

Estudio Comparativo de Jurisprudencia Argentina y Europea sobre “Riesgo Aviario”

Por Juan Manuel Jorge Bianchi¹

1. Introducción

En esta investigación, realizaremos un estudio comparado de los últimos pronunciamientos de los tribunales argentinos, en especial de la Corte Suprema de Justicia de la Nación, referidos al tópico que engloba esta obra y su relación con los fallos judiciales acaecidos en estos últimos años en Europa. Se arribará a una conclusión respecto al tratamiento del problema del riesgo aviario y la atribución de responsabilidad derivada del daño provocado por las aves en aeronaves en vuelo efectuada por los tribunales intervinientes.

2. Pronunciamientos argentinos

H.123.XLIX “Hawk Air S. A. c/ Estado Nacional Argentino - Fuerza Aérea Argentina y otros s/daños y perjuicios”

Hawk Air S. A. promovió una demanda contra el Estado Nacional, Fuerza Aérea Argentina y Armada Argentina y la Municipalidad de Bahía Blanca a los efectos de interrumpir la prescripción de la acción de cobro de los daños experimentados por una aeronave de su propiedad.

Relato que el 18 de octubre de 2001, a las 5:47 de la mañana, la aeronave Fairchild modelo SA 226-AT, matrícula LV-WNC, de propiedad de Hawk Air S.A., sufrió el impacto y la ingestión de una bandada de gaviotas por uno de sus motores cuando se encontraba en situación de despegue en el Aeropuerto Comandante Espora de la ciudad de Bahía Blanca, circunstancia que le ocasionó daños en ambas turbinas.

¹ Abogado. Secretario letrado de la Corte Suprema de Justicia de la Nación Argentina. Magister en Derecho Tributario. Especialista en Derecho Aeronáutico. Profesor en INDAE.



Foto N° 1 - Aeronave siniestrada en Base Comandante Espora

Fuente: <https://www.lanueva.com/nota/2004-4-6-9-0-0-preocupa-la-presencia-de-aves-en-la-aeroestacion-civil-comandante-espora>



Foto N° 2 - Vista Aérea Comandante Espora

Fuente: <https://www.lanueva.com/nota/2015-7-30-0-39-0-aeropuerto-la-pista-principal-esta-nuevamente-apta-para-los-vuelos-nocturnos>

Denunció que la aseguradora había abonado la suma de U\$S223 723, previa deducción de la franquicia. Al respecto, cabe mencionar que, con posterioridad, la aseguradora también abonó la suma de U\$S48 200.

Reclamó asimismo el lucro cesante y la disminución del valor “empresa en marcha”, cuantificando su pretensión en la suma de \$ 2 583 970.

Adujo que la causa del accidente había sido la presencia de aves en la pista, extremo que, a su entender, comprometía la responsabilidad de las demandadas, porque el aeródromo H24 contaba solo con un servicio de prevención de riesgo aviario hasta la puesta del sol, habiendo acontecido el accidente todavía en horario nocturno.

El juez de primera instancia, luego de resolver la cuestión relativa a la legitimación de las demandadas, puntualizó que, conforme la cláusula 7.^a del convenio aprobado por la ordenanza 8250 de la Municipalidad de Bahía Blanca, la Fuerza Aérea solo tenía a su cargo los servicios de protección al vuelo, control de área, aproximación y aeródromo, obligaciones que se completaban además con las establecidas en la cláusula 15.^a, que la hacía responsable del mantenimiento de radioayudas de navegación y aproximación, equipos de comunicaciones correspondientes al control de área y control de aeródromo y balizamiento.

Por estos motivos, entendió que correspondía rechazar la demanda contra la Municipalidad y la Armada Argentina, puesto que dichos organismos no tenían responsabilidad en los hechos aquí demandados.

En sus considerandos, el A quo refirió que el caso de autos se encuadraba como una “falta de servicio” que se vinculaba con la responsabilidad del Estado y su deficiente prestación del servicio a su cargo. Asimismo, destacó que la responsabilidad del Estado, por los actos u omisiones de sus órganos, era directa y que se encontraba fundada en la idea objetiva de la falta de servicio (art. 1112 C. Civil entonces vigente).

Sostuvo que la responsabilidad por omisión se hallaba configurada cuando fuese razonable esperar que el Estado (o sus funcionarios) actuase en un determinado sentido para evitar los daños en las personas y, sin embargo, no lo realizase. Agregó que, para que se generase la obligación de reparar, era necesario que se tratase de un deber concreto que no operase en dirección genérica y difusa, debiendo estar referido a una obligación a cuyo cumplimiento pudiese ser compelida la Administración.

Por otra parte, recordó que para que procediese la acción resarcitoria contra el Estado, se exigía la conexión causal entre la conducta omisiva y el daño (art. 901 y concordantes del C. Civil).

Sobre esa base, puso de relieve que, en el caso, además de evaluar las constancias allegadas al expediente, en especial las conclusiones del dictamen de la perito bióloga, también debía valorarse el informe elaborado por los investigadores de la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC).

Contrariamente a la finalidad de prevención y no probatoria que tienen los informes finales de la entonces JIAAC, recordó que dichos funcionarios tuvieron a su cargo las tareas de investigación sobre las causas y circunstancias que motivaron el accidente, tratándose de un organismo especializado que podía aportar mucho para informar su criterio. En esa línea, y en pos de su valoración, reseñó que tales informes habían sido valorados por la jurisprudencia para definir litigios planteados respecto a la responsabilidad civil emergente de accidentes aéreos, apuntando que sus conclusiones tenían un valor probatorio de suma importancia.

Seguidamente, destacó que del citado informe surgía que la tripulación conocía la existencia del aviso permanente sobre la presencia de aves en las proximidades del aeródromo, según la publicación de información aeronáutica MADHEL (Manual de Aeródromos y Helipuertos). Añadió que el aeródromo poseía un servicio para el control aviario desde la salida hasta la puesta del sol, considerando que el despegue nocturno había sido un factor contribuyente al accidente.

Estimó que para determinar si la ausencia del control aviario por la noche podía comprometer la responsabilidad del Estado, se debía tener en cuenta la previsibilidad e inevitabilidad de los riesgos que adjetivaba la obligación a su cargo, por cuanto no todos los aeródromos tenían las mismas características.

Sobre el punto, luego de señalar que la directiva 103/94 se encontraba vigente al momento del siniestro —la cual establecía la creación de un comité de prevención de peligro aviario—, advirtió que ella no contenía previsión alguna acerca de las modalidades y circunstancias en que se debía prestar el control aviario y menos aún sobre la obligación de realizarlo en horario nocturno.

