los Estados y autoridades involucrados en la investigación, para mejorar la calidad de la investigación técnica. También es importante la protección de la información y de las pruebas para evitar su destrucción o mal uso para fines que no sean de seguridad. Finalmente, el informe público que resulta de esta investigación debe ser fiel de los hechos acaecidos como base de las políticas de prevención emergentes del mismo.

El Anexo 13 de la OACI, en su última actualización del año 2010, regula la investigación técnica de los accidentes e incidentes de aviación, lejos de las imputaciones criminales propias de la investigación judicial, aun colaborando de la mejor forma, ya que prima siempre la seguridad. En el 3.1 dice: “el único objetivo de la investigación de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes e incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar la culpa o la responsabilidad”. Nuestra normativa es coherente con la premisa y así lo expresa el Art. 185 del Código Aeronáutico: “Todo accidente de aviación será investigado por la autoridad aeronáutica para determinar sus causas y establecer las medidas tendientes a evitar su repetición”. De ello surge que la investigación en nuestro territorio para aeronaves de matrícula argentina, será por el supuesto del Código Aeronáutico y por el de la OACI, para las de matrícula extranjera.

Existe el Manual sobre investigación de accidentes de OACI como documento 9756/AN965 que presta especial atención a la temática de las recomendaciones de seguridad.

A nivel internacional, existen importantes Instituciones encargadas de la investigaciones como las Europeas *Air Accidents Investigation Branch (AAIB)* del Reino Unido, la francesa *Bureau d'Enquêtes et d'Analyses (BEA) pour la Sécurité de l'Aviation civile* de Francia. La agencia que concentra la actividad de la Comunidad Europea es la *European Aviation Safety Agency (EASA)* que tiene autonomía jurídica, financiera y administrativa propia con sede en Colonia y opera desde el año 2003 con mandato emanado por el Parlamento Europeo y promueve la protección de los ciudadanos europeos dentro de la aviación civil adoptando normas comunes de seguridad de las mismas organizaciones, las personas, los productos y el medio ambiente. Para ello proporciona su experiencia técnica para la seguridad y protección del medio ambiente negociando acuerdos internacionales, certificando productos aeronáuticos y a las organizaciones que los diseñan, producen y mantienen y, finalmente, desarrollando y vigilando las normas y estándares de seguridad en toda la Comunidad Europea.

El *Australian Transport Safety Bureau (ATSB)* de Australia, con una función complementaria a la misma investigación y las conclusiones preventivas que es la de mejorar la confianza de la población en los medios de transporte marítimo, ferroviario y aéreo ya que es una autoridad multimodal.

El más conocido por su autonomía y profesionalismos es *National Transportation Safety Bureau (NTSB)* de los EE.UU, como agencia federal que responde directamente al Congreso, no sólo investiga los accidentes de aviación sino de todos los medios de transporte y de tuberías como son los gasoductos u oleoductos. Además de la tarea común a todas las Agencias, determinando las causas probables y editando recomendaciones preventivas, lleva adelante estudios sobre la seguridad operacional en el transporte y direcciona los recursos del gobierno para asistir a las víctimas y parientes afectados por un accidente de transporte.

En nuestro país, la autoridad es la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil -IAAC- que actúa con los direccionamientos recomendados por la OACI y otras organizaciones internacionales. El informe final, contiene abundante información en referencia a todas las materias relacionadas con el accidente como son la meteorología, la infraestructura, la navegación aérea, la operación de la aeronave afectada, sus limitaciones y performances y su mantenimiento y la capacitación de la tripulación y su experiencia de vuelo entre otras.

Debido a la complejidad y magnitud del hecho técnico, frente a la cantidad de daños relacionados, obliga a la necesidad de elaborar pruebas en sede jurídica y poder determinar la responsabilidad civil y penal por el hecho antijurídico de manera tal, que le serán de gran utilidad las ya producidas por la JIAAC las que son cedidas y usadas con fines de identificar culpas. Las pruebas cumplen este propósito múltiple y la mayoría de la normativa internacional, incorpora esta realidad. Un ejemplo a mencionar es la “cesión” de uso, por parte de los pilotos, del *Cockpit Voice Recorder-CRV*- que es el grabador de voces de la cabina, y a pesar de no existir obligación legal al respecto, lo hacen en función de aportar colaboración a la investigación técnica, aunque pudiera ser una prueba incriminatoria si fuere mal administrada su lectura y en contra de un principio constitucional. Esto resulta de especial consideración por el hecho de que la Justicia usa normalmente los resultados y pruebas para incriminar y condenar conductas antijurídicas, disponiendo de información que puede involucrar, en la investigación, al mismo personal que colabora con dicho aporte, lo que afecta la labor de la JIAAC en su tarea de seguridad operacional.

Las Circulares técnicas y Anexos de las normativas internacionales, tienden a mantener vigente el principio de uniformidad del Derecho Aeronáutico, con normas similares en todos

los Estados Contratantes. Siguen las mismas directrices, los Manuales Operativos de las empresas de transporte aéreo que, a su vez, están aprobadas por las autoridades aeronáuticas de cada territorio. Esta es la base de la prevención en la seguridad operacional y el modo en que cada empresa es responsable de la misma y principio del debate permanente de la rentabilidad versus la seguridad y motivo de importantes decisiones en la política comercial interna de cada una de las empresas. Todo va más allá de los servicios a bordo que seducen a los pasajeros clientes.

Los atentados del 11 de septiembre de 2001 al WTC, marcan el hito más importante desde el nacimiento del Derecho Aeronáutico, tanto en los conceptos de seguridad en tierra como en los de seguridad en vuelo en la creación y adaptación de normas que aún siguen en desarrollo. Son directos, los Convenios de la Haya de 1970 sobre apoderamiento ilícito de aeronaves y Montreal de 1971, sobre la misma temática. Como Protocolo suplementario se firma Pekín 2010. Veremos la importancia y el desarrollo de estas normativas en el último Capítulo 3.

Se tenga ahora presente, el accidente del vuelo 9525 de *Germanwings* cuatro años después, cuando era ya clara la operación de seguridad operacional en referencia al abandono de la cabina de pilotaje por la tripulación técnica. Otra norma incumplida por la tripulación, además de la responsabilidad estatal de la Administración alemana que permitió la presencia en cabina de vuelo de un copiloto no apto para la función.

2.5 El Comandante como representante mercantil del explotador. Daños.

El Comandante, como miembro de la tripulación de vuelo, es designado por el explotador para cumplir con la operación o misión aeronáutica que se le encomienda y su responsabilidad es administrativa, penal o civil, frente a los incumplimientos. Se ve ahora la última, es decir la responsabilidad civil aeronáutica que nace de sus obligaciones en la función y los deberes jurídicos que le corresponden. Es un legado que nace de la figura del Derecho Marítimo y orienta la actuación del Comandante de aeronave, sólo en la condición de la seguridad y desarrollo del vuelo y no para beneficio comercial del explotador. Es una función cada vez más acotada en la Aviación Comercial, ya que los representantes de las empresas en cada escala y las comunicaciones con las bases de operaciones de las empresas, acortan los tiempos y aportan soluciones inmediatas, acotando el ejercicio y la carga operativa y de responsabilidades sobre el Comandante de aeronave.

Al respecto, es necesario entender que la seguridad aérea trasciende también el ámbito de lo público, hacia las relaciones jurídico privadas, cuyo exponente principal lo constituye el contrato de transporte aéreo, refiriendo al compromiso de trasladar a las personas y cosas, de un lugar a otro en forma segura y eficiente. Sobre este punto es dónde nuestro Comandante de aeronave, debe responder ante un particular o la comunidad misma, por situaciones antijurídicas generadoras de algún daño superviviente a una tripulación bien entrenada y a los mecanismos preventivos vigentes más ordenados; pero falible al fin.

La IATA fundamenta la decisión de incumplimiento o modificación del contrato de transporte (Videla Escalada, 2000), frente a condiciones de cierto peligro, como ocurre frente a las situaciones meteorológicas adversas u otros fenómenos naturales graves, huelgas, perturbaciones políticas o sociales, condiciones internacionales inciertas donde siempre prima la seguridad del pasajero y es la decisión del Comandante de aeronave, como representante forzoso del explotador, según el Art. 79 del Código Aeronáutico, actuar de acuerdo a lo normado. Se mantiene intacto su poder de decisión, pudiendo no cumplir las indicaciones del explotador, si se compromete la seguridad de la operación y también, por el contrario, todas las necesarias para su cumplimiento, como lo define el Art. 83 del Código Aeronáutico “El Comandante de la aeronave tiene derecho, aún sin mandato especial, a efectuar compras y hacer gastos necesarios para el viaje y para salvaguardar los pasajeros, equipajes, mercaderías y carga postal transportados”

La responsabilidad civil aeronáutica, atiende los casos lesivos ocurridos durante la actividad misma entre el autor del daño y el damnificado, independientemente del vínculo entre ambos, pero considerando que la dinámica de esta actividad particular, está alimentada por recursos materiales, como son las instalaciones aeroportuarias, las ayudas a la navegación, los sistemas de comunicación y salvamento entre otros y los recursos humanos muy variados, como ocurre con los explotadores, los tripulantes de vuelo, el personal de tierra, los controladores de vuelo, los meteorólogos, el personal de seguridad, el personal de rampa, entre los varios elementos que terminan conformando un régimen jurídico particular. Así es como se debe responder por las normas del transporte, cuando genere algún daño por incumplimiento de sus deberes. Es frente al explotador por incumplimiento convencional, cuando sean daños a terceros en la superficie actuando con dolo por ser subjetiva. Cuando el Comandante se relaciona con los servicios terrestres, como los de tránsito u otros relacionados con la seguridad operacional, debe cumplir las indicaciones emitidas por él.

Claro está, que resulta indispensable también como función estatal, cuidar el equilibrio en la relación entre el usuario y la aerolínea. Para ello, se parte de la base que el primero está en evidente desventaja al ser partícipe ajeno, involuntario e inocente en esta relación jurídica y se intenta, con un sistema de responsabilidad objetiva, brindar la protección garantizada en el Art.42 de nuestra Constitución, respecto a la relación de consumo y el trato equitativo y digno, ante eventuales perjuicios que el explotador pudiera causar.

En el marco jurídico internacional, resulta imperioso una normativa uniforme tendiente a proteger a los pasajeros y la carga frente a algún derecho incumplido. Las bases del sistema de responsabilidad aeronáutica sufren una considerable variación a través del tiempo, de los cambios políticos, sociales y económicos internacionales. La fluctuación gradual de las bases desde un sistema subjetivo, hacia uno objetivo a través de casi un siglo, trae aparejada la elaboración de numerosos Convenios, Acuerdos y Protocolos.

Así, nace el Convenio de Varsovia de 1929, el más importante vigente y actualizado por diversos Protocolos como el de La Haya 1955, el de Guadalajara 1961, el de Montreal 1966, el de Guatemala 1971 y el de Montreal 1975, que van complementando el original. Los países adhieren en forma selectiva al Convenio y a los Protocolos mencionados, según su política interna conllevando a las muy variadas combinaciones y reglamentaciones existentes que, a solicitud de OACI, se integra en un solo texto, el antiguo Convenio de Varsovia por el Convenio de Montreal de 1999 para lograr así, la unidad normativa necesaria en la actividad y resulta aplicable a partir del año 2003.

Conclusiones parciales del Segundo Capítulo.

