

***Efectos indemnizatorios de diversos siniestros aeroportuarios.
Pólizas de seguros tomadas por aeropuertos y compañías
aéreas en contingencia en área aeroportuaria.***

por Carlos Maria Vassallo¹.

1- Introducción.

1.1 Valor seguridad. Evolución hacia la responsabilidad objetiva, sin culpa.

Los pasajeros transportados ya han superado los niveles de pre-pandemia y se encuentran entre los 4.5 – 4.7 mil millones globales anuales.

Si lo comparamos con los últimos años de cantidad de fallecidos en accidentes de aviación comercial tenemos que en 2024 fueron 296 pax y en 2025 394 pax. o sea, unos 65 fallecidos por cada 1.000 millones de pasajeros, lo constituye en el transporte más seguro del mundo². No obstante, un solo accidente grande puede distorsionar todo el año.

El valor más importante en aviación comercial es la seguridad y en cuanto a lesiones y muerte de pasajeros luego de mucho debate durante décadas la responsabilidad a nivel internacional es de una indemnización objetiva y podemos afirmar que cuantitativamente ilimitada.

En equipaje y carga aérea también es la responsabilidad objetiva, aunque la indemnización tiene tope. Hasta aquí nos referimos a transporte aéreo

¹ El autor es doctor en ciencias jurídicas, magister en ciencias de la legislación, especialista en derecho del transporte, profesor emérito titular de la Universidad del Salvador. Presidente del CEDAE.

² Estadística de la IATA.

internacional y por lo tanto prevalece la aplicación del Convenio de Montreal de 1999.

Si nos referimos a daños a terceros en superficie causados por una aeronave, también los transportistas están amparados por límites de responsabilidad, al igual que si el daño proviene de un abordaje, es decir, de dos aeronaves en vuelo. Aquí aplicaremos a nivel internacional el Convenio de Roma de 1952.

En ambos casos a nivel transporte interno o de cabotaje la norma será el código aeronáutico argentino, todavía no alcanzado por modificaciones en cuanto a responsabilidad, y que son muy similares a las internacionales por efecto de la uniformidad.

1.2 Accidentes de aviación civil.

Los accidentes aéreos se producen en las diferentes etapas del vuelo, despegue, vuelo de crucero y aterrizaje.

Las estadísticas de seguridad aérea muestran un patrón muy claro en tanto la gran mayoría de los accidentes ocurre en las fases cercanas al suelo; tanto en el despegue, generalmente por falla crítica de motor y en un porcentaje mayor en el aterrizaje, mientras que el vuelo de crucero 30.000' es la fase más segura.

Tomando datos de organismos como IATA, Airbus y Boeing, en los últimos 20 años los accidentes en aproximación final menor a 10.000' y aterrizaje promediaron entre un 50 a 60% del total de accidentes correspondiendo un 10 % a despegue -configuración incorrecta o falla de motor- y el 50% a la faz de aterrizaje. Solo un 10% corresponde a etapa de crucero.

En la fase de aterrizaje, los accidentes se producen por impactos controlados contra el terreno o salidas de pistas, que son los que concentran más casos, aunque en general menos graves, en cambio en crucero son menos frecuentes, pero más letales.

Cerca del suelo 10.000' -fase crítica del vuelo- hay menor margen de error, mayor carga de trabajo del piloto, condiciones meteorológicas más variables e interacción con pista, obstáculos y tráfico.

No es que volar sea peligroso, sino que se dan en una sumatoria de causas. Las más comunes se dan en las fases críticas + decisiones humanas equivocadas + contexto operativo difícil determinan el nivel de riesgo.

Los causantes de pluralidad de muertes, lesiones y pérdida de bienes son los accidentes, catastróficos o mayores que exhiben un centro de imputación de responsabilidad con aplicación de muchas normativas como veremos en adelante.

2- Riesgo aviario.