En esa línea, puntualizó que, a los fines de dilucidar si la presencia de las gaviotas en la pista durante la noche podía ser catalogada como un caso fortuito, remarcó

que se debían configurar las notas de imprevisibilidad e inevitabilidad. Al respecto, señaló que la imprevisibilidad se materializaba cuando el hecho superaba la aptitud normal de previsión que era dable exigir al deudor en función de la naturaleza de la obligación que asume y de sus condiciones personales. Por otro lado, refirió que la inevitabilidad aludía a lo irresistible del hecho para el deudor, en el sentido de la insuperabilidad del obstáculo opuesto. De allí concluye que el caso fortuito era el acontecimiento que, aunque la previsión humana pueda anticiparlo, impide evitar sus consecuencias. Recordó, asimismo, que la doctrina y jurisprudencia concordaban en que el caso fortuito debía ser ajeno a la persona del deudor y sobreviniente a la constitución de la obligación. Con estos fundamentos, consideró que la circunstancia de que el MADHEL contuviese un aviso permanente que indicaba tener precaución por la presencia de aves en las proximidades del aeródromo no podía ser ignorada por la tripulación, lo que a la postre impedía sostener válidamente que el Estado hubiese incumplido el deber de informar dicha circunstancia.

Seguidamente, en lo que al caso interesa, luego de reseñar el peritaje biológico, advirtió que no era posible eliminar el problema aviario, por cuanto se trataba de un fenómeno natural que no podía suprimirse o eliminarse, sino que podía reducirse para minimizar el riesgo que representaba para las operaciones aéreas. Añadió que debía tenerse en cuenta que, entre los días 17 a 19 de octubre, acontecieron 15 vuelos nocturnos que no produjeron accidente alguno, lo que demostraba el grado de regularidad con que podía suceder un evento de estas características.

Por todo lo expuesto, consideró que el caso, más que hablar de la imprevisibilidad de la presencia de las aves en la pista, debía referirse a la inevitabilidad del hecho, criterio que se compadecía con las consideraciones efectuadas por la JIAAC cuando había calificado al problema aviario como una situación “anormal” y “aleatorio”. Por estos motivos, entendió que no se había configurado en el caso de autos un supuesto de falta de servicio que comprometiese la responsabilidad del Estado, ya que el hecho debía ser considerado como un caso fortuito con aptitud para romper el nexo de causalidad adecuado, lo que llevó al juez de primera instancia a rechazar la demanda incoada.



Foto N° 3 - Fairchild de la empresa Hawk Air

Fuente: <http://linea-ala.blogspot.com/2020/12/los-metro-en-argentina.html>

Interpuesto el recurso de apelación, fue elevado el expediente a intervención de la Sala III de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal, la cual revocó el pronunciamiento de la anterior instancia y, en consecuencia, hizo lugar a la demanda promovida por Hawk Air S. A.

Para así decidir, tras recordar los hechos de la causa, sostuvo que correspondía dilucidarse cuál de las demandadas era responsable —al tiempo del hecho— del control aviario en el Aeropuerto de Bahía Blanca.

En esa dirección, recurrió en primer término al convenio suscripto por la Municipalidad de Bahía Blanca con la Armada Argentina y la Fuerza Aérea Argentina (Ordenanza n.º 8250, expte. HCD-1299/94, expte. MBB 0/00- 11051/93, sancionada el 21 de octubre de 1994). Indicó que mediante dicho contrato de locación las partes regularon el uso público de sectores de la Base Aeronaval Comandante Espora. Destacó que de dicho convenio surgía que: “... los servicios que se cubran desde la torre de control serán ejercidos por personal civil dependiente del Comando de Regiones Aéreas y Personal Militar y Civil de la Armada, habilitado en el control de aeródromo para vuelos militares, siendo la Armada la única responsable de estos servicios y de los detallados en la cláusula séptima, la cual pone a cargo de la Fuerza Aérea los servicios de protección al vuelo, control de área, aproximación y aeródromo”.

Seguidamente, refirió que la cláusula decimotercera responsabiliza a la Armada por el mantenimiento de la zona denominada “área de maniobras”, excepto la porción de rodaje y área de estacionamiento de aeronaves localizada dentro del área de aeroestación, cuya responsabilidad de mantenimiento y ampliación futura queda a cargo de la Municipalidad. Finalmente, la cláusula decimoquinta responsabiliza a la Fuerza Aérea por el mantenimiento de radioayudas de navegación y aproximación, equipos de comunicaciones correspondiente al control de área y control de aeródromo y balizamiento, con excepción de aquellos que sean de propiedad de la Armada.

A renglón seguido, señaló que el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) había adjuntado un informe en el cual remitía a diversas disposiciones que colocan en cabeza del Estado Nacional —en lo que aquí interesa— el control del peligro aviario en la zona de despegue del aeropuerto del Bahía Blanca y recordó que el art.

13 del Código Aeronáutico dispone que los servicios de protección al vuelo serán prestados por el Estado Nacional en forma exclusiva, a través de la autoridad aeronáutica.

A su turno, puso de relieve que el Reglamento General de Uso y Funcionamiento de los Aeropuertos del Sistema Nacional de Aeropuertos, aprobado por Resolución ORSNA n.º 96/01 del 31 de julio de 2001, prevé que los jefes de aeropuertos y/o explotadores de aeropuertos deberán adoptar todas las medidas preventivas necesarias, en las áreas de su responsabilidad, a los fines de controlar aquellas actividades que sean polos de atracción de las aves o que incrementen su presencia en el ámbito del aeropuerto y sus alrededores, a los efectos de evitar o minimizar las posibilidades de que el peligro aviario atente contra el normal desarrollo y seguridad de las operaciones aéreas (capítulo 3, punto 3.2.2).

Despejado ello, en punto al servicio de control aviario, la Excma. Cámara indicó que el perito aeronáutico daba cuenta de que, al momento del siniestro, el aeródromo contaba con dicho servicio desde la salida hasta la puesta del sol, facilitado por la empresa Control Ecológico en Aeropuerto (CEA), que aplica básicamente el método de artificios pirotécnicos, el cual emplea dispositivos de combustión rápida o explosiva para espantar las aves. Pero, como el accidente ocurrió de noche, el

servicio estaba inoperativo. De esta manera, concluyó en que, si al momento del siniestro el servicio de control aviario hubiera funcionado también durante la noche, es “muy probable que el accidente no hubiera ocurrido”.