Ahora las conclusiones parciales del Capítulo 2, nos muestran al Comandante de aeronave actuando como profesional responsable de la conducción técnica de la aeronave, dentro de un contenedor profesional particular, con normas laborales diferentes a las generales, Convenios Colectivos especiales y sujeto a “cargas” de responsabilidad y estresores naturales y personales, dentro de un grupo de alto riesgo en una situación que claramente atenta en de la seguridad operacional, como bien jurídico primario protegido por todo el contenedor normativo vigente.

Como contrapartida, se regulan especialmente para nuestro país, los tiempos de actividad y descanso correspondientes y los tiempos de servicio, afectado por la cantidad de aterrizajes, períodos nocturnos o importantes cambios de longitud que afecta el ciclo circadiano de los pilotos. Se lo conoce como Decreto PEN 671/94 y su actualización del año 2000, disposición

26/2000 y disposición 26/2003 y es parte en juego, sin dudas, en el futuro inmediato de nuestra aviación comercial.

Resulta evidente que el cargo de Comandante de aeronave, es una función delegada por el explotador y de vigencia temporal. No es un grado o categoría. Esta función lo habilita legalmente para conducir la aeronave confiada por un tercero o en nombre propio, cuando coincidan en el las ambas figuras de explotador y operador, y que tenga fines privados o públicos. Es de tener especial consideración este punto, ya que la empresa decide las condiciones exigibles para ocupar esta función entre el listado de sus pilotos de planta y cómo esta nueva situación laboral debiera generar un nuevo contrato y un nuevo encuadramiento legal. Otros de los elementos, respecto al rol y sus atribuciones, que nos vienen ocupando en esta investigación.

Para mantener con responsabilidad las condiciones operativas legales de los Comandantes, los mismos renuevan con exámenes y cíclicamente, cada seis meses, su certificación psicofísica, los conocimientos teóricos técnicos de la aeronave que vuelan y las normas vigentes, los procedimientos normales, anormales y de emergencia en simuladores sintéticos de vuelo. El no cumplimiento o resultados adversos de los mismos, significa la pérdida de su licencia y, por ende, de su trabajo. No existen en la práctica actividades profesionales tan controlada como estas y, a su vez, tan poco profesionalizada en el contexto administrativo, laboral y de formación académica de nuestro país.

Cuando se diferencia la seguridad en torno a la aeronave o *safety* y a la seguridad alrededor de las infraestructuras aeroportuarias en tierra o *security* relacionada con la investigación técnica de los accidentes de aviación, se entiende el objetivo claro de la misma en la prevención de futuros eventos, contribuyendo claramente, con la investigación penal y aportando pruebas. Nada de esto es posible, sin la intervención imparcial de autoridades aeronáuticas independientes y profesionales y de una justicia absolutamente imparcial y lejos de los bandos políticos en la cual, lamentablemente, está embarcada muchas veces en nuestro país.

La seguridad operacional también se ve afectada por muchos eventos como ocurre con la seguridad aeroportuaria, el tráfico de drogas, las demoras injustificadas de los vuelos, los atentados terroristas, la violencia contra los dependientes de las empresas, la afectación de las huelgas sobre la seguridad y otros de graves consecuencias sobre las operaciones aéreas. Son los legisladores nacionales e internacionales los obligados a sumar importantes esfuerzos para

ordenar y mejorar los elementos operativos, técnicos y jurídicos en juego, dentro de todo el sistema aeronáutico, más allá de los que se orientan especialmente al Comandante de aeronave.

La responsabilidad civil del Comandante de aeronave, se rige por los principios generales del Derecho Civil. Respecto la reparación integral queda fuera de los límites indemnizatorios para vuelos nacionales, tiene la obligación de obrar con cuidado y previsión, si la relación causal entre conducta y daño es antijurídica, debe responder, no opera en su contra la inversión de la carga probatoria por actuar en nombre de otro, el factor de atribución es siempre subjetivo y es personalmente responsable, si produjo daño por su culpa si merecer el beneficio de la limitación del Protocolo de La Haya.

CAPÍTULO 3

EL COMANDANTE DE AERONAVE COMO OPERADOR JURÍDICO.

Se lo refiere en algunas oportunidades como “juez de instrucción” u “operador jurídico”, al ser administrador de un cúmulo de complejas competencias y atribuciones, muchas ya vistas en los anteriores párrafos, en la mejor definida y más acotada función técnica y su entorno normativo. Ahora la perspectiva jurídica enfrenta al Comandante de aeronave a diversas teorías, muy amplias en el marco de las consecuencias que se generan cuando la Ley lo obliga a responder en segundos por la seguridad de la tripulación, los pasajeros y la carga a él confiadas.

En nuestro ordenamiento jurídico no existe una definición legal del Comandante de aeronave, aunque si la obligación de su existencia a bordo de una aeronave, como lo manda el Código Aeronáutico. Es un punto de partida incierto, que se toma como elemento de observación en este Capítulo para entender el contenedor normativo nacional e internacional y el Derecho Comparado del instituto para definir el verdadero contenedor normativo de su rol y atribuciones como operador jurídico.

3.1 Antecedentes legislativos, doctrinarios y jurisprudenciales del instituto.

Como en el resto de las ramas del Derecho, el Aeronáutico se nutre de las mismas fuentes comunes a todas, como son la jurisprudencia, la costumbre, la doctrina y la ley. Todas sometidas, desde el principio mismo de la actividad aeronáutica y por comentarios de Videla Escalada, a una evolución que obliga a adaptar la normativa de las instituciones y principios a la velocidad del medio aeronáutico, teniendo en cuenta que las primeras codificaciones nacieron una vez terminada la Primera Guerra Mundial y su desarrollo es, en general, adecuado a pesar del poco tiempo transcurrido para todos los Estados.

En lo referente a la delimitación temporal temprana de estas observaciones, tomaremos como referencia específica jurídica, la Convención de París de 1919 ya que la misma, es la primera reglamentación orgánica de los principios, problemas e instituciones básicas del tema, anticipándose a toda ordenación más o menos racional y completa de cualquier país en lo referente a la actividad aérea y el personal de vuelo. Le sigue posteriormente la Convención de Chicago de 1944 que da origen y nacimiento a la Organización de Aviación Civil Internacional - OACI -, rigiendo a partir de allí, los destinos de la Comunidad Aeronáutica Internacional.

Entre ambos hitos iniciales y con posterioridad, se elaboran una gran cantidad de instrumentos internacionales y convenciones que hacen referencia al instituto en estudio, el Comandante de aeronave, acorde a su evolución, realidad social y seguridad operacional del sistema que lo va conteniendo y exigiendo en la tarea profesional específica.

Siendo la propia Ley, la fuente principal de la materia y también su internacionalidad con una nutrida cantidad de Tratados y Convenios en la materia en número superior al resto de las ramas, obligan a la integración por parte del ya mencionado Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos - CITEJA -. El mismo comercio aéreo internacional, le ha ido dando lugar a los acuerdos bilaterales y multilaterales que muestran la actualidad normativa al respecto en su aspecto público del transporte aéreo que, en su más clara evolución, da forma a la integración de todas las normas, como ocurre particularmente en la Comunidad Europea.

Respecto de la costumbre como fuente originaria, es el jurista Hamilton el primero que avanza en nuestra región, acentuando la importancia de como el derecho no escrito, se refleja en las relaciones del transporte aéreo y de los seguros, en permanente evolución a través de la IATA en la actualidad. Por otro lado, la misma evolución del Derecho Aeronáutico desde Varsovia de 1929, reconoce a la costumbre integrando documentación internacional previa al nacimiento de las normas de cada Estado. Así lo considera especialmente y como ejemplo, el Art. 2 del Código Aeronáutico, que la menciona como elemento objetivo en el principio general de la materia.

En cuanto a la Jurisprudencia, como fuente del Derecho Aeronáutico, se verifica con mayor intensidad en los últimos tiempos donde es mucha la cantidad de casos resueltos por nuestros tribunales y la obligación cada vez mayor, por parte de los magistrados, de estar actualizados con los conocimientos en una materia tan particular. Es importante en todo lo que refiere al espacio aéreo en los inicios y, como ejemplo actual, la problemática surgida con las privatizaciones de los servicios aeronáuticos. Sobre determinadas cuestiones se reiteran fallos que también refuerzan la consideración en la elaboración de nuevas normas.

Respecto a la doctrina, es muy variada y va caminando paralela a la misma evolución del Derecho Aeronáutico con publicaciones diversas, investigaciones, resultados de las reuniones de profesionales a nivel nacional e internacional y de sus organismos directores y la participación de muchas instituciones especializadas en la materia y los boletines que emiten, donde se reflejan los conceptos elaborados por los juristas especialistas.

Sigue siendo el mencionado CITEJA, quién más desarrolla la tarea doctrinal desde el año 1926 con el propósito de lograr una legislación internacional sobre Derecho Privado Aeronáutico, estudiando la naturaleza jurídica de los aerodinos, el transporte en la aviación comercial, los daños y el personal aeronáutico que dan origen a Varsovia de 1929, Roma 1933 y Bruselas 1938.

La IATA, como entidad privada, nace en 1919 y apunta a la unidad de criterios en la explotación de las líneas aéreas en lo económico, técnico y jurídico referido al tráfico aerocomercial, siendo una gran proveedora de Doctrina debido a la diversidad de su materia.

El nacimiento de la OACI, en la Convención de Chicago de 1944 y sus diversos Comités encargados de estudiar toda la temática de esta nueva actividad aeronáutica que se debe ordenar en el contexto internacional, es direccionado por el Comité Jurídico que recopila toda la doctrina en la materia. En nuestra región, se funda la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial -ALADA- en 1960 y se destaca actualmente por estar desarrollando un proyecto del Código Aeronáutico Latinoamericano, a quién se suman todas las Conferencias Regionales y Latinoamericanas de Aviación Civil con la intención de resolver la problemática de la aviación civil en la región, respaldadas ambas por la OACI y que llevan adelante una importante tarea en el campo de la investigación doctrinaria.

La prelación normativa en nuestro país, define a nuestra Constitución Nacional en la cúspide de la escala jerárquica, como norma fundamental encargada de crear los órganos que dictan las inferiores, determinando los procedimientos que deben observarse para hacerlas efectivas. Como indica el Art 31 y el Art.75 inc. 22, de la misma, los tratados internacionales se encuentran ubicados sobre las leyes nacionales y, como consecuencia, incluye al Código Aeronáutico, aprobado por ley 17.285 de 1967, que reemplaza al anterior de 1954, Ley 14.307.

El primer proyecto es del año 1923, al que le siguen otros en 1943 durante la Conferencia de Aeronáutica en Mendoza, para llegar al año 1935 cuando se designa una comisión integrada por Méndez Goncalvez, Ruiz Moreno, García y Bullrich para elaborar el nuevo Código Aeronáutico. Recién en 1951, llega el proyecto al Senado de la Nación y queda sancionado por la Cámara de Diputados en 1954. A pesar de sus deficiencias metodológicas, llena muchas lagunas de la legislación nacional en materia de responsabilidad, actos y hechos aeronáuticos por ser inadecuada la legislación común existente. Deviene imperativa una revisión ya que pierde solidez y eficacia, frente a los rápidos cambios permanentes en esta nueva actividad, además de las políticas de la Reforma Constitucional de 1994. Se llega a un cuidado texto final que es el vigente aunque, a pesar de las mejoras y adecuaciones, sigue pidiendo actualizaciones ya plasmadas en un proyecto realizado por Griselda D. Capaldo (2010).