Dos casos judicializados en el país³:

a) *"Hawk Air S. A. c/ Estado Nacional Argentino - Fuerza Aérea Argentina y otros s/daños y perjuicios" (aeropuerto de Bahía Blanca. ARG 2001)*

Aeródromo Comandante Espora de Bahia Blanca. Control aviario solo 12 hs. La autoridad entendió que con un "Notam" se avisaba suficientemente a pilotos, circunstancia que los eximiría de responsabilidad. Pero este aeródromo estaba habilitado H 24. El ahorro en un 50% del costo del servicio de protección aviaria por las horas de la noche que no se había contratado estaba fundado en que presuntamente las especies de aves de la zona no volaban, ya que su hábito era anidar cuando la luz natural se acababa. Pero si bien en la mayoría de los meses el comportamiento era ese, durante la época de pichones salían a la noche volando para traer alimento a sus crías. Fue así que el vuelo de aves antes del amanecer del 18 de octubre de 2001 impactó en los dos motores de un turbo hélice Fairchild modelo SA 226-AT matrícula LV-WNZ, dejándolo inutilizado. El Juzgado de Primera le dio la razón al aeropuerto considerando que eran suficientes los notams y la Cámara de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal Sala 3, revoca fundado en el incumpliendo de la protección aviaria durante las 24 hs de

³ VASSALLO, Carlos Maria: Riesgo aviario, prevención y mitigación. Pag. 103 Ediciones DyD 2021 ISBN 978 987 8353 49 4

operación que el aeródromo se encontraba habilitado. La CSJN desestima el recurso de queja fundado en el artículo 280 del CPC.

b) “Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur S. A. c/ Aeropuertos Argentina 2000 S. A. s/ daños y perjuicios” (Aeroparque Jorge Newbery. ARG -2003).

Aeroparque Jorge Newbery paloma ingesta el 1 de agosto de 2003 un Boeing 737/228 LV-ZXP de AU. Se detiene el motor por daños de magnitud, se declara en emergencia y luego de un go around aterriza sin consecuencias para el pasaje ni tripulación.

El daño a la turbina fue cubierto por la póliza de casco tomada por AU con un deducible de U\$S 500.000- Primera Instancia consideró que la protección aviaria es típica “de medios” a favor de AA2000, obligación de medios y que el hecho se encontraba dentro de caso fortuito, razón por la cual la eximió de responsabilidad. La Sala 2 de la Excma Cámara revoca el fallo por cuanto para que la obligación de medios funcione el obligado debe haber cumplido con todos los protocolos de auyentamiento el día de del siniestro, y en el caso se probó lo contrario. Ese día estaban fuera de servicios los vehículos que habitualmente se utilizan para la labor y el personal licenciado por tal motivo. La CSJN rechaza el recurso de queja fundado en el artículo 280 CPCN.

3-Daños a terceros en superficie.

El gestor aeroportuario está excluido del beneficio de la limitación indemnizatoria previsto en el Régimen de Responsabilidad por daño legislado en las normas del Código Aeronáutico art. 155 y Convenio de Roma de 1952 art 1.2 que benefician solo al operador aereo con el tope.

La responsabilidad del operador aéreo abarca el período en que la aeronave esta en vuelo y se entiende tanto en el CA como en Roma/52 que es desde el momento que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje art 156; idem 1.2 Rom/52.

Entonces los accidentes, tan divulgados periódicamente, ocurridos de Lima (Aeropuerto Jorge Chavez) y en NYC, (La Guardia) están comprendidos en este rubro y el beneficio de la limitación de responsabilidad estará dado en relación al peso de la aeronave con una cantidad de francos oro art 11.1 .(moneda de unidad en el Convenio de Roma que es el valor de 900 milésimas de oro fino art 11.4). Su aplicabilidad está dada, en estos casos, porque los superficiarios -en estos casos autobombas y sus conductores- sufren daños causados como consecuencia directa por aeronaves extranjeras, de Chile y Canada respectivamente, aeronaves: LAN CC-BHB en Lima y Air Canada Express C-GNJZ en NYC. Su límite puede llegar a 500.000 francos oro. Art 11.3-Convenio de Roma 1952.

Si el caso sucediera en un aeropuerto nacional con una aeronave de matrícula del país, se aplicará la normativa aeronáutica local, que en Argentina es el Código Aeronáutico arts 155 y sgtes. liquidando la indemnización con un límite en argentinos oro (moneda con 7,2 gr de oro puro) según el peso de la aeronave en una escala de 1.000kg a 50.000kg.