Puso de relieve que el responsable por la prestación del referido servicio de control aviario lo ejercía la Fuerza Aérea Argentina a través de terceros. Así, consideró que la Fuerza Aérea Argentina era responsable de los servicios de protección al vuelo, control de área, aproximación y aeródromo (cláusulas séptima y decimoquinta de la Ordenanza n.º 8250 del 21 de octubre de 1994) y, por lo tanto, la responsabilidad del control del peligro aviario en los aeropuertos administrados por la Fuerza Aérea Argentina era atribuible al jefe de aeropuerto, designado por aquella.

Por último, destacó que, al momento del siniestro, se encontraba vigente la Disposición n.º 103/94 del Comando de Regiones Aéreas, que establecía la organización de un comité de prevención de peligro aviario integrado por distintos representantes del quehacer aeronáutico civil y del ámbito especializado en las ciencias naturales y el medioambiente, para realizar estudios y proponer medidas a la autoridad aeronáutica a fin de reducir el peligro aviario en el ámbito de los aeropuertos en concordancia con los métodos recomendados en esa época.

Por estos motivos, entendió que el servicio de control aviario en el Aeropuerto de la Ciudad de Bahía Blanca se encontraba en cabeza de la Fuerza Aérea Argentina.

Sentado lo que antecede, luego de descartar, sobre la base del informe de la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil, todo tipo de negligencia por parte del propietario de la aeronave siniestrada, por cuanto la tripulación estaba habilitada y tenía la experiencia suficiente para realizar la operación, estimó que correspondía determinar si la aparición de las gaviotas en la pista de despegue configuró un supuesto de caso fortuito o fuerza mayor, o si cabe responsabilizar por ello a la Fuerza Aérea Argentina, encargada de la prestación del servicio de control aviario en el aeródromo.

En primer lugar, recordó lo dispuesto en el art. 514 del Código Civil entonces vigente, donde se regulaba que la causal de exoneración de responsabilidad fundada en la configuración de un supuesto de caso fortuito o fuerza mayor presupone que el hecho no se haya podido prever o que, previsto, no se haya podido evitar.

Sobre esa base, estimó que en el caso no se configuraba dicho supuesto, pues la presencia de aves en la pista de despegue del aeródromo en donde tuvo lugar el siniestro que dio origen a las presentes actuaciones no era un hecho imprevisible. Fundó su decisión en el informe elaborado por la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC), del cual se desprendía que, al momento de los hechos investigados, la tripulación de la aeronave conocía el “aviso permanente” sobre la presencia de aves en proximidades del aeródromo. Dicho “aviso permanente”, entendió, era demostrativo por sí solo de que la aparición de aves era un hecho que podía preverse en cualquier hora del día.

En el mismo orden de ideas, remarcó que el informe técnico n.º 02/07 del Departamento Medio Ambiente de la Fuerza Aérea Argentina confirmaba que, al momento del hecho, se encontraba vigente el Manual de Aeródromos y Helipuertos, el cual alertaba sobre la presencia de aves en proximidades del aeródromo.

Indicó que allí se refería que la presencia de aves en los aeropuertos, sus movimientos y localizaciones se originaban desde múltiples variables que quedaban fuera del control del hombre, porque dependían de factores también naturales, como lo son el clima, la alimentación, el abrigo o hábitat, los regímenes pluviales y la topografía, que no son patrones rígidos. En particular, puso de relieve que la variante menos previsible era la migración nocturna de ciertas especies, que en su ciclo diario o estacional se acercaban regularmente a un aeropuerto posándose o no en él, lo que aumentaba considerablemente los riesgos para las operaciones aéreas. Finalmente, destacó el informe pericial biológico elaborado por la licenciada Viviana Beatriz Couste, quien ilustraba —en lo que aquí interesa— acerca de los hábitos de las tres especies de gaviotas que se encuentran en la zona de Bahía Blanca. Se informó que, entre los meses de agosto y diciembre, se extendía el período reproductivo de las tres especies, lo cual reviste importancia, dado que “las gaviotas en etapa reproductiva tienen comportamiento nocturno”.

Sobre estas bases, concluyó que no había elemento alguno que explicase la razón por la cual el servicio de control aviario en el Aeropuerto de Bahía Blanca se prestaba únicamente desde la salida hasta la puesta del sol, permaneciendo inactivo durante las horas de la noche y que, por lo tanto, correspondía hacer lugar a la demanda contra la Fuerza Aérea, en tanto era la responsable a cargo del control

aviario del Aeropuerto Comandante Espora.

Contra esta sentencia, la Administración Nacional de Aviación Civil interpuso recurso extraordinario federal, cuya denegación motivó la interposición de un recurso de queja ante la Corte Suprema de Justicia de la Nación.

La queja fue desestimada por la Corte Suprema de Justicia de la Nación, con fecha 12/08/2014, con arreglo a la fórmula prevista en el art. 280 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación.

La decisión de la Corte Suprema de aplicar el writ of certiori obedecido a que los agravios de la ANAC remiten a la consideración de extremos fácticos y de derecho común, que resultan, por principio, ajenos a la instancia extraordinaria prevista en el art. 14 de la Ley 48, máxime cuando no se haya observado arbitrariedad. En este sentido, también cabe recordar que “la tacha de arbitrariedad no cubre las discrepancias del recurrente con el criterio de selección y valoración de las pruebas” (arg. de Fallos: 303:889; 314:1881, entre muchos otros).

Con el fallo de la CSJN ha quedado firme la decisión de la alzada.

CCF 7071/2005 “Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur S. A. c/ Aeropuertos Argentina 2000 S. A. s/ daños y perjuicios”

Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur S. A. promovió demanda contra Aeropuertos Argentina 2000 S. A. por la suma un millón ciento cincuenta y ocho mil seiscientos nueve pesos con cincuenta y nueve centavos (\$ 1 158 609,59) por incumplimiento de su obligación de prevención del riesgo aviario que provocó ingestión a daño de turbina de una de sus aeronaves.

El 11 de agosto de 2003 a las 11:06 h despegó del aeropuerto Jorge Newbery una aeronave Boeing 737/228, matrícula LV ZXP con 105 pasajeros y 5 tripulantes a bordo en cumplimiento del vuelo de Austral 2720 con destino al aeropuerto de Iguazú en Misiones. Durante el despegue, la aeronave fue embestida por una bandada de aves que cruzaban la trayectoria de despegue, dentro del perímetro del aeropuerto, lo cual provocó la ingestión del motor derecho con daños de magnitud que impidieron la prosecución del vuelo.



Foto N° 4 - Boeing 737 - LV ZXP

Fuente: <https://loudandclearisnotenough.blogspot.com/2010/05/lv-zxp-boeing-737-228-cn-23003939.html?m=0>

El juez interviniente manifestó que el comandante debió detener el motor afectado y regresar al punto de partida, donde aterrizó. Agregó que, a raíz de los daños en el motor Pratt&Whitney JT8DE-15 serie n.º 695225 se decidió el cambio de aeronave para cumplir con la programación del vuelo 2720, lo que implicó una demora importante en la partida y demoras en los demás vuelos de la compañía (demora por encadenamiento).

