

ISSN 2612-5056

Diritto e politica dei trasporti
rivista semestrale *open access*
di dottrina, giurisprudenza
e documentazione

Fascicolo I/2020

Promossa da

demetra
CENTRO STUDI

Anno 3, n. 4 (I-2020)

La Rivista è pubblicata dal Centro Studi Demetra (Development of European Mediterranean Transportation), con sede a Roma, via F. Civinini, 85, 00197, ed è registrata presso il Tribunale di Roma al n. 150/2018 del 19 settembre 2018.

The Journal is published by the Centro Studi Demetra (Development of European Mediterranean Transportation), based in Rome, via F. Civinini, 85, 00197, and was registered at the Court of Rome under No. 150/2018 on 19 September 2018.

Direttore responsabile/Editor-in-Chief: Prof. Francesco Gaspari, Università degli Studi "G. Marconi" di Roma, via Plinio 44, 00193, Roma

<http://www.dirittoepoliticadeitrasporti.it/>

ISSN 2612-5056

© Centro Studi Demetra, via F. Civinini, 85, 00197, Roma

info@demetracentrostudi.it

www.demetracentrostudi.it/



Creative Commons (CC BY-NC-ND 3.0 IT)

Consentite la consultazione e la condivisione.

Vietate la vendita e la modifica.

Grafica e impaginazione: Centro Studi Demetra

Pubblicato nel mese di ottobre 2020

Comitato di direzione/Executive Editors

Avv. Pierluigi Di Palma (Avvocatura Generale dello Stato e Centro Studi Demetra)

Prof.ssa Maria Alessandra Sandulli (Università Roma Tre e Centro Studi Demetra)

Prof. Ruggiero Dipace (Università del Molise)

Prof. Francesco Gaspari (Università “G. Marconi” – Roma e Centro Studi Demetra)

Comitato scientifico, tecnico e di valutazione/Scientific, Technical and Referees’ Board

Dr. Ruwantissa Abeyratne (Aviation Strategies International - Montreal)

Prof. Marco Calabrò (Università della Campania “Luigi Vanvitelli”)

Prof. Antonio Catricalà (Università “Link Campus University” - Roma)

Prof. Danilo Ceccarelli Morolli (Università “G. Marconi” - Roma)

Prof. Michele M. Comenale Pinto (Università di Sassari)

Prof. Massimo Deiana (Università di Cagliari)

Avv. Pierluigi Di Palma (Avvocatura Generale dello Stato e Centro Studi Demetra)

Prof. Ruggiero Dipace (Università del Molise)

Prof. Alberto Emparanza Sobejano (Universidad del País Vasco - Spagna)

Pres. Mario Folchi (Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial - Argentina)

Prof. Fabio Francario (Università di Siena)

Prof. Francesco Gaspari (Università “G. Marconi” – Roma e Centro Studi Demetra)

Prof.ssa Loredana Giani (Università Europea di Roma)

Prof. Brian Havel (McGill University - Montreal)

Avv. Valentina Lener (Assaeroporti)

Prof. Mario Libertini (Università “Sapienza” - Roma)

Avv. Gianluca Lo Bianco (Ente Nazionale Aviazione Civile)

Prof. Sergio Marchisio (Università “Sapienza” - Roma)

Prof. José Manuel Martín Osante (Universidad del País Vasco - Spagna)

Pres. Gerardo Mastrandrea (Consiglio di Stato)

Prof. Roberto Miccù (Università Sapienza - Roma)

Prof. Marco Fabio Morsello (Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo)

Prof. Angelo Piazza (Università di Roma “Foro Italico”)

Prof. Aristide Police (Università “Tor Vergata” - Roma)

Prof. Elisabetta G. Rosafio (Università di Teramo)

Prof. Francesco Rossi Dal Pozzo (Università statale di Milano)

Prof.ssa Maria Alessandra Sandulli (Università Roma Tre e Centro Studi Demetra)

Prof. Mario Sebastiani (Università “Tor Vergata” - Roma)

Dott.ssa Adele Scarani Pesapane (Fondazione 8 ottobre 2001)

Prof. Christoph Schmid (Universität Bremen - Germania)

Prof. Franco Gaetano Scoca (Università “Sapienza” - Roma)