Tal fue el caso del accidente ocurrido por el vuelo de LAPA 3142 en el aeroparque Jorge Newbery el 31 de agosto de 1999 por el Boeing 737 matrícula LV-WRZ, aeropuerto argentino, avión argentino y como consecuencia de no haber configurado correctamente los flaps, no pudo despegar, sobrepasó la pista saliendo del aeropuerto hacia la avenida costanera muriendo personas en tierra que se encontraban en un automóvil detenidos en el semáforo, y que no tenían relación jurídica con la aeronave. Por ello la calificación fue de víctimas "*terceros en superficie*".

Téngase en claro que en ninguno de los tres accidentes referidos se embistieron dos aeronaves, sino aviones con autobombas o automóvil particular fuera del aeropuerto, y por lo tanto no fueron "abordajes" que solo encuadra la colisión de aeronaves en movimiento, es decir con algunos de sus servicios encendidos, con la tripulación, pasaje o carga a bordo CA art 165. Se mantienen los mismos límites en caso de abordajes a los fijados para daños a terceros en superficie.

La responsabilidad del explotador/operador limitada al peso de la aeronave art 169 CA y art. 14 Convenio de Roma, será distribuido el 50% va a personas y el otro a bienes y demas daños. Si no alcanza se hara reducción proporcional para no exceder límites.

La aerolínea pierde limites por dolo. Solo exime de responsabilidad o la atenúa la responsabilidad de la víctima.

3.1 Casos Lima y La Guardia -Similitudes.

Se explican hechos relatando:

Fase despegue y otro aterrizaje

Avion A 320 neo y otro Bombardier CRJ 900. Valor 100 y 50 millones respectivamente.

Impacto con autobomba idem ambas 50 Ton. Valor 1,5 millones.

Causa: incursión en pista. No autorizada y la otra autorizada a otra emergencia.

Muertos: 2 de la autobomba. El otro los dos pilotos y 41 heridos.

Impacto: lateral de la autobomba. El otro frontal del avión.

Aseguradora. Lloyds y AIG. La otra Casco y RC Lloyds Aeroportuaria AIG. ATC autoseguro.

Responsabilidad. ATC (Estado) Gestor aerop. Y SEI Bomberos (en EUA sin transponder)

3.2 Concepto de Abordaje

Entonces vimos que si proviene de una aeronave se encuadra en daños a 3 superficie, si fuera de dos aeronaves con daños entre ellas o a terceros es

abordaje. *No exime* caso fortuito o fuerza mayor art 172 CA. Pagan en conjunto si no hay clara responsabilidad, despues repiten del culpable.

El abordaje tambien esta limitado en el Convenio de Roma art 11.1 al igual que en el art 170 en los terminos del art. 160 del Cod Aeron.

Acciones se promueven ante el Estado contratante donde se produjo el daño.

4 -Responsabilidad del operador aeroportuario.

Aproximadamente hasta el 80% de los incidentes en pista involucran equipos de servicio, siendo su frecuencia de 1 cada 10.000 movimientos.

Los vehículos que más impactan en aeronaves son los de transporte de contenedores de catering, pues se acoplan con puerta altas y operan muy cerca del fuselaje. El momento más crítico es acercamiento final o la retirada del vehículo en donde se producen el 50% de los golpes.

Dañan fuselaje, puertas, motores, estabilizadores, y llegan a perforar el fuselaje dejándolo fuera de servicio.

Están causados por distracción, mala percepción de distancias y falta de entrenamiento, fallas hidráulicas en vehículos elevadores y frenos deficientes.

Estos eventos son críticos porque comprometen la estructura y pueden generar fallas en vuelo si no se detectan. Téngase en cuenta que el personal no le atribuyen importancia y no los reportan inmediatamente.

El Convenio de Montreal fija régimen de responsabilidad protector del transportista y fue históricamente concebido y diseñado para las necesidades del servicio de transporte aéreo y no es aplicable al operador aeroportuario que carece de la naturaleza de “agente del transportista”. Legalmente, es un sujeto ajeno completamente al contrato de transporte aéreo.

Videla Escalada y Luongo entienden que es aplicable el derecho civil, pues el legislador del CM 99 nunca se refirió al operador ni lo amparó en límites. La

frontera de aplicación continúan siendo las operaciones de embarque y desembarque.

Cuando un camión de catering embiste una aeronave, el derecho aplicable será el civil, sin limitación alguna. Aunque para salvar esa ilimitación la IATA confeccionó y puso en vigencia una IATA Manual Handling art 8⁴, por el cual las Cias aéreas desisten de accionar por daños y perjuicios contra las operadoras de handling y de reclamar a sus aseguradoras daños consecuenciales constituidos por el lucro cesante. Fue un acuerdo para reducir al mínimo los costos de seguros.