Destacó que el comandante debió efectuar un procedimiento de alto riesgo apagando el motor afectado para retornar al aeropuerto. Agregó que no solo hubo riesgo para la aeronave, sus pasajeros y tripulantes, sino también para los terceros en la superficie ya que el aeropuerto se encuentra en una zona urbana, rodeado de construcciones y autopistas.

Afirmó que el administrador del aeroparque AA 2000 S. A. debía controlar en forma permanente tanto el control de la población aviaria como la ejecución de las medidas para evitar la amenaza que significa para la seguridad del tráfico aéreo. Agregó que esto fue receptado e instruido en el Reglamento General de Uso y Funcionamiento de Aeropuertos, elaborado por el organismo regulador del Sistema Nacional de

Aeropuertos, aprobado por Resolución n.º 96/01, que establece que el jefe o explotador del aeropuerto debe adoptar todas las medidas preventivas necesarias, en las áreas de su responsabilidad, a fin de controlar aquellas actividades que sean polo de atracción de las aves o que incrementen su presencia en el ámbito del aeropuerto y alrededores. Cita, además, la Resolución 85/02 del ORSNA y la directiva 04/02 de la Fuerza Aérea.

Reclamó daño emergente por el costo de despegue y retorno de la aeronave a la plataforma y lucro cesante por falta de disponibilidad de la aeronave.

Por su parte, Aeropuertos Argentina 2000 S. A. solicitó el rechazo de la demanda. Afirmó, en lo que al caso importa, que la ejecución de tareas de prevención del peligro aviario es de exclusiva responsabilidad de la Fuerza Aérea. Agregó que AA 2000 contribuye a la reducción del peligro aviario indirectamente por el cumplimiento de deberes propios y solo de manera refleja, como integrantes de un plan global que es materia exclusiva de la Fuerza Aérea. Citó, como ejemplo, su obligación de remover los basurales.

Sostuvo que, aun cuando se entendiese que las normas impugnadas son válidas, una interpretación armoniosa implica que AA 2000 S. A. solo debía proveer los medios, ya que el diagnóstico y elección de medios está a cargo de la autoridad aeronáutica.

Adujo que había actuado diligentemente adoptando todas las medidas necesarias para cumplir con las obligaciones a su cargo, argumentando que se trataba de una "obligación de medios" ya que no existían métodos absolutamente eficaces contra la ingesta de aves.

Señaló que se había actuado de buena fe y con diligencia, circunstancia que había motivado la contratación del Sr. Wenceslao Vasina para que prestase el servicio de control de aves en el aeropuerto, a quien se le encomendó la realización de tareas tanto preventivas como correctivas. Remarcó que el día del accidente, el 11 de agosto de 2003, se habían desarrollado los relevamientos y acciones comprometidos, como resultado de los cuales se había retirado un perro del perímetro, 20 estorninos, 31 se dispersaron con foguetas y se retiró una garza muerta de la pista.

Manifestó que no era posible garantizar la erradicación definitiva de las aves del

Aeropuerto Jorge Newbery (entre el Río de la Plata y los piletones de AYSA). Adjuntó como prueba el informe de la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil, afirmando que de allí surgía que la pista se encontraba en buenas condiciones y que el día del accidente el control y erradicación de aves se cumplió de acuerdo con lo previsto.

Remarcó que la ingestión se había producido en el momento de la rotación, con palomas mensajeras que pasaban por la pista, situación no previsible y fuera de toda posibilidad de control. Al respecto, puso de relieve que las aves habían sido identificadas a través de la Federación Colombófila Argentina y que su propietario reconoció que, ese día, las había sacado a “varear” unos minutos antes del despegue. Consideró, en este sentido, que esa persona era la responsable, de conformidad con lo dispuesto en el art. 1124 del Cód. Civil.

Por su parte, La Meridional Cía. Argentina de Seguros S. A. contestó la citación en garantía y solicitó el rechazo de la demanda. Destacó que esa empresa había emitido la póliza n.º 25202 a favor de la demandada, con vigencia entre el 15 de julio de 2003 y el 14 de julio de 2004, que cubría la responsabilidad legal de propietarios y operadores de aeropuertos, agregando que allí se había pactado un deducible de U\$S 10 000 a cargo de AA 2000.

Opuso defensa de falta de legitimación pasiva porque el hecho ocurrió por culpa de un tercero por el cual no debía responder. Luego de unas incidencias procesales, se presentó por derecho propio el señor Rodolfo Ghezzi y contestó la citación como tercero. Negó cualquier responsabilidad por el hecho. Manifestó que el 11/8/03 había soltado sus palomas para su vareo diario en el palomar ubicado en la localidad de San Andrés, Provincia de Buenos Aires, a unos 15 km de Aeroparque, agregando que dichas aves realizan una serie de vuelos de no más de cinco kilómetros aproximadamente. Destacó que dichos vuelos podían ser alterados por causas como las siguientes: presencia de aeronaves como helicópteros, aves rapaces, bandadas de gaviotas y fuertes ruidos.



Foto N° 5 - Anillos distintivos de las palomas mensajeras

Fuente: <http://www.misamigaslaspalomas.com/2011/10/como-actuar-si-encontramos-una-paloma.html>

Luego de abrirse la causa a prueba, el juez de primera instancia consideró que correspondía rechazar la demanda. Sucintamente, entendió que se encontraba acreditado que el ave ingestionada, que había causado daños al motor, era la paloma mensajera identificada con el anillo n.º 599941, de propiedad del Sr. Rodolfo Ghezzi.



Foto N° 6 - Paloma mensajera

Fuente: <https://conocelafauna.com/c-aves/paloma-mensajera/>

Sentado ello, recordó que por el Decreto n.º 375/97 se había llamado a licitación pública para el otorgamiento de la concesión del sistema nacional de aeropuertos a la órbita privada, fijando en el art. 8, que las medidas de seguridad interna en los

aeropuertos quedaban a cargo exclusivo del concesionario.