En la práctica se sabe que no es suficiente la sola firma de un Tratado, sino que requiere de otro acto positivo emanado del Congreso. Por otro lado el Art. 198 del Código Aeronáutico, consagra la autonomía jurisdiccional sobre la navegación, el comercio aeronáutico y los delitos con lo que se la relativiza la supremacía de la ley interna antes mencionada. Además, refiriendo

a la materia, se caracteriza el Derecho Aeronáutico por poseer autonomía legislativa, ya que sus institutos están regulados por un código y leyes específicas.

3.2 Leyes, Reglamentos y Convenios Nacionales e Internacionales. OACI. IATA.

El Título V del Código Aeronáutico, define en su Art. 76 al personal aeronáutico como los afectados a las operaciones aéreas y las certificaciones de idoneidad necesarias emanadas de la ANAC. El Art. 77 habla de las revalidaciones y convalidaciones de las licencias, en función de los acuerdos bilaterales existentes en la materia. El Art. 78, define la tripulación mínima sobre las aeronaves de transporte aéreo. En los Arts. que parten del 79 al 86 inclusive, se trata la materia del instituto del Comandante de aeronave, partiendo de su obligación de ser parte de la tripulación, su registro a bordo como tal, los poderes de disciplina sobre la tripulación y de autoridad sobre los pasajeros, de la obligación de permanecer en su puesto resolviendo situaciones de emergencia, de la capacidad para efectuar gastos en nombre del explotador por temas de seguridad operacional, de las funciones técnicas propias, de las facultades como oficial público y de las de echazón cuando esté en peligro la misión aérea.

Respecto de los Convenios Internacionales, se mencionan los más importantes en función de la materia que nos ocupa, comentando los que se encuentran homologados por ley:

La Convención de París de 1919, para la reglamentación de la navegación aérea y la CINA.

La Convención Iberoamericana de Madrid de 1926, para reglamentación de la navegación.

La Convención Panamericana de la Habana de 1928, con el mismo fin anterior.

El Convenio de Varsovia de 1929, sobre el transporte aerocomercial elaborado por el CINA y los Protocolos de la Haya de 1955, ratificado como Ley 17.386 en nuestro país, Guadalajara 1961, no ratificado por nuestro país, Guatemala 1971, tampoco ratificado y Montreal 1975, ratificado como Ley 14.111 en nuestro país.

Convenios de Roma de 1933, sobre embargos aeronáuticos y 1952 sobre responsabilidad del explotador no ratificado por nuestro país.

Convención de Bruselas 1938, sobre asistencia y salvamento.

Convenio OACI 1944, reemplazo de Paris 1919 y fundacional de la aviación civil internacional.

Convenio de Ginebra 1948, sobre derechos propiedad, locación e hipoteca de las aeronaves.

Convención de Tokio de 1963, sobre actos cometidos a bordo de las aeronaves.

Convenio de La Haya de 1970, sobre apoderamiento ilícito de aeronaves.

Convenio de Montreal de 1971, sobre la represión de actos ilícitos contra la seguridad aeronáutica y Protocolo complementario de 1988.

Convenio de Montreal de 1991, sobre seguridad en la aviación y los explosivos plásticos.

Convenio de Montreal de 1999, que reemplaza en parte al de Varsovia de 1929, no ratificado por nuestro país, Guadalajara de 1961, Montreal de 1975, ratificados como Ley 23.556 en nuestro país.

Convención de Ciudad del Cabo de 2001, sobre equipamientos aeronáuticos.

Convenio de Montreal de 2009, sobre daño a terceros no transportados.

Convenio de Pekín de 2010, complementario de La Haya 1970, sobre interferencia ilícita.

Siendo el Convenio de Chicago, el más importante que suma gran cantidad de Enmiendas y Protocolos adicionales, abarcando la mayoría de los aspectos jurídicos y técnicos de la materia, es que vemos los 19 Anexos con sus tratamientos particulares en modo somero, por ser todos los que definen las normas que abarcan las tareas del Comandante de aeronave, en todos sus aspectos y que refieren a la seguridad operacional como bien jurídico primario:

Anexo 1, Licencias al personal. Refiere a la formación, competencia y pericia de los pilotos, como garantía de operaciones eficaces y seguras. Se indican los programas a desarrollar para lograr la estandarización internacional de todas las licencias. No es permisible que un error humano, ponga en juego la seguridad operacional. Deber habilidad, experiencia y competencia para volar en áreas cada vez más congestionadas y con aeronaves más complejas. También controla las normas médicas y promueve el desarrollo de los factores humanos en las cabinas de vuelo y, en todos los casos, contribuyendo con los sistemas de instrucción. Revisemos los accidentes últimos en la industria, las conclusiones y recomendaciones, como para entender la importancia de su función.

Anexo 2, Reglamento del aire. Regula las normas de circulación aérea internacional para que el movimiento de las aeronaves en vuelo sea eficiente y seguro. Comprende las reglas generales, de vuelo visual y las de vuelo instrumental, de acuerdo a las condiciones meteorológicas y el tipo de vuelo y es el Comandante de aeronave el responsable de su cumplimiento. Las aeronaves de líneas aéreas, vuelan reglas de vuelo por instrumentos siempre. Dependiendo del tipo de espacio aéreo, se le brindan diferentes servicios de control, asesoramiento o información aeronáutica que implica, además, la presentación de un plan de vuelo y la aeronave provista de ciertos y determinados instrumentos de navegación obligatorios.

Anexo 3, Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional. La provisión y correcta administración de la información meteorológica, contribuye fuertemente a la regularidad, eficiencia y seguridad de la aviación. Para la preparación de un vuelo, el Comandante necesita de los pronósticos correspondientes a las rutas y aeropuertos en los que opera y le son provistos por las oficinas meteorológicas correspondientes. Los mismos incluyen los vientos, la visibilidad, las nubes, la temperatura y otros particulares como estado de las pistas contaminadas con nieve o hielo, los vientos y la turbulencia en altura o las cenizas volcánicas, que producen muchos incidentes aeronáuticos.

Anexo 4, Cartas aeronáuticas. Se comprende que los límites geográficos o políticos son distintos a los aeronáuticos. Del mismo modo, las cartas aeronáuticas definen tres dimensiones y son producidas por todos los Estados contratantes para contribuir a la normalización internacional. Sobre ellas, se navega con medios electrónicos o de radio y existen las de rutas aéreas, de aproximaciones por instrumentos a los aeropuertos y de los planos de los mismos aeropuertos, para los movimientos en tierra. Las aeronaves actuales, cuentan con cartas electrónicas en sus sistemas de computadoras como otro elemento contribuyente al mejoramiento de la seguridad operacional.

Anexo 5 Unidades de medida que se emplean en las operaciones aéreas y terrestres. Se impulsa el sistema métrico como patrón internacional, pero aún persisten unidades como el nudo, la milla náutica y el pie, que se las acepta aun por ser una cuestión práctica operativa.

Anexo 6, Operación de aeronaves. Se refiere a la normalización de las operaciones de las aeronaves de transporte aéreo internacional, con el propósito de lograr la mayor seguridad posible. Ordena las aeronaves por performance, normas ETOPS para grandes vuelos con dos motores, los mínimos meteorológicos de los aeropuertos, el control sobre los explotadores, tiempos de vuelos de las tripulaciones, características operativas de las aeronaves, modo de resolver las emergencias y sobre el Comandante de aeronave, insiste en su responsabilidad final

en la preparación del vuelo y también sobre la situación particular del apoderamiento ilícito de su aeronave.

Anexo 7, Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves. Determina la forma de identificar la nacionalidad y matrícula de todo tipo de máquinas volantes.

Anexo 8, Aeronavegabilidad. Determina los requisitos para el diseño, construcción, mantenimiento y operación de las aeronaves que tienen su propio certificado para poder volar legalmente. Esto obliga a un permanente contacto de los fabricantes con los operadores. En referencia a los acontecimientos del 11S, se rediseñó la puerta de ingreso a la cabina de vuelo como ejemplo que determina y contribuye con los pilotos, como operadores encargados de mantener los mayores niveles de seguridad operacional.

Anexo 9, Facilitación. Todos los Estados contribuyen a agilizar las operaciones y evitar retardos innecesarios con los trámites de aduana, migración, sanidad, de las aeronaves y el personal involucrado como ocurre con las mismas tripulaciones. Hoy se ve afectada contradictoriamente por la nueva tecnología frente a la inmigración ilegal y el terrorismo.

Anexo 10, Telecomunicaciones aeronáuticas. En conjunto con la vigilancia aeronáutica y la navegación aérea, son los elementos más complejos y necesarios para la aviación internacional. Son necesarias para la aeronave operando en las rutas aéreas y en los aeropuertos despegando o aterrizando.

Anexo 11, Servicios de tránsito aéreo. Son los elementos terrestres de apoyo a la seguridad operacional de las aeronaves en el espacio aéreo o en las aéreas de maniobras en los aeropuertos, que, en forma expedita y ordenada, evitan colisiones entre ellas mediante la separación longitudinal, lateral y vertical dando, además, un servicio de alerta para las que estén en peligro. Es uno de los servicios que más contribuye a la seguridad operacional.

Anexo 12, Búsqueda y salvamento. Responden a las fases de incertidumbre, de alerta y desastre o peligro de la aeronave, dependiendo del tiempo que separa las comunicaciones o último contacto con la aeronave, cuando se activa un sistema para responder a las personas en peligro.

Anexo 13. Investigación de accidentes e incidentes de aviación. Se observa este importante tema, en el punto 2.4 de esta investigación, debido a la suma importancia de las recomendaciones en la prevención que surgen de él. Aporta los procedimientos a seguir por cada Estado en la investigación.

Anexo 14, Aeródromos. Define la forma de planificar y diseñar un aeropuerto, el entorno terrestre, la separación de los obstáculos, la provisión de equipos anti incendios y la forma de operarlos, las luces e indicaciones en las áreas de movimientos y en las pistas y todas las instalaciones que hacen a las operaciones seguras de las aeronaves.

Anexo 15, Servicios de información aeronáutica. Son las actividades auxiliares y son los encargados de recopilar información y brindarla a los explotadores, como ocurre con el ingreso y tránsito en el espacio aéreo, los servicios meteorológicos y comunicaciones dentro de cada Estado y las modificaciones que pueden suceder.

Anexo 16, Protección del medio ambiente. Contra la protección de los gases y ruidos emitidos por las aeronaves como grandes desafíos actuales.

Anexo 17, Seguridad y Protección de la aviación civil internacional contra los actos de Interferencia ilícita. Debido al importante aumento de los actos criminales como son la interferencia ilícita, el secuestro, el ataque al vuelo o las instalaciones. Es una temática de alta prioridad. Indica los procedimientos de las medidas tendientes a reducir el riesgo en la seguridad operacional.

Anexo 18, Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea. Normaliza los procedimientos para el transporte sin riesgo de este tipo de carga, que corresponde a la mitad de las que circulan con las aeronaves ya que corresponde a los productos corrosivos, explosivos, tóxicos, inflamables o radiactivos y que componentes en muchos productos como ocurre con la medicina o investigación.

Anexo 19, Gestión de la Seguridad Operacional. Sugiere métodos para ayudar a los Estados a manejar los riesgos de seguridad operacional de la aviación.

De acuerdo a los Manuales de Operaciones de las empresas aeronáuticas -MOE-, las mismas regulan la aplicación de las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil -RAAC- nacido como cuerpo normativo para consolidar las partes de otro muy extenso y disperso como ocurre con el Reglamento de Aeronavegabilidad de la República Argentina, aún en proceso. Además son regidas por los Servicios de Navegación Aérea de la OACI y el Anexo 6, adecuados a nuestro país.