Prof. Stefano Salvatore Scoca (Università per Stranieri “Dante Alighieri” - Reggio Calabria)

Prof. Leopoldo Tullio (Università “Sapienza” - Roma)

Comitato editoriale/Editorial Board

Dott.ssa Flaminia Aperio Bella

Avv. Patrizia Beraldi

Avv. Luigi De Propriis

Avv. Marco Di Giugno

Avv. Fabrizio Doddi

Dott. Simone Francario

Avv. Raissa Frascella

Dott. Guglielmo Aldo Giuffrè

Prof.ssa Annarita Iacopino

Prof.ssa Maria Assunta Icolari

Avv. Emanuela Lanzi

Dott.ssa Francesca Miceli

Avv. Andrea Nardi

Dott. Simone Paoli

Avv. Anton Giulio Pietrosanti

Dott. Marco Ragusa

Dott.ssa Lavinia Samuelli Ferretti

Dott.ssa Ersilia Sanginario

Prof.ssa Martina Sinisi

Dott.ssa Veronica Sordi

Dott.ssa Sabrina Tranquilli

Modalità di invio dei contributi

Chiunque può inviare il suo scritto in file “.doc” alla direzione della Rivista (redazione@dirittoepoliticadeitrasporti.it) unitamente alle seguenti informazioni:

- 1) i dati personali dell’Autore, la qualifica accademica e/o professionale, nonché i recapiti;
- 2) un *abstract* in lingua inglese, che non deve superare le 1.000 battute (spazi inclusi), 5 parole chiave;
- 3) l’autorizzazione al trattamento dei dati personali forniti dall’Autore alla Rivista, ai sensi del Regolamento UE 679/2016 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016 (Regolamento Generale sulla Protezione dei Dati), nonché del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196 (Codice in materia di protezione dei dati personali);
- 4) una formale richiesta di pubblicazione, che si intende implicitamente inclusiva delle seguenti dichiarazioni da parte dell’Autore:
 - a) che il lavoro sia esclusivo frutto dell’Autore e sia stato redatto nel rispetto delle norme del diritto d’autore e della riservatezza delle informazioni anche con riferimento alle fonti utilizzate;
 - b) che l’Autore non ha già pubblicato ovvero non ha chiesto la pubblicazione dello scritto ad altra rivista telematica;
 - c) che le posizioni espresse impegnano l’Autore e non la Rivista;
 - d) che l’Autore esonera la Rivista da ogni responsabilità con riguardo alla scelta di pubblicare lo scritto, non pubblicarlo o di rimuoverlo dalla rivista in caso di violazione di norme di legge.

Il Comitato di direzione si riserva di non pubblicare i contributi che non rispettino le caratteristiche editoriali richieste. Gli autori sono gli unici responsabili dei contenuti dei loro scritti. Non si accettano scritti anonimi. Tutti i contributi sono pubblicati in formato PDF. Si possono stampare gli “estratti” con le indicazioni tipografiche della Rivista e con la data di pubblicazione.

I criteri redazionali sono indicati nell’apposita sezione della Rivista.

Submission of contributions

Manuscripts are sent in “.doc” format to the Journal’s e-mail address (redazione@dirittoepoliticadeitrasporti.it). The e-mail includes the following information:

- 1) Author’s personal data, academic and/or professional qualifications, contacts;
- 2) *abstract* in Italian language of not more than 1.000 characters (including spaces), 5 key words;
- 3) authorization to process personal data provided by the Author to the Journal in accordance with Regulation EU 679/2016 of the European Parliament and of the Council of 27 April 2016 (General Data Protection Regulation), and Legislative Decree 30 June 2003, No. 196 (Italian Personal Data Protection Code);
- 4) request to publish the manuscript, which implicitly includes the following declarations by the Author:
 - a) that the manuscript is the result of research activity conducted by the Author and that it complies with the rules on intellectual property rights and on confidentiality of information, also with regards to the sources used;
 - b) manuscript has not been already published nor has been submitted for publication to another on-line Journal;
 - c) the views expressed in the publication are the sole responsibility of the Author and do not reflect the views of the Journal;
 - d) the Author explicitly exonerates the Journal of all responsibility with regards to the choice to publish the manuscript, not to publish it, as well as to remove it from the Journal in the event of a breach of any legal provisions.