Remarcó, por su parte, que la Resolución ORSNA n.º 85/02, de fecha 1.º de agosto de 2002, en su art. 1 había dispuesto que en los aeropuertos concesionados la responsabilidad de la ejecución de las tareas de prevención del peligro aviario era del administrador del aeropuerto, en coordinación con el jefe de aeropuerto, quien, como autoridad aeronáutica, fiscalizaría el cumplimiento del plan de prevención del peligro aviario. Además, en su art. 5 había dispuesto intimar al concesionario Aeropuertos Argentina 2000 S. A. a confeccionar un Plan de Prevención del Peligro Aviario (PPPA) para cada aeropuerto, sometidos a la aprobación del ORSNA y de la Fuerza Aérea Argentina, indicando las tareas por realizar y los medios por emplear, así como a dar inicio en forma inmediata a la ejecución de las tareas de prevención del peligro aviario, con medidas pasivas y activas, recomendadas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la autoridad aeronáutica y el ORSNA.

En consecuencia, sostuvo que era claro que Aeropuertos Argentina 2000, en su carácter de concesionario del Aeropuerto Jorge Newbery, era el responsable de las tareas de prevención y ejecución de los planes de control del peligro aviario, con la fiscalización de la autoridad aeronáutica y el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA), al momento del incidente que había motivado este juicio.

Consideró que la carga de probar la culpa de la demandada recaía sobre la actora, sea que el caso se encuadrara dentro de la responsabilidad aquiliana o ya fuere que se lo emplazara en el terreno de la responsabilidad contractual, ya que se trataba de una obligación de "medio" y no de "resultado", donde la prueba del incumplimiento se identificaba con la de la negligencia.

Seguidamente, tras señalar que la demandada había presentado un Plan de Prevención del Peligro Aviario por cada uno de los aeropuertos por ella administrados, destacó que la Asesoría Jurídica de la Comisión de Prevención de Accidentes de Aviación Civil había considerado que el presente era un caso particular que evidenciaba que, aunque remota, existía la posibilidad de ingestión de palomas mensajeras ya que de la estadística acumulada surgía que la probabilidad de bird strike con las aves que a diario sobrevuelan varias veces transversalmente el

aeropuerto, gaviotas, razas, biguas y teros era enormemente mayor.

Luego de analizar toda la prueba rendida en el expediente, en especial, valoró que de la investigación técnica realizada por la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil surgía que las tareas realizadas por el Control Ecológico del Aeropuerto Internacional Jorge Newbery, de acuerdo con las recomendadas por la OACI y las descritas en el Wildlife Hazard Management at Airports de la FF. AA. de los EE. UU. y el Plan de Prevención de Peligro Aviario habían sido realizados el día del accidente. Dicha circunstancia estimó que resultaba determinante por cuanto se trataba de un documento técnico de gran valor.

Finalmente, en cuanto al señor Rodolfo Ghezzi, citado como tercero, remarcó que, si bien se encontraba acreditado que el ave ingestada, que había causado daños al motor, era de su propiedad, también lo era que se trataba de un caso fortuito porque las palomas habían recorrido un trayecto tres veces más largo que el habitual en su vaneo.

Por ello, juzgó que correspondía rechazar la demanda interpuesta dado que no había existido negligencia por parte de la demandada en las tareas de control del peligro aviario que, como es sabido, no podía ser eliminado totalmente, estimando que se trataba de un supuesto de caso fortuito, con aptitud para romper el nexo causal, máxime cuando el control efectivo de las aves en las áreas circundantes a los aeropuertos escapaba al ámbito de responsabilidad del concesionario demandada. Ello era así, pues según las recomendaciones sobre seguridad, surgía que la Federación Colombófila Argentina aconsejaba evitar la suelta de palomas mensajeras en proximidades de los aeródromos.

Interpuesto el recurso de apelación por la actora, patrocinada por e Dr. Carlos María Vassallo, la Sala II de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal revocó el fallo de primera instancia y, en consecuencia, condenó en forma solidaria a Aeropuertos Argentina 2000

S. A. y su aseguradora, La Meridional Compañía Argentina de Seguros S. A., al pago de una indemnización por los daños y perjuicios ocasionados.

Para así decidir recordó que las “obligaciones de resultado” se dan cuando al obligado se le impone realizar determinada conducta, y solo se desobliga acreditando que cumplió con esa conducta, sin que importe el medio por el cual

cumpliera o tratara de cumplir. En cuanto a las “obligaciones de medio”, se sostiene que el sujeto pasivo de la obligación se compromete a observar una conducta de acuerdo con determinadas reglas, sin que sea necesario obtener un resultado determinado.

Refirió que existía “responsabilidad objetiva” cuando alguien responde con independencia de la conducta que adoptara para evitar el evento dañoso o solamente puede eximirse alegando determinadas causales taxativamente previstas en la ley.

Manifestó que, en línea con lo expuesto por el Dr. Atilio Aníbal Alterini, decir que una obligación es de resultado, en realidad solo permite saber que el deudor tiene la carga de probar algo variable y proteico, para liberarse de responsabilidad, que en general es la diligencia debida (falta de culpa), carga que además no es siempre exclusiva de aquel. Asimismo, remarcó que cuando una “obligación es de medios”, en realidad solo permite saber que la prueba versa sobre el incumplimiento y la culpa, porque es frecuente que sea el deudor quien tiene la carga de probar que cumplió o que habiendo incumplido obró sin culpa.

Recordó, por un lado, que el Artículo 512 del Código Civil define la culpa como la omisión de la diligencia exigida por “la naturaleza de la obligación” y por “las circunstancias de las personas, del tiempo y del lugar” y por el otro, que el Artículo 902 impone, que cuanto mayor sea el deber de obrar con prudencia y pleno conocimiento de las cosas, mayor será la obligación que resulta de las consecuencias posibles de los hechos.

En este caso, tratándose del concesionario de un aeropuerto, lugar en el que se producen momentos muy delicados del transporte aéreo como lo son el aterrizaje y el despegue de las naves, consideró que la diligencia exigible era mucho mayor que en el caso de los concesionarios de rutas. En esa línea, sostuvo que el control aviario era responsabilidad de la demandada y que, por lo tanto, siguiendo al principio de buena fe, estimó que era esta quien debía acreditar que los daños se habían producido pese a los esfuerzos realizados.

La alzada recordó que el artículo 377 del Código Procesal pone en cabeza de los litigantes el deber de probar los presupuestos que invocan como fundamento de su pretensión, defensa o excepción, y ello no depende solo de la condición de actor o

demandado, sino de la situación en que cada litigante se coloque en el proceso.

Sobre esa base, consideró que la Directiva 04/02 del 25/11/2002 dispuso que era responsabilidad del administrador del aeropuerto, elaborar el plan de prevención del peligro aviario con las medidas pasivas activas y los medios determinados por el jefe de aeropuerto y de base a la evaluación de la población aviaria. También ejecutar las tareas de control del peligro aviario establecidas por la autoridad aeronáutica prevista en el plan mencionado: "... en los aeropuertos concesionados la responsabilidad de ejecución de las tareas de control del peligro aviario es del administrador del aeropuerto en coordinación con el jefe de aeropuerto quien como autoridad aeronáutica fiscaliza el cumplimiento del plan de prevención del peligro aviario."