Además, las empresas aeronáuticas están sujetas a todas las normas legales que controlan las actividades aerocomerciales de cada país, como ocurre con el Código Aeronáutico Ley 17.285 y los Convenios internacionales cuando las aeronaves operen fuera de la jurisdicción

Argentina y de acuerdo al Anexo 2 de la OACI y las normas de los Estados sobrevolados y del Código Aeronáutico Argentino para los casos que pudiera corresponder.

Todas las disposiciones contenidos en los Reglamentos de Vuelo, regulan la aplicación normativa de las leyes nacionales, del Convenio OACI del año 1944, las normas recomendadas de los Anexos 2, 5, 6, 10 y 11 y de los PANS-RAC Doc. 4444/501, de los PANS-OPS Doc. 8168 y de los Procedimientos Suplementarios Regionales de la Región SAM, Doc. 7030, para el tránsito aéreo en las Regiones de Información de Vuelo (FIR) y en la Región Superior de Información de Vuelo (UIR) de jurisdicción de la República Argentina.

Publicación de Información Aeronáutica (AIP, AGA, COM, MET, RAC, FAL, SAR, MAP).

Además, para las aeronaves que efectúan vuelos regionales e internacionales le son aplicables las normas FAR de la FAA.

3.3 Conductas antijurídicas. Faltas y Delitos aeronáuticos.

La misma capacidad intelectual y de desarrollo que muestra al hombre como protagonista de las tremendas conquistas aeronáuticas que vemos en esta investigación, no coinciden con las conductas antisociales de otros contemporáneos en esta misma realidad. Se logra ir superando los obstáculos naturales, técnicos, operativos y jurídicos, en pos de operaciones cada vez más seguras, pero difíciles de controlar con el tráfico aéreo relacionado a los delitos aeronáuticos.

Al relacionar las aeronaves con el delito, Luis Salinas Tapia (1978) las distingue entre las cometidas “con la aeronave” como el abordaje, colisiones dolosas, daños a terceros en la superficie y la piratería aérea que están reguladas internacionalmente y los daños, homicidio o lesiones reguladas en los Códigos Penales regulados internamente, las cometidas “contra la aeronave” como el robo, falsificación de matrículas o daños y las cometidas “en la aeronave”, como el homicidio, violación, lesiones.

Ya en el año 1922, el Acta Norteamericana Uniforme de Aeronáutica menciona que los delitos o daños que se cometan contra algún tripulante o pasajero durante el vuelo sobre determinado Estado, se rigen por las leyes de ese Estado. Actualmente, este principio de soberanía resulta limitante para el desarrollo de normas internacionales de represión, por lo que se propone la creación de un Derecho Penal Aeronáutico.

Se atiende en particular, a los delitos que afectan la seguridad operacional, al ser esta la base sobre la que se sustenta la aviación comercial y primer objetivo de la OACI cuando se refiere al transporte económico, eficaz, regular y seguro en su Art 44 inc.d . Afectan el patrimonio, la seguridad y la libertad de las personas. Para mencionar algunos de una lista inimaginable son, la destrucción parcial o total de una aeronave o en tierra, la interferencia ilícita, roturas dolosas de parte de una aeronave, vuelos temerarios, vuelos en espacios prohibidos, vuelos con algún miembro intoxicado con alcohol o drogas.

Según lo desarrollado por Videla Escalada (2000), las infracciones aeronáuticas son las faltas y los delitos. Son los últimos, los pasibles de prisión después de un pronunciamiento judicial y los primeros sancionados por órganos administrativos por infracciones a los reglamentos. Están comprendidas en los Arts. 208 y 216 del Código Aeronáutico.

Algunos autores sostienen que, a pesar de la especialidad de la materia aeronáutica, los delitos deben considerarse de la lectura del Código Penal, mientras otros bregan por la autonomía, por considerar sustancial la realidad de los delitos cometidos a bordo, considerando serias diferencias entre un apoderamiento ilícito de una aeronave frente a una situación violenta de un pasajero contra su compañero, por la sustracción de sus auriculares y como ejemplo de delito aeronáutico y delito común.

Los delitos aeronáuticos se mencionan los Arts. 217 al 224 en su origen, ya que ahora están incluidos en el Código Penal por Ley 17.657. El más importante, se refiere al apoderamiento ilícito de aeronaves y su influencia sobre los conceptos de seguridad operacional y gran impacto material y moral sobre las comunidades al tener fundamento político en la mayoría de los casos. Los primeros actos, nacen en la década de los 60 y la preocupación crece hasta llegar a la sanción del Convenio de Tokio de 1963, intentando regular los poderes del Comandante de aeronave e incentivar la cooperación internacional en la materia. Se suplen las deficiencias de este Convenio, con la firma del de La Haya 1970, donde una notoria diferencia, es el cambio en la consideración de aeronave en vuelo, al extender el período al tiempo existente en el cierre y aperturas de puertas, más allá del restrictivo considerado en Tokio, sobre el momento de aplicación de la fuerza motriz. También se modifica La Haya por Montreal 1970, donde nuevamente se extiende el período, al tiempo de servicio de la aeronave. Este delito forma parte del Art. 217 del viejo Código Aeronáutico integral y actual Art. 190 del Código Penal. La usurpación del comando de una aeronave, está considerada como delito en el Art. 194 del Código Penal.

Los Estados se comprometen en el combate de la criminalidad con sistemas de prevención, controlando aeropuertos y aeronaves, generando normas internacionales que tipifiquen conductas que causan daño social y, además, a que se trasladen a las leyes internas que atiendan a la extradición, jurisdicción y punibilidad de los responsables y medidas contra los Estados generadores o los que protejan a los responsables de los delitos.

Otro delito importante, es el de sobrevuelo de zona prohibidas al ser restringidas militares o tener obstáculos, ya que ambas situaciones son de alto riesgo aeronáutico. Es aquí donde identificamos este delito directamente sobre la figura del Comandante de aeronave por ser el responsable técnico de la navegación. Ocurre similar consideración, cuando se viola un límite fronterizo o se cambia la ruta asignada sin causa alguna, cuando se efectúan maniobras peligrosas con la aeronave, cuando se transportan mercaderías prohibidas o cuando no se posea la documentación de la aeronave y, finalmente, cuando se niegue el socorro correspondiente en caso del deber de salvamento.

Todos los delitos mencionados, están tipificados en el Art. 196 del Código Penal que se menciona particularmente al ser referido a la responsabilidad del Comandante de aeronaves en todas sus funciones. Habla de... “quién por imprudencia, negligencia, impericia, o inobservancia de la reglamentación cause un accidente”...Imprudente, es quién obra en forma poco racional o precipitado. Negligente, es quién omite o comete acciones incompletas. Impericia, es la falta de conocimientos o experiencia y la inobservancia, es la violación de las normas. Se trata de otra oportunidad para evaluar la necesidad de comprender cabalmente la responsabilidad que tiene el accionar del Comandante de aeronave en sus funciones frente a la seguridad operacional y su contenedor normativo.

3.4 Representante Privado y Estatal. Delegado del Poder Público.

El Derecho aeronáutico, se nutre de los principios y normas del Derecho Privado y del Derecho Público por su propia naturaleza como se viene repitiendo en este estudio donde se nota esta especial característica, cada vez que el Comandante de aeronave en su función, prioriza este último sobre el primero frente a la seguridad operacional, es decir el mismo contrato laboral y las instrucciones emitidas por el explotador, frente a la protección de la vida.

Para referir al tratamiento integral de la figura del Comandante de aeronave y las instituciones jurídicas que lo abarcan, son importantes las ramas del Derecho Administrativo Aeronáutico cada vez que se lo relaciona con las licencias, certificaciones y sus respectivos

requisitos para la obtención y mantenimiento. Con el Derecho Internacional Público Aeronáutico en referencia a las normas que regulan las facultades y atribuciones del Comandante y del Derecho Laboral Aeronáutico en referencia a las normas contractuales del personal de aeronáutico. Por poseer un carácter público y privado al mismo tiempo, tiene un estatus jurídico especial.

El tratadista Enrique Mapelli (1978) refiere que el Comandante de aeronave obra por cuenta del explotador como dependiente de él y como autoridad pública ejecutando actos de disposición. Por una parte es un empleado apto técnicamente y designado como Comandante por el explotador, es mandatario del porteador con amplia representación y es un oficial público de la Administración con potestades y poderes típicos. Cámara Boitia (1994) dice “que hay un ejercicio privado de funciones públicas”.

Hay que diferenciar facultades, como ocurre con sus poderes de disciplina y autoridad, la cancelación de un vuelo o la echazón, de los derechos, como ocurre con las ordenes necesarias para evitar un delito o por temas de seguridad operacional desembarcando a una persona o parte de la carga que represente un riesgo potencial para la seguridad de la aeronave o de sus ocupantes o no permitir el embarque de una persona que parezca estar bajo los efectos del alcohol o algún tipo de drogas o pasajeros que pongan en riesgo la seguridad al ser deportados con custodia.

La seguridad operacional, como oficial público la ejerce con las facultades de autoridad sobre los pasajeros y de disciplina sobre la tripulación. Tiene poder de policía. Todos los hechos mencionados con la aeronave en vuelo y en referencia al Convenio de Tokio 1963 y modificatorios. También con actuación Penal y procesal frente a la comisión de delitos ya que puede imponer las medidas razonables o coercitivas para proteger la seguridad de las personas y de la aeronave, para mantener el orden y la disciplina dentro de la aeronave y para permitir la entrega y desembarco de la persona donde corresponda.

Como oficial público otorgando testamentos, matrimonios in articulo mortis o defunciones comunicando a las autoridades correspondientes sobre los mismos ya que es claramente, una función circunstancial. En el caso de defunciones, debe inventariar y asegurar las pertenencias del difunto para ser entregadas a la autoridad del aeropuerto o consular en el exterior. Estas actuaciones como depositario de la autoridad pública de parte del Estado son con el propósito de dar amparo administrativo a los pasajeros, ante la ausencia de los funcionarios competente en la materia.

El Comandante de aeronave incurre en delito toda vez que conduce en forma antijurídica la aeronave, sin título habilitante, sobrevolando lugares prohibidos, superando fronteras, desviándose de las rutas planificadas, haciendo vuelos peligrosos, transportando con dolo materiales peligrosos y negando socorro cuando correspondiere.

3.5 La relación laboral aeronáutica. Asociaciones Profesionales o Sindicales.

La formalidad legal que origina el nacimiento del contrato de trabajo aeronáutico, gira alrededor de la figura del Capitán de Ultramar al ser una figura totalmente normada en la época y por tratarse de situaciones laborales similares. Se lo ve desde la perspectiva que brinda el contrato de transporte aéreo y el progreso vertiginoso de la industria aeronáutica que busca acotar los efectos de este crecimiento desordenado, a través del Convenio de Aviación Civil Internacional de Derecho Público y sus 19 Anexos con el claro objetivo de la seguridad operacional

La gran cantidad de normativa interna e internacional legal y reglamentaria regulatoria de la actividad, el gran crecimiento de transporte aéreo nacional e internacional y la globalización de las tecnologías aeronáuticas, necesitan de los concedores del Derecho Aeronáutico para la elaboración y aplicación de soluciones a tan compleja situación.

En todo caso el Comandante de aeronave, está subordinado a un contrato de trabajo bajo el área laboral y otro bajo la aeronáutica, en un doble aspecto jurídico, a sabiendas que la actividad aeronáutica es una tarea compleja al ser internacional, alejada de normativa unificada aún y gobernada internamente por reglas diversas del Derecho Laboral. Los contratos de trabajo aeronáutico ponen peso jurídico sobre la seguridad operacional básicamente. La solución es un Estatuto Jurídico Internacional que comprenda al Comandante de aeronave bajo las dos ópticas, la laboral y la aeronáutica.