Funciona de esta forma. Las Cias tiene sus polizas RC y sus deducibles los pagan los seguros de las empresas de handling, que al contratar valores muy bajos ahorran costos y esa economía la trasladan a la baja del precio de su servicio. (Ver caso de la caída del Transformador de un clark en NYC, y caso Shangai , daños en la nariz de un B 747 carguero, por dolo o culpa grave del operador de handling que actuó contra los protocolos).

En definitiva el gestor aeroportuario siempre responde conforme al derecho común ilimitado y subjetivo. Debe determinarse la culpa.

La clausula de RC que toman los gestores aeroportuarios es la AVN104 y cubre tanto airside como landside pero solo respecto de la actividad aeronautica. En el caso de lo locales comerciales -free shop- en los aeropuertos toman su propia póliza RC.

5- Pólizas de seguros que amparan siniestros aeroportuarios.

⁴ VASSALLO, Carlos María

[https://cedaeonline.com.ar/?s=IATA+Manual+Handling+art+8%2C+mexico&asl_active=1&p_asl_data=1&categoryset\[\]=584871408&categoryset\[\]=1484917&categoryset\[\]=584871409&categoryset\[\]=5](https://cedaeonline.com.ar/?s=IATA+Manual+Handling+art+8%2C+mexico&asl_active=1&p_asl_data=1&categoryset[]=584871408&categoryset[]=1484917&categoryset[]=584871409&categoryset[]=5)

Los siniestros aeroportuarios pueden ser muy variados, y todos están cubiertos por pólizas de seguros, y reaseguradas en el exterior. Son tomadas por cias aéreas, gestores aeroportuarios, compañías de handling, y compañías petroleras en carga de combustible, entre otros.

Todo ello implica un armado complejo y donde los riesgos asegurables son económicamente muy elevados, como también el costo de las primas. Todas estas empresas que operan en el área aeroportuaria cuentan con un departamento, unidad o gerencia de seguros, para estudiar minuciosamente al momento de tomarse las pólizas que no quede riesgo sin cubrir, y ejecutar la cláusula AVN (de cobertura o exclusión) correspondiente al momento de interponer reclamos por siniestros como para liquidarlos.

Haremos un esquema:

5.1 Pólizas tomadas por las cias aéreas⁵:

- RC casco. Póliza en áreas de paz y de guerra.
- RC pasajeros, equipaje y carga.
- Cobertura de deducibles. (Opcional)
- ART personal de a bordo+exceso ART+ póliza de accidentes+ asist card.
- RC aeroportuaria ARIEL. Parte 1. Personas. Proveedores.

Parte 2. Aeronaves y hangaraje talleristas.

Parte 3. Producto. Mantenimiento. Vuelos de prueba. Catering.

⁵ VASSALLO Carlos María, <https://cedaonline.com.ar/2019/10/15/los-seguros-aeronauticos-tomados-por-las-cias-aereas-y-operadores-aeroportuarios/>

- Pólizas de “Aeronavegación” Seguro de aviación AVN67B. Cubre RC pasajeros, y daños a personas y bienes fuera del avión, relacionado con el handling. También cubre repuestos almacenados o en vuelo.

5.2 Pólizas tomadas por el aeropuerto:

- RC aeropuertos AVN 104 cubre tanto lado aire como lado tierra solo respecto de la actividad aeronáutica.
- RC locales comerciales. Lo impone el concesionario al permisionario.
- RC póliza Ariel. La toma para sí y uso de sus proveedores sin capacidad económica o por el valor bajo del producto o servicio que entregan.

Como corolario de toda esta explicación encontramos que:

- 1- toda la actividad aerocomercial en área aeroportuaria se encuentra cubierta por pólizas de seguro.
- 2- Que esos seguros son reasegurados en el exterior, en general en el Lloyds de Londres.
- 3- Que la mayoría de ellos, que involucran a pasajeros, carga equipajes y terceros en superficie son obligatorios para poder operar.
- 4- Que estos seguros cuentan con “deducibles” pero también las aseguradoras ofrecen cobertura de esos deducibles.

Buenos Aires, 23 de abril de 2026