La Cámara describe puntualmente los sistemas para la erradicación de aves, como, por ejemplo, el control ecológico (atacar las variables por las cuales las aves buscan como hábitat el aeropuerto), disuasión de aves (pirotecnia, chillidos de peligro, instalación de equipos sonoros), captura, repelentes químicos, cetrería, narcóticos, interferencia en la pirámide alimentaria, etc., y refirió que la implementación de los sistemas para la prevención del peligro aviario tiene la finalidad de bajar la probabilidad de ingestiones o impactos en evidente beneficio del usuario y también, y no menos importante, del responsable de la seguridad en el aeropuerto —en el presente caso, el concesionario—.

El efecto de dicha implementación será la baja de la probabilidad de que sean producidos daños a los usuarios y es en beneficio propio, porque es quien debe responder cuando los daños ocurren.

Por estos motivos, consideró que no resultaba razonable que quien percibía un canon por garantizar un estado de cosas, entre las que se encuentra la erradicación del peligro aviario en pista, se amparase en la imprevisibilidad del vuelo de los pájaros para exonerarse de responsabilidad.

En esa línea, estimó la alzada que era la demandada sobre quien recaía la carga de acreditar que arbitró todos los medios a su alcance para evitar el sobrevuelo de aves y el consecuente peligro que genera para los usuarios del aeropuerto, utilizando las medias pasivas y activas emergentes del Programa de Prevención del Peligro Aviario.

Relató que, de la prueba ofrecida, surgía que los únicos elementos aportados tendientes a acreditar los medios empleados para la erradicación de las aves fueron los informados por el ingeniero Wenceslao Guillermo Vasina, quien resultaba ser a la fecha de los sucesos el responsable designado por la demandada para efectuar las tareas de prevención del control aviario en cuestión. Al respecto, concluyó en que, si bien su informe no resultaba absolutamente inválido en el marco de la investigación aludida, este no era suficiente como único elemento de convicción para tener por acreditado todo el desenvolvimiento que decía la demandada haber desarrollado con el fin de la erradicación aviaria en cuestión.

Sentado ello, remarcó que no podía pretenderse de una parte que acredite diligencia en el actuar si había manifestado expresamente que la prevención del peligro no se encontraba dentro de sus responsabilidades, máxime cuando se advertía en el detalle de las actividades que realizaba cotidianamente o debía realizar para la tan mentada prevención argumentos contradictorios.

Entiende el superior que en el caso no se configuraban los extremos propios del “caso fortuito” que atañen a su imprevisibilidad e inevitabilidad, teniendo en cuenta que para que adquiriera relevancia exculpatoria debe reunir ambos caracteres y no puede sostenerse que así suceda luego de todas las medidas referidas al problema, máxime teniendo en cuenta lo expuesto por el testigo Juan Aldo Burgio, ex gerente de riesgo aviario de AA 2000 S. A. , quien adujo que, en los últimos tres meses a la fecha de la declaración, se habían producido dos caso de ingestión y varios en los últimos cinco años y que normalmente se trataba de casos de “pista contaminada” porque no se efectuaban diariamente las tareas de prevención, incluido el día del siniestro.

Por otra parte, en lo atinente a la responsabilidad del citado como tercero R. Ghezzi, consideró que el palomar se encontraba en la localidad de San Andrés y la distancia entre este y el aeropuerto donde sucedieron los hechos era tal que se desprende que esa no era la zona de vareo habitual de las palomas. Por eso, estimó que resultaban aplicables las causales de exoneración previstas por los artículos 1.127 y 1.128 del Código Civil.

Se hace lugar a demanda por daño emergente, con costas.

3. Conclusiones de los fallos nacionales

1. Como primera conclusión, podemos observar que, para los tribunales intervinientes, la obligación es de medios y no de resultado, pero en ningún caso se cumplió con la obligación de prevención y por ello la defensa — fundada en este argumento— no funcionó.
2. En segundo lugar, surge también de los referidos precedentes, que la obligación de prevenir el riesgo aviario está a cargo del concesionario del aeropuerto quien lo terceriza a través de una licitación. Al respecto, resulta de especial interés el anexo de la resolución 615/15 de la ANAC en donde se especifica, en el punto 14, del título V “Ejecución” que la responsabilidad en la ejecución de las tareas de manejo de prevención del riesgo por fauna estará a cargo de quien administra el aeródromo, quien deberá coordinar con el jefe del aeropuerto la respectiva ejecución. Ahora bien, este servicio que brinda el operador aeroportuario lo abonan las líneas aéreas mediante el pago de un canon que, podría pensarse, estaría incluido dentro del servicio identificado como “tasa de aterrizaje”.

4. Panorama internacional

Asunto C-315/15, Marcela Pešková y JiříPeška c. TravelServicea.s. Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Sentencia del 4-5-2017105²

La intervención del Tribunal de Justicia de la Unión Europea obedeció, en este caso, a una cuestión prejudicial que se presentó ante sus estrados.

La remisión prejudicial permite que los tribunales de los Estados miembros, en el contexto de un litigio del que estén conociendo, consulten al Tribunal de Justicia acerca de la interpretación del derecho de la Unión o sobre la validez de un acto de

² La sentencia puede consultarse en el sitio web: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?docid=190327&mode=req&pageIndex=1&dir=&occ=first&part=1&text=&doclang=ES&cid=2911873> consultado el día 5/2/21

la Unión. El Tribunal de Justicia no resuelve el litigio, sino que es el tribunal nacional quien debe resolverlo de conformidad con la decisión del Tribunal de Justicia. Dicha decisión es vinculante a los demás tribunales nacionales que conozcan de un problema similar. El 10 de agosto de 2013, Marcela Pešková y JiříPeška viajaron de Burgas (Bulgaria) a Ostrava (República Checa) en un vuelo operado por la compañía aérea checa Travel Service.

La aeronave colisionó con un ave durante el aterrizaje del vuelo de Burgas a Brno, por lo que fue necesario hacer un control del estado técnico del aparato. Dicho control fue llevado a cabo, en un primer momento, por una empresa local autorizada al efecto. Sin embargo, el propietario del avión —la empresa Sunwing— insistió en que un técnico de Travel Service se desplazara a Brno desde otra ciudad checa con el fin de verificar si la aeronave estaba efectivamente en condiciones de volar. En ninguno de esos dos controles se encontraron desperfectos ni daños en los motores o en otras partes de la aeronave.