Es así que, intentando definir el régimen jurídico laboral, son variados los criterios de la doctrina en función de la naturaleza de sus funciones, sus obligaciones y facultades que lo alejan del contrato laboral típico, y aunque exista como tal, es siempre regido por los principios del Derecho Aeronáutico.

Las relaciones jurídicas en el campo de la aviación comercial, pueden ser contractuales como ocurre con el transporte aéreo, el trabajo aéreo, la construcción de las aeronaves o

extracontractuales, como ocurre con la responsabilidad hacia terceros no transportados en la superficie y las normas que regulan los delitos y faltas aeronáuticas.

En lo relacionado al trabajo de los tripulantes de vuelo, las instituciones más importantes en la elaboración doctrinaria internacional son, la Federación Internacional de Asociaciones de pilotos de líneas aéreas -IFALPA-, y la Organización Internacional del Trabajo -OIT-, que han realizado un aporte a la legislación mundial en la materia, aportando estudios y resoluciones internacionales, destinadas a orientar ciertos aspectos jurídicos de la actividad laboral aeronáutica.

Las obligaciones impuestas sobre el Comandante por los Tratados Internacionales, son las de Derecho Público que lo apartan de la relación ordinaria laboral, como ocurre cuando puede primar sobre las instrucciones del explotador por razones de seguridad, cuando rechaza alguna carga peligrosa o prohibida o en la inspección técnica de la aeronave o en el deber de conservar la documentación del vuelo como lo es el certificado de matrícula, el de aeronavegabilidad, licencia de equipos de comunicaciones, el manifiesto de carga, los libros técnicos y registro de las tripulaciones.

Se pueden definir algunas características de este contrato laboral, donde tiene gran importancia la limitación contractual por la obligación de ocupar personas con habilitaciones especiales dadas por la autoridad aeronáutica, por la jerarquía entre los tripulantes, por los requisitos de nacionalidad y residencia, por la obligación del contratante de dar habitación y comida fuera de las bases de origen, por el régimen disciplinario a bordo y por las inconductas que pueden encuadrarse en la figura penal.

Tapia Salinas (1945), se manifiesta afirmando que la actividad laboral de los pilotos es un trabajo complejo que concentra actividad material, actividad intelectual, formación técnica particular y condiciones psicofísicas particulares. En la relación laboral, el contrato de trabajo es por tiempo total y exclusivo, con limitación de los tiempos de servicio y de vuelo y la flexibilidad en la ocupación en función de alguna situación particular que baje al piloto a tierra por un determinado período.

En un estudio realizado por el Equipo Federal de Trabajo en nuestro país, sobre los convenios colectivos de trabajo de los pilotos con sus líneas aéreas, distingue características propias tales como la gran variedad de personal que interactúa y se complementa en la actividad operativa, como ocurre con los pilotos, los auxiliares de vuelo y los técnicos aeronáuticos que, a su vez, forman sindicatos propios separados del resto del personal de tierra, los pilotos tienen

altas exigencias físicas, psíquicas y profesionales que se traducen en otras exigencias económicas y sociales para terminar celebrando sus propios Convenios Colectivos de Trabajo y formando sus propias Asociaciones Profesionales o Sindicatos, lejos de un solo convenio de actividad como ocurre con otros profesionales y negociando las condiciones laborales con sus propias empresas.

Las negociaciones colectivas son muy particulares para este grupo de profesionales ya duran poco tiempo vigentes, atienden a la operación de tecnologías especiales características de las diversas aeronaves, tienen un régimen especial de licencias sin goce de sueldos, comisiones de seguimientos del convenio. En su contenido define la figura de todos los componentes operativos como ocurre con la de Piloto, Copiloto y Comandante de aeronave, funciones, escalafones y tipo de aeronaves a volar, tipo de carrera y ascensos, tiempos de servicios y de vuelo máximos. De los Derechos y Obligaciones de los pilotos y de la empresa. Del modo de prestar servicio. De las licencias y vacaciones. De las Retribuciones y compensaciones. Definición de la carrera profesional. De la comisión de desarrollo profesional. De la comisión paritaria de interpretación. De los beneficios sociales de pasajes. De los uniformes. Todo ello expuesto en la Ley 14.250 de Convenciones Colectivas de Trabajo y la Ley 24.522 de Concursos y Quiebras, para algún caso particular

Además de las organizaciones sindicales locales de Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas - APLA- y Unión de Aviadores de Líneas Aéreas - UALA- como las más importantes del país, existen las organizaciones regionales o internacionales que terminan siendo asesoras de los problemas técnicos, jurídicos de los pilotos en tanto y cuanto no exista el Estatuto Internacional del Comandante de aeronave. Las más importantes son la Organización Iberoamericana de Pilotos -OIP- nacida en 1973, con sede en Bogotá y con congresos anuales y, a nivel internacional, la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas-IFALPA- con más de 70 países en su listado de integrantes y tiene sus sedes en Londres y Montreal cerca de la OACI y del Comité Jurídico con los que existe una marcada colaboración permanente, sobre las temáticas de seguridad operacional y otros temas y recomendaciones de los grupos de estudio.

Se entiende que la relación laboral atiende a temas de seguridad operacional aeronáutica, comprendida en toda la normativa que incluye, entre otras, a los mismos Convenios Colectivos cuando mencionan los tiempos de servicio y de vuelo de los pilotos y el Título V del Código Aeronáutico, es que por Decreto del P.E.N. 671/94 y modificación complementaria del 2000, y teniendo en cuenta la incorporación de nuevos sistemas aeronáuticos y avances en la materia

médico aeronáutica, se definen los períodos máximos de servicio y de vuelo para el transporte aéreo comercial regular y los tiempos mínimos de descanso, las excepciones previstas y las disposiciones finales.

La relación laboral entre los sindicatos y las líneas aéreas, se ven alteradas en nuestro días por la llegada de los modelos de bajos costos o *low cost* originado en EEUU y desarrollado en Europa, donde se busca la mayor eficiencia en los costos operativos de instrucción y preparación de tripulaciones, consumo de combustible y mantenimiento, llevándolos al límite al mismo tiempo que, en lo laboral, se fomenta la multifunción de los trabajadores, menores salarios sujetos a gran cantidad de tiempo de vuelo y poco respeto de los convenios que, muchas veces, no existen.

Frente a esto, las líneas de bandera, AU y ARSA se ven desprotegidas con el recorte importante de presupuesto estatal y la reducción de ingresos debido a la mayor competencia por la apertura irrestricta del mercado aerocomercial que lleva al achicamiento interno, precarización laboral, despidos, etc. afectando los convenios adquiridos que benefician la seguridad operacional siempre mantenida con buenos estándares hasta la fecha. Para ello las autoridades de la ANAC, proponen modificar y reemplazar las regulaciones aeronáuticas RAAC por las LAR, latinoamericanas que recalifican las exigencias de seguridad en tanto que permiten menores exigencias y controles a los pilotos en su formación y ejercicio profesional por parte de las Administraciones estatales de cada país.

La propuesta de las Asociaciones gira en torno a rever el diagnóstico sobre la situación del mercado aerocomercial argentino, debatido con todos los organismos e interlocutores válidos y conocedores e involucrados en la materia, teniendo presente la importancia de la seguridad operacional puesta en juego. También en modo práctico al saneamiento financiero definitivo de ambas empresas y reactivarlas económica y comercialmente incorporando mejores aeronaves más eficientes y mejorando las prestaciones del grupo económico, incorporando los servicios de transporte de carga que hoy explotan compañías extranjeras, mantenimiento de aeronaves a terceros, mejorar la provisión de los servicios de rampa a terceros entre otros.

Conclusiones parciales del Tercer Capítulo.

Como conclusiones parciales de este Capítulo y en referencia a los antecedentes legales y la abultada cantidad de normas internas y externas, se ve que el mismo sentimiento que tienen

todos los Estados respecto a la protección de su propia soberanía, termina descuidando el concepto internacional de la navegación aérea, por lo que se debe pensar como solución integral en la elaboración de un Derecho Internacional Aeronáutico común para todos los Estados con el objetivo común que sirva para el aprovechamiento de este medio como factor de paz, armonía e integración entre los pueblos.

También el Código Aeronáutico como Ley 17.285 el su Art. 2 tiene que ser adecuado a la realidad que presenta la Reforma Constitucional de 1994 y los Arts. 31, 75 inc. 22 y 24 y 118 sobre la base del Art. 27 por lo que cada vez que los tratados internacionales están sobre las leyes nacionales y generen un conflicto se atiende a lo normado en el Art. 27.

En cuanto al contrato de trabajo del Comandante de aeronave, como dependiente del explotador y como actor de una actividad atípica y propia del Derecho Aeronáutico se atiende bajo los aspectos del contrato laboral común como por el aeronáutico en su doble calidad jurídica y alta complejidad normativa que exigen soluciones integrales. Se rige en sus relaciones de dependencia, por un Convenio Colectivo de Trabajo con fuerte base en la seguridad operacional y la internacionalidad de lo que nace nuevamente, la necesidad de un Estatuto Jurídico internacional que abarque sus complejas tareas. El mismo Art. 87 del Código Aeronáutico, define a las materias de las leyes laborales como las aplicables a los pilotos por ser personal aeronáutico, es decir la ley de contrato de trabajo y la Convención Colectiva 156/91 celebrada entre el gremio de actividad APLA y la empresa Aerolíneas Argentinas. Los infortunios laborales son regidos por la Ley 24.557 de riesgos del trabajo y sus modificatorias.

La Doctrina sobre la naturaleza jurídica que relaciona al Comandante de aeronave con el explotador, pasa por varios planteamientos como el de Gay de Montellá (1969), que menciona cuatro contratos simultáneos como son los de empleo por las tareas encomendadas, el de enrolamiento por las obligaciones normativas, el de representación legal y necesaria y el de mandato. Rodríguez Jurado (1986), critica la posición que lo asimila con el Capitán de barco por tener distintas autonomías, en función de la velocidad del medio y rechaza la postura de contrato de mandato y locación de servicios debido a la gran amplitud de atribuciones. Videla Escalada (2000), habla de contrato de gestión y de contrato atípico, al igual que Bravo Navarro (1966), cuando lo define como *sui generis*. Para Cámara Botia (1994) se trata de un trabajo común encuadrado solamente en el Derecho Laboral.

CONCLUSIONES

En esta investigación se analiza, en forma exploratoria y descriptiva, la actividad profesional que relaciona al Comandante de aeronave con la seguridad operacional de sus tareas y el valor de las herramientas jurídicas de las que dispone para su cometido, con la finalidad de responder a la hipótesis propuesta sobre la real adecuación y suficiencia del marco normativo actual que regula el rol y las atribuciones del Comandante de aeronave frente a la seguridad operacional como bien primario protegido. Esta situación concreta y compleja a la que se le incorporan los elementos de la internacionalidad propia de la actividad con leyes, reglamentos y procedimientos particulares para cada Estado dónde actúa y que son considerados en cada observación, permite afirmar que no es adecuado ni suficiente el marco normativo actual que regula la actividad aeronáutica que tiene como operador directo al Comandante de Aeronaves y que el mismo se ve permanentemente opacado por la realidad operacional cambiante de su actividad. La evolución jurídica y normativa de la actividad no ha tenido la misma velocidad que el medio que la genera en cuanto a la doctrina, la concepción y proyección de la figura más expuesta en este contexto, el Comandante de la Aeronave.