The Executive Editors reserve the right not to publish contributions that do not comply with the editorial criteria. Authors only are exclusively responsible for the contents of their writings. Anonymous writings are not accepted.

All contributions are published in PDF format. Off-prints may be downloaded and printed. Editorial criteria are available online, in the relevant section of the Journal.

Indice

Fascicolo I/2020

PRESENTAZIONE DEL FASCICOLO/PRESENTATION OF THE ISSUE

Francesco Gaspari

ARTICOLI E SAGGI/ARTICLES AND ESSAYS

Mario O. Folchi

Hacia un Nuevo Proyecto deCodigo Aeronautico Latino Americano pag. 1

Francesco Gaspari

La disciplina “speciale” dell’ENAC in materia di aeromobili a pilotaggio remoto per contenere gli effetti dell’emergenza epidemiologica coronavirus pag. 7

Cecilia Severoni

First considerations on the legal regulation of the unmanned ships pag. 29

Federico Franchina

The new European Union Regulation on Unmanned Aircraft System and the Air Navigation Services pag. 40

Barbara Verzicco

Le ordinanze degli appalti pubblici al tempo del Covid-19 pag. 61

NOTE A SENTENZA/LAW NOTES

Giuseppina Agata Di Guardo

Riflessioni sul *bird strike* a margine di una pronuncia del Tribunale di Parma pag. 80

Eleonora Papi Rea

Della nozione di incidente aereo nella sentenza della Corte di giustizia UE 19 dicembre 2019: un caso di sinistro alla persona del passeggero pag. 92

Articoli e Saggi

Hacia un Nuevo Proyecto de Código Aeronáutico Latino Americano

Mario O. Folchi

Presidente de la de la Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial (Alada)

Abstract

Towards a new Project of Latin American Aeronautical Code.

The Latin American Aeronautical Code Draft is an ALADA's (Latin American Aeronautical and Space Law Association) important academic issue. The first Draft, finished in 1985, was a significative point of reference for the Latin American countries when they decided to modernize their National Laws. ALADA is engaged in modernizing this Draft since four years ago and perhaps, the new Draft could be approved by its next Assembly, which is supposed to take place next November 2020 in Buenos Aires.

Parole chiave: legislación aeronáutica; unificación legislativa; uniformidad legislativa; código aeronáutico; América Latina.

Sommario — 1. Antecedentes — 2. Situación actual — 3. Sistemática del Proyecto.

1. Antecedentes

El Proyecto de Código Aeronáutico Latino Americano, concluido en 1985, es una obra de investigación científico-jurídica que realizó la Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial-ALADA, mediante el trabajo desinteresado de muchos de sus miembros a lo largo de un cuarto de siglo, el primero de su existencia. El texto final fue aprobado en Buenos Aires, en 1985. ALADA se había fundado en la misma ciudad, en noviembre de 1960¹.

El proyecto fue la concreción de uno de los principales fines de la entidad, expuesto en el apartado a) del art. 2o. de sus Estatutos, a saber: “Realizar los estudios científicos tendientes a lograr la unificación y/o la uniformidad de la legislación aeronáutica en el campo internacional, especialmente entre los países latinoamericanos”.

Los trabajos que concluyeron en 1985 se cumplieron en varias etapas, a través de los estudios que efectuaron los juristas miembros de la entidad, los que eran debatidos en distintas Asambleas de la misma y en las cuales se fueron aprobando las cinco versiones que llegó a tener el Proyecto, hasta la citada de 1985. Esas versiones se aprobaron,

¹ Se puede consultar su texto en el sitio web de ALADA (www.alada.org).

sucesivamente y sin perjuicio de algunas revisiones parciales de ellas, como las ocurridas en 1972 y 1975, en Buenos Aires en 1961; en Uberlandia (Brasil), en 1965; en Bogotá en 1971; en Aruba (Antillas Holandesas) en 1980 y finalmente, en Buenos Aires en 1985.

El método de trabajo consistió en que cada Sección Nacional de ALADA elaborara, por sus integrantes, una determinada parte del proyecto, la que luego, una vez aprobada por la Asamblea en cada versión, se unía a la efectuada por las restantes Secciones nacionales o por los grupos de juristas de cada nacionalidad. Esto hizo que el texto final con el que hoy contamos, fuera la expresión incuestionable del pensamiento jurídico aeronáutico de la región, en ese tiempo.