Como consecuencia de esas dos incidencias inesperadas, el vuelo de Pešková y Peška llegó a Ostrava con un retraso de cinco horas y veinte minutos que promovieron una demanda ante el Tribunal de Distrito de Praga 6 (República Checa) en la que reclamaban a Travel Service el pago de 6825 coronas checas (aproximadamente 250 euros), fundándose en el art. 7.º, ap. 1.º, letra a) del Reglamento n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, del 11 de febrero de 2004.

Son exculpatorias de la responsabilidad del transportista las llamadas circunstancias extraordinarias cuando las repercusiones de una decisión de gestión del tránsito aéreo, en relación con una aeronave determinada y en una fecha determinada, den lugar a un gran retraso, a un retraso de un día para el otro o a la cancelación de uno o más vuelos de la aeronave, aunque el transportista aéreo interesado haya hecho todo lo posible por evitar dichos retrasos o cancelaciones.

Es así que un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no está obligado a pagar una compensación conforme al artículo 7 (que son lo € 250 reclamados) si puede probar que la cancelación se debe a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables.

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea sostuvo que la colisión entre una aeronave y un ave constituye una circunstancia extraordinaria que puede eximir al transportista aéreo de su obligación de compensar a los pasajeros si se produce un gran retraso del vuelo. Sin embargo, cuando un experto autorizado a tal efecto ha comprobado, tras la colisión, que la aeronave de que se trata está en condiciones de volar, el transportista no podrá justificar el retraso invocando la necesidad de efectuar un segundo control.

Una colisión entre una aeronave y un ave y los eventuales daños provocados por esa colisión no están intrínsecamente ligados al sistema de funcionamiento del aparato, por lo que dicha colisión no es, por su naturaleza o su origen, inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo y escapa a su control efectivo. Por consiguiente, la colisión entre una aeronave y un ave constituye una circunstancia extraordinaria en el sentido del reglamento. En esas circunstancias, el Tribunal de Justicia consideró que no era necesario un segundo control de seguridad, de modo que el retraso derivado de este último control no estaba justificado a efectos de la exención de la obligación de indemnizar a los pasajeros prevista por el reglamento.

No obstante, cuando el transportista aéreo pueda estar obligado a adoptar algunas medidas preventivas para reducir e incluso prevenir los riesgos de eventuales colisiones de aves, no es responsable de que otras entidades (en particular, los gestores de aeropuerto o los controladores aéreos competentes) incumplan sus obligaciones de adoptar las medidas preventivas que les competan. La Corte de Justicia Europea resuelve que el tribunal de Praga que intervino con anterioridad deberá realizar los cálculos pertinentes para evaluar si, descontado el tiempo del retraso vinculado a la circunstancia extraordinaria (en este caso, la colisión entre la aeronave y un ave), aun así el retraso imputable al transportista —por el problema técnico de la aeronave— es igual o superior a las tres horas y, de comprobarse esa circunstancia, procederá la compensación prevista en el Reglamento CE 261/2004.

Causa “Air France” – Sentencia del Consejo de Estado de Francia del 7/3/2018³

Air France y Axa Corporate Solutions Assurance, en su calidad de aseguradora de la línea aérea, solicitaron al Tribunal Administrativo de Toulouse que ordenase al Estado y al aeropuerto de Toulouse-Blagnac pagar a Air France y la empresa aseguradora la compensación de las pérdidas sufridas como consecuencia del siniestro de un avión de Air France el 5/12/08, cuando despegó del aeropuerto y resultó dañado por la colisión de un ave poco tiempo después de su despegue. Air France y la compañía aseguradora se presentaron ante el juzgado administrativo de Toulouse.



Foto N° 7 - Foto aérea del Aeropuerto Toulouse-Blagnac

Fuente: <https://www.air-journal.fr/2021-02-28-toulouse-blagnac-le-traffic-passager-revenu-au-niveau-de-1989-5226298.html>

Por sentencia del 9 de enero de 2014, el juzgado administrativo impuso la responsabilidad del Estado y de la empresa del Aeropuerto de Toulouse- Blagnac hasta el 40 % cada uno, y el 20 % restante quedó a cargo de Air France.

A su turno, el 12 de julio de 2016, el tribunal administrativo de apelación de Burdeos, al entender en el recurso de apelación, modificó la sentencia apelada. Declaró, por

³ CE,7 de marzo de 2018, n.° 403455, consultada el día 5/2/21 en la página web: [Http//juricaf.org/arret/france-consieldeetat-20180307-403455](http://juricaf.org/arret/france-consieldeetat-20180307-403455)

un lado, que la empresa Air France no había cometido falta alguna que exonerara parcialmente al Estado y a la empresa del aeropuerto de Toulouse-Blagnac de su responsabilidad; por otro lado, que la empresa Toulouse-Blagnac Airport había demostrado una falta de supervisión de su cocontratante, la empresa GIP-MPA, y, en consecuencia, apreció que solo se podía hacer lugar en forma parcial con arreglo a derecho a su reclamo de garantía interpuesto.

Contra dicha sentencia, la empresa Toulouse-Blagnac dedujo recurso de casación en el que solicitó la nulidad de esta sentencia por ser responsable de la empresa Toulouse-Blagnac Airport frente a la empresa Air France y su aseguradora invocando que había obrado correctamente en el episodio relatado.

El Consejo de Estado remarcó que el artículo D. 231-1-14 del mismo código dispone que “la prevención del peligro animal contribuye a la seguridad del vuelo. Su objetivo es reducir el riesgo de colisión entre aviones y animales durante las operaciones de despegue y aterrizaje”.

Refirió que el artículo D. 213-1-19 de ese código, en la versión aplicable a la controversia, establece que: El operador de aeródromo. a) Organiza la ejecución de las medidas de prevención de peligros para los animales, que puede encomendar, mediante acuerdo, al servicio departamental de bomberos y salvamento, a la autoridad militar o a una organización acreditada, b) Establece las instrucciones de intervención relativas a la prevención de los peligros para los animales aplicables en el aeródromo y garantizar su cumplimiento; [...] d) Informa a la organización de tránsito aéreo, si la hubiera en el aeródromo, de la presencia de animales, medidas de atemorización y muestreo de animales utilizados y sus resultados y velar por la calidad de esta información...