Resultan suficientes, después del desarrollo de esta investigación, las justificaciones respecto las conclusiones ya confirmadas en el anterior, analizando la secuencia de los argumentos expuestos en su desarrollo y en base a todos los objetivos planteados que incursionan de pleno en el área del Derecho Aeronáutico, Espacial y Aeroportuario con este proyecto de investigación aplicada, que estudia la evolución histórica y normativa de la figura del Comandante de aeronave y los presupuestos que caracterizan jurídicamente la institución y sus competencias y, finalmente, aborda las cuestiones jurídicas complejas que plantea la regulación de sus atribuciones a bordo y en tierra. Este es el nuevo contexto jurídico-operativo en el que desarrolla sus actividades y plantea el interrogante inicial respecto a su suficiencia o no.

Luego del análisis que se efectúa en los tres capítulos, donde se demuestra que la cantidad de complejas actividades que rodea la actuación profesional del Comandante de Aeronave, todas con tintes técnicos-jurídicos y de respuestas únicas e inmediatas en el tiempo para la protección de los intereses del explotador y la seguridad sobre tripulación, pasajeros y carga, conlleva la posibilidad y probabilidad cierta de serios errores que siempre traen consecuencias de gran impacto sobre vidas y economías. Se ve claramente el concepto de responsabilidad contractual y extracontractual, Civil y Penal, frente al rol y atribuciones del Comandante de aeronave.

Respecto al Comandante de aeronave y el Derecho Aeronáutico, se concluye:

Que la evolución jurídica y normativa de la actividad no ha tenido la misma velocidad que el medio que la genera en cuanto a la doctrina, la concepción y proyección de la figura más expuesta en este contexto, el Comandante de aeronave. Esto significa que el mismo desarrollo de la aviación comercial exige un marcado ritmo de actualización normativa para asegurarle a la industria aeronáutica poder avanzar y consolidarse permanentemente sobre los conceptos de seguridad operacional en los cuales basamos nuestra investigación.

Que la propia internacionalidad y el dinamismo del Derecho Aeronáutico obligan a incluir todas las áreas próximas a la actividad como son las políticas, legislativas, judiciales, comerciales, administrativas, financieras, laborales, gremiales, técnicas y operativas para poder definir una política aerocomercial acorde a la realidad mundial y regional, buscando un equilibrio obligatorio entre la mucha desregulación acentuada y la mucha intervención estatal.

Que más allá de la doctrina clásica, que pasea la figura del Comandante de aeronave desde la posición de líder que tiene a cargo la conducción técnica de la aeronave, y que agrupa la suma de la autoridad a bordo como afirma Folchi, o de jefe de una empresa de alto valor que opera desde la cabina de vuelo como asevera Pellón Rivero, o como la persona designada por el explotador a cargo de la expedición aérea como afirma Mapelli, o quién ejerce el gobierno legal de la aeronave en opinión de Rego Fernández a quién se suma Videla Escalada agregando los requisitos de idoneidad y amparado en el ordenamiento jurídico vigente, Barro Navarro enfatiza en el cumplimiento de fines públicos o privados. Hay juristas como Rodríguez Jurado, Tapias Salinas y Bauzá que no lo definen aunque hablan de las facultades, caracteres y derechos. Frente a todas estas opiniones doctrinarias la profesora Bago Oria lo posiciona sólo en la figura de un empleado técnico, sin posición jurídica privilegiada y sí con mayores responsabilidades. En lo personal estoy absolutamente alejado de esta posición y no la comparto como doctrina, aunque debo aceptar que es la realidad que está invadiendo la normativa presente y dando fundamento a las nuevas posiciones comerciales empresariales que terminan consolidando la débil posición jurídica. Personalmente debo sumarme forzosamente a aceptar esta realidad, aunque existen medios necesarios y suficientes a favor de reposicionar la figura del instituto y las referimos.

Que no existe una categoría en el Derecho común que pueda abarcar todas las tareas del Comandante por lo que es materia del Derecho Aeronáutico.

Respecto al Comandante de aeronave como operador técnico, se concluye:

Que el trabajo del Comandante de aeronave se sustenta sobre los parámetros de seguridad en la protección de las personas y las cosas y la ejecución de procedimientos estándares reglamentarios y técnicos. En la preparación personal para la tarea, le son exigidos los chequeos médicos y de simuladores basados en una tecnología cambiante permanente que exige nuevas adaptaciones constantes que, de no ser satisfechas terminan con su carrera profesional. Otra característica personal como parte de los patrones en sus comportamientos diarios son la prudencia y precisión en la tarea, la independencia, el control y la competencia aún consigo mismo en la mejor capacitación profesional. En general, ama su trabajo del que es orgulloso y en el que se divierte como diferencia con otros profesionales.

Que en lo que a tareas técnicas se refiere, la OACI fomenta la resolución de las diferencias relativas a los requisitos exigidos para la obtención de licencias y garantizar que las normas internacionales sigan el tenor de las prácticas actuales. Esto es fundamental ya que la tripulación de vuelo está expuesta al constante aumento de la densidad del tránsito y a la congestión del espacio aéreo con procedimientos sumamente complicados en las áreas terminales, operando equipos cada vez más complejos. También se suman a la complejidad mencionada los nuevos procedimientos en las operaciones que llevan a menores separaciones entre ellas con el terreno debido al uso de nuevas tecnologías. En todo esto el Anexo 1 OACI, acompaña esta evolución con sus enmiendas además, siempre manifiesta la permanente necesidad de la cooperación y coordinación entre los diferentes Estados y a todo nivel con el objetivo de mantener vigente la seguridad operacional.

Que para las tareas específicas técnicas del Comandante de aeronave constata la información correcta sobre las emergencias a los pasajeros. Garantiza todos los procedimientos y lectura de las listas de chequeo. Verifica que todos sus tripulantes estén concentrados en sus tareas durante las fases críticas del vuelo. Evalúa la condición de aceptación técnica de la aeronave en función de la *Configuration Deviation List -CDL-* o la *Minimum Equipment List -MEL-* correspondiente a su aeronave. Verifica la correcta ejecución de la inspección pre vuelo. Controla el libre acceso a los equipos de emergencia. En caso de emergencia toma las decisiones que considere pertinente aun desviándose de los procedimientos normalizados en función de la seguridad operacional. Mantiene la documentación operativa actualizada. Antes de iniciar el vuelo conoce toda la información correspondiente al mismo. Es responsable de la dirección del vuelo y no delega decisiones importantes a la seguridad operativa. Cumple las directivas de los servicios de tránsito aéreo.

Respecto a la seguridad operacional como bien jurídico primario, se concluye:

Que siempre va en constante mejora, gracias a un proceso de investigación bien desarrollado que apunta a identificar las causas probables de un accidente y poder establecer las recomendaciones del caso para reducir el riesgo. También participa la IATA, con un programa *Global Aviation Data Management -GADM-* para mejorar la capacidad de identificación de situaciones de riesgo y, para ello, elabora un programa de seis puntos para reducir el riesgo operacional, mejorar la calidad de los estándares con auditorías permanentes, mejorar las infraestructuras con enfoques basados en el desempeño, apoyar los sistemas de gestión de seguridad, uso de programas *Quality and Training* de la IATA y la licencia *Multi-crew Pilot License -MPL-* de la OACI e identificar problemas emergentes de la seguridad.

Que muy importante, en referencia a la seguridad operacional es otro aporte de IATA con *IATA Operational Safety Audit -IOSA-* como un sistema internacional diseñado para evaluar las empresas aéreas en lo que a gestión operativa se refiere y las auditorías son normalizadas. Con la aplicación y calificación en esa categoría las empresas se ven beneficiadas con un programa de auditoría de calidad permanente, reducción de costos, formación de auditores, metodología estructurada con listados de control estandarizados.

Que la seguridad operacional sigue siendo el bien jurídico primario a proteger y no todos los Estados lo tienen asumido, por lo se propone como solución la certificación IOSA a todos los miembros de la IATA ya que se verifica una reducción de tres veces menor en el número de accidentes de aviación.

Respecto de las funciones del Comandante de aeronaves como operador jurídico, se concluye:

Que la amplia carga de responsabilidades, las facultades y funciones que conciernen al Comandante de una aeronave, unida a la dispersión de las normas reguladoras de las mismas, hace que esta figura sea singularmente compleja a la hora de analizarla desde un punto de vista jurídico.

Que en nuestro ordenamiento jurídico no existe una definición legal del Comandante de aeronave, aunque si la obligación de su existencia a bordo de una aeronave, como lo manda el Código Aeronáutico. Si existe en el Anexo 1 OACI, Licencias al personal, de Chicago 1944 como piloto al mando y en los Anexos 6, Operación de aeronaves, y 12 sobre el Socorro aeronáutico.

Que en referencia a las funciones ya mencionadas del Comandante de aeronaves se ve lo amplia que ha sido su definición, pero que se relaciona al cargo temporal en la función específica creado por la misma empresa y no es categoría profesional. Esto genera una relación jurídica inestable sujeta a contratos laborales de mandato o confianza, que terminan por su propia naturaleza. Se propone como solución la institucionalización de la figura del Comandante de aeronave como dueño de un título y grado determinado.

Que muchas soluciones de los problemas emergentes de una situación anormal en vuelo van más allá de las técnicas, lo que sin duda alguna obliga a recordar a la Organización de Aviación Civil Internacional el compromiso para dictar el estatuto para regir la actividad, en beneficio de la seguridad, de las empresas, usuarios del servicio y del propio comandante y su tripulación.

Que es cierto que desde el año 1929 existe un marco jurídico internacional para el transporte aerocomercial, nacido en 1926 con el CITEJA, no ocurre lo mismo con la figura del Comandante de aeronave a pesar de los esfuerzos en los últimos años de parte del Comité Jurídico Internacional de la OACI con la especial colaboración del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y Espacial con su Proyecto de Estatuto del Comandante de aeronave.

Que se debe insistir en la redacción, homologación y patrocinio final del Estatuto Jurídico Internacional del Comandante de aeronave, ya redactado por Garnault, presentado en la OPACI en 1947 y aprobado durante la celebración de las VI Jornadas de Derecho Aeronáutico de 1972 en Chile y que la tan variada producción normativa a nivel nacional e internacional sea incluida estatuto del Comandante de aeronave por parte de la OACI y que sea la guía y compendio de Leyes que rigen la industria aeronáutica para beneficio directo sobre la seguridad operacional de las empresas, de los usuarios y de la misma tripulación.

Que existe una política legislativa que no coincide con las exigencias de la disciplina aeronáutica y figuras delictivas que mudaron del Código Aeronáutico al Código Penal como los Arts. 217 al 226. Como solución se propone, siguiendo los lineamientos de Mario Folchi (2015), incorporar el título Faltas y Delitos aeronáuticos, fijando los principios generales de las sanciones administrativas por ley de fondo y el procedimiento de investigación con el debido proceso legal y el ejercicio de la defensa. Además hablar de un Derecho Penal Internacional y la creación de un Código Internacional que reprima los delitos que tengan como autor a un determinado Estado que ponen en peligro a otros como delitos contra la paz y seguridad de la humanidad y evitar soluciones parciales frente a una materia tan sensible a la sociedad actual.

Respecto a la actual política aerocomercial y la seguridad operacional, se concluye:

Que se incursiona en este particular ya que son importantes los cambios en la política aerocomercial que se están sucediendo y muestran el inicio de serios conflictos y discusiones que terminarán afectando las actividades operativas y profesionales de los pilotos y el personal aeronáutico en el corto plazo.

Que la oferta de servicios de las líneas aéreas en la actualidad, se ha polarizado entre las bajas tarifas con la consecuente reducción en la cantidad de servicios y las que los mantienen con el concepto de diferenciación comercial. Por las características políticas de nuestro país, las tarifas aún están reguladas por el Estado través de la secretaría de Transportes ANAC lejos de la desregulación mundial de la actividad aerocomercial de los años 70 liderado a nivel mundial por Southwest Airlines y que aún mantiene su liderazgo en rentabilidad. Como solución se propone ir más allá de la decisión estratégica de cada organización empresarial aeronáutica de una u otra opción, y elaborar una necesaria eficiencia operativa, frente a la realidad laboral y de infraestructuras y servicio de un mercado muy particular como el nuestro.

Que el mercado Argentino, tiene características particulares en lo económico, social y legal en relación a la oferta y la demanda dentro de un marco regulatorio rígido. La mayoría de los vuelos son realizados por las empresas estatales Aerolíneas y Austral, como líderes en la industria aerocomercial y cumpliendo un rol social de conectividad a destinos sin renta comercial y ofreciendo calidad de servicio completo lejos de las *low cost*. En lo que a demanda respecta, la mitad de los 40 millones habitantes reside en la provincia de Buenos Aires y el uso por parte de la población del medio terrestre en un 90% para el interior. Por lo tanto, se trata de un mercado tradicional con una distribución demográfica de la población lo que implica poco volumen en las distancias. Pocos aeropuertos de uso alternativo. Muchas barreras para el ingreso de las aerolíneas respecto a la nacionalidad de los pilotos y del capital empresario. Bandas tarifarias y rutas determinadas y autorizadas por el Estado. Fuerte lobby de empresas de transporte terrestre. Complejidad competitiva. Saturación infraestructura. Pareciera ser que el único horizonte posible para la existencia del modelo *low cost* en Argentina es la desregulación del mercado donde las características mencionadas atentan en contra seriamente. Como solución se propone mejorar y controlar una política de cielos abiertos racional, libertad tarifaria para los prestadores de servicios de transporte aerocomercial y minimizar la intervención del Estado.

Que la evolución del transporte aéreo avanza a una gran velocidad y como consecuencia de ello, se aumentan exponencialmente los problemas que debe el Comandante de aeronave y su tripulación. Se propone como solución, el análisis permanente de los instrumentos técnicos y jurídicos que sustentan su labor con el fin de asegurar la seguridad operativa debida a los usuarios.

Que si no hay buena comunicación entre los actores aeronáuticos generadores de las políticas aerocomerciales no hay entendimiento, y si no hay entendimiento, se provocan comportamientos que desequilibran la armonía del sistema en el que intenta convivir la sociedad aeronáutica y los usuarios.

Que hay políticas aerocomerciales poco claras que llevan a contradicciones como ocurre con lo manifestado particularmente y como ejemplo, por los Sindicatos de Pilotos del grupo Latam y su filial en Argentina, cuando dice que su propio holding promete rever la situación de bloqueo empresarial ejecutado por el gobierno anterior, con la promesa de expansión durante el ejercicio del actual gobierno y en cambio usa el resto de sus filiales de mejor renta, para operar en nuestro propio país rutas con quinta libertad sin reciprocidad, desoyendo sus propias propuesta anteriores. Como solución se propone establecer una Comisión paritaria de interpretación específica de la problemática expuesta, que lleve adelante las comunicaciones y genere la relación gremio y empresa necesaria para proponer vías de solución.

Que las privatizaciones de las empresas Estatales de la región en los años 90, caracterizadas por su ineficiencia y gran deuda pública, aceptan la liberación del sistema para reducir el gasto público, fomentar la inversión y mejorar la eficiencia aerocomercial, cosa que no ocurre en nuestro país donde, por el contrario se re estatizan las compañías privatizadas.

Respecto del contrato de trabajo del Comandante de aeronave, se concluye:

Según el *Annual Review* 2013 de IATA, el impacto económico general en la estructura de costos de las empresas aéreas es del 48% para inversiones de capital y materiales, del 17% en combustibles y del 35% los costos laborales y que, en muchos casos, son mal administrados en medio de un mercado cada vez más competitivo. Acá vemos la incidencia que tiene la negociación salarial del Comandante de aeronave que es quien queda relegado a valores cada vez más bajos.

Que no se incluyen en las negociaciones colectivas las condiciones y medio ambiente del trabajo como estresores laborales. Se propone una adecuación ergonómica a la particularidad del trabajo aeronáutico, asegurando la calidad laboral en las cabinas de vuelo y el descanso fuera de la base de operaciones. Estudiar la afectación de las nuevas tecnologías que afecten negativamente las tareas operativas y capacitar a los pilotos sobre su correcto uso.

Que en los procesos actuales se verifican sobre la gestión del personal características tales como, disminución de beneficios, modalidad de contratación flexible, alta rotación del personal, flexibilidad en las horas de vuelo, reducción de personal y baja participación sindical orientada sólo a protecciones defensivas llevados adelante con Convenios Colectivos descentralizados y diferenciados por empresas.

Que las organizaciones sindicales de la región del Mercosur definen la problemática actual de las empresas aeronáuticas, diciendo que advierten una desregulación generalizada debido a las tendencias de la economía actual de aumentar márgenes de ganancia, una competencia desproporcionada dentro de la industria aeronáutica frente a competidores inescrupulosos y tercerización de servicios que fragmenta la fuerza laboral específica, reduce beneficios y debilita a los sindicatos. Se propone como solución crear un Convenio Colectivo para la región, en función de no perder más derechos y recuperar los perdidos poniendo barreras lógicas a esta situación.

Que, por otra parte, los gremios aeronáuticos del país se están manifestando permanentemente respecto de las políticas aerocomerciales en curso. Se deben obviar las posiciones políticas para continuar con las observaciones objetivas que lleven a una mejor comprensión de la problemática y acotarla a sólo el respeto de las normas vigentes y la protección de la seguridad operacional que es siempre el bien jurídico protegido y administrado por el Comandante de aeronave inmerso en esta realidad actual.

Finalmente, mis conclusiones personales como piloto durante casi cuarenta años de actividad y como testigo de los muchos cambios sobre la forma en la que evoluciona la actividad aeronáutica y sobre la consideración profesional de nuestra figura, por parte de la sociedad toda y de los explotadores, en particular, me llevan a afirmar que no hemos sabido detectar el modo en que se ha diluido nuestra figura legal, debido a nuestras vagas actitudes profesionales en el particular y distracciones causadas por las constantes luchas con nuestros contratantes intentando revertir sus conceptos de ser “los males necesarios del sistema “como tantas veces he escuchado. Nos distrae una actividad que queremos y disfrutamos.

Las desactualizaciones normativas, ligadas a los mismos Códigos Aeronáutico y Código Penal, ya se expusieron y adhiero cabalmente como respuesta a la hipótesis planteada en esta investigación. Nos separan sesenta años del primero y noventa del segundo y un medio que se mueve vertiginosamente en todos sus conceptos. Esto nos lleva como Comandantes de aeronave, a ser partícipes obligados de una realidad jurídica obsoleta que nos ha convertido en los empleados técnicos de mayor responsabilidad en un sistema difuso y con límites poco claros, cada vez más exigente y lejos de equivalentes compensaciones laborales. Nos queda esperar, finalmente, de manos de los juristas la llegada de un compendio normativo internacional y contratos laborales colectivos generales de actividad para todos los pilotos, mientras nos decidimos a profesionalizar nuestra actividad con una carrera académica acorde.

Gran cantidad de Estados se encuentran en nuestra misma situación como problema que tanto preocupa a la OACI y que ha generado el mencionado Anexo 19, que resulta de aplicar los conceptos de seguridad operacional en cada Estado de acuerdo a sus propias culturas y recursos. Es otra forma de delimitar en contenedor normativo buscando un equilibrio justo entre resultados económicos y protección de nuestro bien jurídico primario investigado administrando lo poco para lo mucho.

En cambio, y como ejemplo a seguir, la CE a través del *Eurocontrol* presenta a la OACI el concepto de la llamada “cultura justa o errores honestos”, donde no se castigue a los operadores aeronáuticos, como ocurre con el Comandante de aeronave, por sus acciones, decisiones u omisiones, mientras actúe en función de su experiencia y capacitación pero sí en todos los casos en que exista grave negligencia, actuaciones con dolo en las infracciones cometidas o actos de destrucción. De este modo, a sabiendas de la importancia actual que tienen los reportes para generar información a favor de las defensas en el sistema y no como elementos de prueba generadores de puniciones, veremos un sistema enriquecido dejando actuar al Comandante de aeronave con conocimiento profesionales, experiencia y habilidad como siempre fueron las consignas de la OACI desde su nacimientos. Seguramente este sistema se debe amparar sobre la base normativa y cultural necesaria que seguimos esperando.

Mientras esto sucede, la sociedad nos exige el mejor accionar profesional cada vez que confían sus vidas a nuestra conducta responsable como guardianes de la seguridad operacional. Dentro de este sistema no podremos permitirnos el mínimo descuido y procurar, dentro de lo posible, “evitar todo lo evitable” en pos de la seguridad operacional y minimización de riesgos, sumándome a los conceptos vertidos por el jurista Ricardo Klass (2016).

BIBLIOGRAFIA

Doctrina:

Ambrosini, Antonio (1949) *Instituciones del derecho de la aviación, tomo I*. Editorial Depalma, Buenos Aires, Argentina.

Aparicio, Gallego Javier. (2009). *Agresiones Ilícitas a la Aviación Civil*. Santa Cruz de Tenerife. España. Instituto Iberoamericano de Aviación Civil.

Bauzá Araujo, Álvaro. (1976). *Tratado de Derecho Aeronáutico*. Tomo 1 Montevideo. Uruguay. Ed. Jurídicas A. Fernández.

Borda, Guillermo (1955). *Tratado de Derecho Civil Parte General*. Buenos Aires. Perrot.

Bravo Navarro, Martín (1966) *El Comandante de la aeronave*, Instituto Francisco de Vitoria, Madrid.

Capaldo, Griselda D. y Hernán Adrián Gómez. (2013). *Aspectos de Derecho Aeronáutico: compendio de doctrina interdisciplinaria*. (Primera Edición) Mendoza. Argentina. Ediunc 2013. Eudeba.

Capaldo, Griselda (2002). *Investigación de accidentes e incidentes aéreos. Aspectos técnicos, jurídicos y humanos*, relator ponente de las XXXI Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial – Universidad Central de Barcelona, Barcelona.

Donato, Ángela Marina. (2015). *La OACI y el Terrorismo Aeronáutico*. Griselda Capaldo Coordinadora Revista Jurídica. Facultad de Derecho. UBA. Buenos Aires. Departamento Publicaciones.

Ferreira, Enrique (1946). *Doctrina argentina en Derecho Internacional Aéreo*. Córdoba. Argentina. Universidad Nacional de Córdoba.

Folchi, Mario O. (2015) *Tratado de Derecho Aeronáutico y Política de la Aeronáutica Civil Tomo 1 y Tomo 2*. (Primera Edición). Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Argentina. Editorial Astrea srl.

Ford, Guillermo. José E. Ortega. Eladio Cuadra. (2008). *Introducción al Derecho Aeronáutico, Espacial y de las Telecomunicaciones*. (Segunda Edición) Córdoba. Argentina. Advocatus.

Fusaro, Carlos Pablo (2001). *Aeronaves y personal aeronáutico*. Buenos Aires, Argentina. Editorial Abeledo-Perrot.

Mapelli, Enrique (1978). *Características fundamentales del Comandante de la aeronave*. Artículo publicado en *Trabajo de Derecho aeronáutico y del espacio*. Madrid, España. Colección de estudios jurídicos, Volumen II. Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del espacio y de la aviación comercial.