El Consejo de Estado consideró, por una parte, que de las disposiciones aplicables no se desprendía que sea por iniciativa exclusiva del servicio de control del tráfico aéreo que deban o puedan aplicarse medidas de atemorización. En la misma línea, sostuvo que no se desprendía de los documentos del expediente presentado a los jueces de primera instancia que se tomaron, durante el choque de aves del 5 de diciembre de 2008, las medidas que incumben al operador del aeródromo y necesarias para la espantada de aves cuya presencia había sido reportada en las pistas del aeródromo y que, por lo tanto, el tribunal había fundado adecuadamente

su sentencia sobre este punto. Por otra parte, consideró que el a quo no viciaba su sentencia con errores de derecho al sostener que tal falta tenía un vínculo directo y seguro con el daño sufrido por el Airbus A 321 de Air France, aunque no se hubiera establecido que el correcto funcionamiento del servicio de prevención de riesgos aviarios hubiera descartado cualquier riesgo de accidente.

Con respecto a la responsabilidad de la tripulación de la aeronave de Air France, el Consejo de Estado puso de relieve que de los documentos del expediente presentado a los jueces de juicio se desprendía que la tripulación de la compañía Air France conocía, pocos minutos antes del despegue, la presencia de aves, denunciada por la tripulación de otra aeronave. En esa línea, señaló que, aproximadamente un minuto después de este informe, la torre de control autorizó el despegue del avión de la empresa Air France, cuya tripulación podía así pensar razonablemente que las aves habían sido dispersadas. Por estos motivos, consideró que la sociedad Aéroport de Toulouse-Blagnac y la sociedad GIP-MPA no tenían justificación para sostener que el tribunal habría viciado su sentencia con un error de calificación jurídica y distorsión de los hechos del caso al declarar que no existía culpa de la tripulación del Airbus averiado.

Finalmente, en lo que a este trabajo importa, el Consejo de Estado puntualizó que se desprendía de las estipulaciones del contrato celebrado entre la Cámara de Comercio e Industria de Toulouse, que sucedió a la empresa Aeropuerto de Toulouse-Blagnac, para la explotación de la concesión de este aeropuerto, y de la empresa GIP-MPA, a la cual se le había confiado en su totalidad la misión de prevención del peligro de aves en el aeródromo de Toulouse-Blagnac, que esta empresa tenía la obligación de actuar en todo momento para mantener a las aves alejadas de las pistas y sus alrededores. Remarcó que este contrato también disponía que la empresa GIP-MPA se comprometía sin reservas a garantizar a la empresa Aéroport de Toulouse-Blagnac “contra cualquier recurso de cualquier persona, en caso de que incurriera en su responsabilidad por el incumplimiento” de una de sus obligaciones.

Sentado ello, recordó que la empresa del Aeropuerto de Toulouse- Blagnac recibió la orden de reparar los daños sufridos por la compañía Air France en función de observarse un mal funcionamiento del servicio de prevención de riesgo de aves.

El tribunal interviniente considera que la obligación del explotador aeroportuario resulta ser una obligación de medios, que debe ser cumplida a la perfección para lograr la exoneración de responsabilidad. En el caso, como se pudo observar, su cumplimiento fue defectuoso, en la inteligencia, que un tercero —por el cual debe responder— obró negligentemente. Se evidencia, en consecuencia, que la decisión del Consejo de Estado francés, más allá de lo opinable en cuanto a la atribución de responsabilidad al controlador aéreo, es conteste con la jurisprudencia vigente que entiende que todas estas problemáticas, en última instancia, convergen en el explotador aeroportuario como responsable, quien podrá, como lo sugirió el tribunal actuante, requerir a la empresa prestadora del servicio de prevención del riesgo aviario la compensación de los gastos por los cuales eventualmente tenga que responder ante una hipotética demanda.



Foto N° 8 - Aeropuerto Toulouse-Blagnac

Fuente: <http://www.toulouse.aeroport.fr/societe-aeroport/actualites/phototheque/vue-aerienne-de-laeroport>

5. Conclusiones

La Corte Suprema de Justicia Argentina, al hacer uso de las facultades establecidas en el art. 280 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación, dejó firmes las

sentencias de los tribunales inferiores que abordaron el tema que nos ocupa, analizando la normativa vigente y la prueba rendida en esos expedientes.

1- Tomando como base lo decidido por las cámaras intervinientes, la primera conclusión que podemos aseverar es que consideran responsable al operador aeroportuario (en el caso de Hawk Air, la Fuerza Aérea y, en el caso de Austral, el concesionario del aeropuerto).

2- Sobre este punto, si lo comparamos con el pronunciamiento del Consejo de Estado francés, podemos advertir una sutil diferencia: a criterio de dicho tribunal, el responsable no es ya el operador aeroportuario, sino, por un lado, el operador del control de tránsito aéreo si, como ocurrió en el caso, autorizó el despegue y, por el otro, la empresa contratada por el concesionario del aeropuerto, quienes deben cargar solidariamente con todos los gastos ocasionados por el siniestro. Siguiendo la línea de razonamiento del tribunal francés, la aerolínea — en el caso de un accidente que ocasionase víctimas fatales— no sería el responsable por sus dependientes, si los pilotos tuvieron la autorización del controlador aéreo para despegar, aun cuando el peligro fuese notificado —como ocurrió en el caso— por pilotos de otra aerolínea, ello en la inteligencia que el comandante pudo razonablemente pensar que, si el operador aeroportuario dio el aval para el despegue, ello importaría que las aves habrían sido retiradas o ahuyentadas de las inmediaciones del aeropuerto.

Disentimos parcialmente con la conclusión del tribunal francés. En efecto, si bien es cierto que el comandante puede “confiarse” en la palabra del controlador aéreo, no por ello puede soslayarse que el piloto es quien finalmente “pone en movimiento el aeronave” a los efectos de iniciar el despegue. La historia ha demostrado —lamentablemente— que el ser humano comete errores y, en materia aeronáutica, como en muchos órdenes de la vida, dichos yerros pueden traer consecuencias inusitadas. Basta solo recordar el trágico accidente de Tenerife, donde dos aviones Boeing 747, de Pan American Airways (Pan Am) y KLM, chocaron en la pista de despegue del aeropuerto Los Rodeos, en Tenerife, Islas Canarias, España, por problemas de comunicación con la torre de control y dejaron 583 muertos.

3- Según el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, la colisión entre una aeronave y un ave califica de circunstancia extraordinaria que puede eximir al

transportista aéreo de su obligación de compensar a los pasajeros, aunque se produzca gran retraso del vuelo.

Como corolario, entendemos el peligro “aviario” —o bien, la “fauna silvestre”—, lejos de considerarse una circunstancia extraordinaria, debe ser catalogada como una cuestión íntimamente relacionada con la aviación. Prueba de ello es que, desde los inicios de esta actividad, las aves y la fauna han estado presentes en incidentes y accidentes aéreos.

El peligro aviario sigue vigente, por lo que resulta fundamental verificar el cabal cumplimiento de los manuales y protocolos fijados para disminuir este riesgo.