Menéndez A. (2005) *Régimen jurídico del transporte aéreo*. Ed. Thomson Civitas. Navarra.

Rodríguez Jurado, Agustín. (1986-1990). *Teoría y práctica del Derecho Aeronáutico*. Buenos Aires. Argentina. Depalma.

Rodríguez Jurado, Agustín; Suárez, María Elena. (1986). *Teoría y práctica del Derecho Aeronáutico*, tomo I 2ª Edición actualizada. Buenos Aires, Argentina. Editorial De Palma.

Soto Lamadrid, Miguel Ángel. (2011). *La seguridad en la aviación civil en el Derecho Internacional Penal*. México.

Tapia Salinas Luis. (1944). *Manual de derecho Aeronáutico*. Barcelona. España. Bosch.

Tapia Salinas, Luis. Mapelli, Enrique (1991). *Derecho Aeronáutico*. Madrid. Instituto Iberoamericano de Derecho aeronáutico, del Espacio y de la Aviación Comercial.

Vásquez Parada, José. (2000). *Derecho Aeronáutico*. Madrid. Gomilex S.L.

Videla Escalada, Federico N. (1978). *Manual de Derecho Aeronáutico*. (Tercera Edición 2000) Buenos Aires. Argentina. Zavalía Editor.

Zunarelli, Stefano. Pinto Comenale, Michele M. (2009). *Manuale di Diritto della Navigazione e dei Trasporto*. Padova. Ceden.

Perucchi, Héctor A. (1990). *Intercepción de Aeronaves Civiles*. Buenos Aires AZ Editora.

Artículos de ALADA Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial.

Artículos de Revista Latino Americana de Derecho Aeronáutico.

Documentación IATA –Asociación Internacional de Transporte Aéreo- en referencia a Seguridad y Tripulaciones.

Manual de Gestión de la Seguridad Operacional. Doc 9859 AN/ 474 OACI.

Publicaciones del INDAE Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial.

Publicaciones del CEDAE Centro de Estudios de Derecho Aeronáutico y Espacial.

Documentación IATA –Asociación Internacional de Transporte Aéreo- en referencia a Seguridad y Tripulaciones.

Legislación Nacional:

Anexos 1 al 19 de OACI- Organización Internacional de Aviación Civil.

Código Civil y Comercial de la Nación Argentina. Ley 26994. (2014). Primera Edición. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Ediciones del País.

Código Penal de La Nación. Ley 26994. (1984).

Decreto del P.E.N. 671/94 y modificación complementaria 2000.

Eduardo Néstor Balian. (2013). *Código Aeronáutico Comentado y anotado.* Buenos Aires. (Primera Edición) Argentina. Editorial Astrea.

Ley 14.250 de Convenciones Colectivas de Trabajo.

Ley 24.557 de riesgos del trabajo y sus modificatorias.

Jurisprudencia:

“Baronetti de Gorosito, Raquel Elisabeth c/Fuerza Aérea Argentina y otros s/ sumario”. CNCOM - SALA D – Contrato de Transporte Aéreo. Muerte de pasajero. Descompensación cardiaca. Incumplimiento de la obligación de llevar al pasajero al destino convenido en debida forma. Negligencia.

“Cie. Air France c. Epoux Haddad”. 1979.

“Deustsch, Gustavo Andrés y otros s/ estrago culposo e incumplimiento de los deberes de funcionario público”.

“Fabro, Víctor y otra c. Río Negro, Provincia de y otros s/daños y perjuicios”, CSJN, fallo del 9 de noviembre de 2000.

“G.B. c/ Iberia Líneas Aéreas de España S.A. y Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo S.A.”. 2012.

“López y otro c.Cambacúa, Salvucci y otros y c. Correntinos SA., CNCC.Fed” – Sala II, del 26 de noviembre de 1993.

“Lousto, Pablo A. Cámara Nacional de Apelaciones en lo Criminal y Correccional Federal, sala 1”. Delitos contra la seguridad de los medios de transporte y comunicación. Seguridad de naves. Carta de aproximación inexacta. Condiciones meteorológicas. Aterrizaje seguro. Cámara Nacional de Apelaciones en lo Criminal y Correccional Federal, sala 1ª. 30 de noviembre de 2007.

“Porchetto, Marcelo Patricio c/ Aerovías Nacionales de Colombia S.A. y otros s/cobro de asistencia y salvamento”.

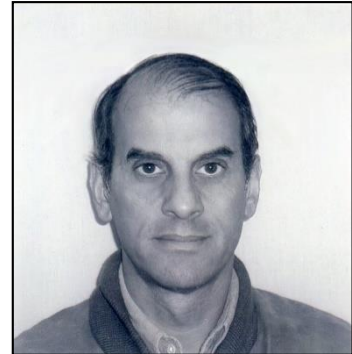
“Wetlauter, Débora v. Air Transat A.T. Inc y Skland Travel Inc”. 2013.

“Final Report Accident” on 24 March 2015 at Prads-Haute-Bléone (Alpes-de-Haute-Provence, France) to the Airbus A320-211 registered D-AIPX operated by Germanwings.

CURRICULUM VITAE

IDENTIFICACIÓN

Nombre Completo Jorge Francisco TORRE
Fecha de Nacimiento 23 de febrero de 1959
D.N.I. 13.372.971
Nacionalidad Argentina (AAB883746)
Italiana (AA5393292)
Estado Civil Casado
Dirección Postal Ruta 8 Km 60 Pilar Golf Club
Pilar Prov. Bs. As. (1629)
Dirección Electrónica torrefleming@yahoo.com.ar
Teléfono +54 11 56070100



FORMACIÓN ACADÉMICA

63/70	Primario	Colegio La Salle y Nacional 56 Luque	Estudios Primarios
71/75	Secundario	Liceo Militar General Paz	Bachiller. Subteniente Reserva
76/79	Terciario Sup.	Escuela Naval Militar	Guardiamarina en comisión
80	Terciario Sup.	Fragata Libertad	Guardiamarina
81	Terciario Sup.	Escuela Aviación Naval	Aviador Naval
82/90	Otros	Navales y Civiles	Cursos post-grado y otros
86/89	Universitario	UADE	Av.Com. Int. Aeropuertos
87/	Universitario	UBA	Derecho, no terminada
03/	Universitario	Universidad del Salvador	Adm. Aeron., no terminada
13/17	Universitario	Universidad Empresarial Siglo XXI	Derecho en curso

FORMACIÓN PROFESIONAL. CURSOS Y SEMINARIOS

Cursos Licencias Argentinas TLAA, Instructor de Vuelo, Piloto Agrícola.
Cursos licencias extranjeras italianas, marroquíes y chilenas Específicas.
Cursos Simuladores Varios Aeronaves voladas en sedes fabricantes extranjeros.
ALADA Contrato De Transporte Aéreo Internacional.
UBA Jornadas Sobre Derecho Aeronáutico y Espacial.
FADA Técnicas Docentes.
SENADO Encuentro Latinoamericano Política Aérea y Espacial.
OIP Seminario Seguridad y Factores Humanos Para Oficiales de Seguridad.
APLA Seminario de Seguridad.
INDAE Curso De Derecho Aeronáutico Práctico Para Pilotos Profesionales.
Integrante del Consejo Profesional de Pilotos.
Vicepresidente en dos oportunidades de Asociación y Unión de Aviadores Profesionales

EXPERIENCIA LABORAL ESPECÍFICA OPERATIVA AERONÁUTICA

80/87 Aviación Naval como piloto de combate y a cargo de departamentos.
87/91 Instructor de Vuelo y Profesor de Vuelo. Docente, Piloto Agrícola.
91/93 P/O B757 y B767 300ER. Air Europe. Italia.
94/95 P/O B757 y B737 200 Lapa. Argentina
95/02 Comandante B737 200 y 700NG. Lapa. Argentina.
94/98 CEO Italaviation. Empresa anti-incendios y control agrícola.
02/02 Comandante B737 400 Air Atlas. Marruecos.
02/03 Comandante B737 200. Southern Winds. Argentina.
03/04 Comandante B737 200 LAN Chile. Chile.
05/actual Comandante B737 200 MD E190 Austral Líneas Aéreas. Argentina.

20.000 HORAS VOLADAS.

EXPERIENCIA LABORAL EMPRESARIAL

94/98 CEO Italaviation. Actividad: Aviación Agrícola y Prevención Fuegos.
04/actual CEO Proyectos Torre Fleming. Actividad: Arquitectura. Proyectos y Ejecución 35.000 mts² de obras familiares e industriales.

OTROS DATOS PERSONALES

Idiomas Español 95%, italiano 90%, inglés 75%.
Sistemas Operación rutinaria programas normales en escritorio y sobre aeronaves.
Hobbies Música. Ejecución flauta travesa. Pintura.
Deportes Esgrima internacional. Paracaidismo. Remo. Pentatlón. Polo. Carrera.

REFERENCIAS

Por cada una de las actividades profesionales y empresariales manifestadas, poseo documentación y contactos para comprobación.

ANEXO E – FORMULARIO DESCRIPTIVO DEL TRABAJO FINAL DE GRADUACIÓN**AUTORIZACIÓN PARA PUBLICAR Y DIFUNDIR TESIS DE POSGRADO O GRADO A LA
UNIVERSIDAD SIGLO 21**

Por la presente, autorizo a la Universidad Siglo21 a difundir en su página web o bien a través de su campus virtual mi trabajo de Tesis según los datos que detallo a continuación, a los fines que la misma pueda ser leída por los visitantes de dicha página web y/o el cuerpo docente y/o alumnos de la Institución:

Autor-tesista <i>(apellido/s y nombre/s completos)</i>	TORRE, Jorge Francisco
DNI <i>(del autor-tesista)</i>	13.372.971
Título y subtítulo <i>(completos de la Tesis)</i>	EL COMANDANTE DE AERONAVE Y LA SEGURIDAD OPERACIONAL COMO EL BIEN JURIDICO PRIMARIO PROTEGIDO
Correo electrónico <i>(del autor-tesista)</i>	monjatorrear@yahoo.com
Unidad Académica <i>(donde se presentó la obra)</i>	Universidad Siglo 21

Otorgo expreso consentimiento para que la copia electrónica de mi Tesis sea publicada en la página web y/o el campus virtual de la Universidad Siglo 21 según el siguiente detalle:

Texto completo de la Tesis <i>(Marcar SI/NO)^[1]</i>	SI
Publicación parcial <i>(Informar que capítulos se publicarán)</i>	

Otorgo expreso consentimiento para que la versión electrónica de este libro sea publicada en la página web y/o el campus virtual de la Universidad Siglo 21.

Lugar y fecha: Pilar, 15 de Agosto de **2017**

Jorge Francisco TORRE

Firma autor-tesista

Aclaración autor-tesista

Esta Secretaría/Departamento de Grado/Posgrado de la Unidad Académica:

_____ certifica que la tesis
adjunta es la aprobada y registrada en esta dependencia.

Firma Autoridad

Aclaración Autoridad

Sello de la Secretaría/Departamento de Posgrado

^[1] Advertencia: Se informa al autor/tesista que es conveniente publicar en la Biblioteca Digital las obras intelectuales editadas e inscriptas en el INPI para asegurar la plena protección de sus derechos intelectuales (Ley 11.723) y propiedad industrial (Ley 22.362 y Dec. 6673/63. Se recomienda la NO publicación de aquellas tesis que desarrollan un invento patentable, modelo de utilidad y diseño industrial que no ha sido registrado en el INPI, a los fines de preservar la novedad de la creación.