Considero que este proyecto posee varias características significativas:

a) Desde los enfoques doctrinario y sistemático, es un texto que responde a la “integralidad” del Derecho aeronáutico, ya que no está dividido en normas de derecho público y de derecho privado, sino en el desarrollo sucesivo y normativo completo de cada institución de la materia. Con ello, se asienta en la corriente doctrinaria casi unánime seguida en la región, que se originó en las enseñanzas que el gran Maestro italiano Antonio Ambrosini sostuviera en sus clases y publicaciones concretadas en Buenos Aires, durante dos años, a mediados de la década de los años 50 del siglo anterior. Entre ellas, el carácter citado, conocido como “completezza” en el idioma del gran jurista.

b) En su contenido no se incluyeron disposiciones relacionadas con los servicios de transporte aéreo, por considerarse entonces que era un tema en permanente debate entre los organismos públicos y entidades privadas de la región latino americana, así como en posiciones doctrinarias claramente enfrentadas sobre los diversos aspectos del tema.

c) A pesar de que nunca fue aprobado de manera oficial por los países latino americanos, se lo tuvo en cuenta como fuente doctrinaria por aquellos Estados que, a partir de 1985, fueron modernizando sus leyes o códigos aeronáuticos internos, como ocurrió en los casos de Bolivia, Ecuador, Panamá, Perú y Uruguay.

d) Fue el único ejemplo de un texto unificado completo – excepto el tema de los servicios aéreos mencionado - sobre una de las ramas del Derecho, en la región latino americana. Al mismo tiempo, se convirtió en fuente incuestionable de uniformidad legislativa de la misma, ya que un análisis comparativo de las distintas leyes internas de los países de esta zona geográfica, demuestra que esta uniformidad, que es uno de los fines del Derecho comparado, existe en ella y en el Derecho aeronáutico latino americano.

Una de las conclusiones más interesantes que puede dejarnos este Proyecto, es que aquella labor que se fue cumpliendo a lo largo de 25 años por muchos juristas, profesores y abogados especializados – muchos de los cuales ya no están entre nosotros -, tuvo enorme importancia, porque fijó las pautas vertebrales de esa uniformidad legislativa que hoy ostenta la región de América Latina. Hé aquí la unión indisoluble de la teoría con la práctica en el ámbito de nuestra especialidad, con lo que la región dio un ejemplo al mundo que, en el continente europeo y por su parte, estaba ya fijando en normas comunes los marcos jurídicos de varias de las instituciones de la materia.

2. Situación actual

El “dinamismo”, otro de los caracteres del Derecho aeronáutico, hizo que el Consejo Directivo de ALADA, en su reunión tenida en Mendoza, Argentina, a fines de agosto de

2016, resolviera aprobar la iniciación de los trabajos de modernización del texto de este Proyecto. Los mismos, como ocurrió con este último, vienen cumpliéndose desde entonces, coordinados por la Secretaria General de la Asociación, Dra. Marina Donato y a esta altura, numerosos proyectos de modernización de varias partes del Proyecto de 1985 se han elaborado por aquellos miembros de la entidad que dedicaron sus esfuerzos a esta labor científico-jurídica. Estas labores, que han sido individuales de los miembros intervinientes y no a través de las Secciones Nacionales, se han expuesto y debatido en las últimas Asambleas de la Asociación, realizadas en 2017, 2018 y 2019 respectivamente en Varsovia, Santiago de Chile y Palma de Mallorca, España.

El resultado de estos trabajos se ubicó en el sitio web de la Asociación antes de la Asamblea de octubre de 2019, en tanto la misma decidió encomendar nuevamente a la Dra. Donato un proyecto de texto final, el cual deberá estar listo antes de mediados del año 2020 y ser ubicado nuevamente en el sitio web de la Asociación, con la idea de que en la Asamblea que tendrá lugar en Buenos Aires en noviembre de 2020 pueda, quizá, aprobarse el texto definitivo y concluir así esta ingente labor.

Es importante destacar a esta altura que quienes trabajaron en la confección de los textos modernizadores lo hicieron en base a su personal interés, en forma individual o en grupo y con absoluta libertad intelectual. Por cierto que no todos los miembros de ALADA participaron en estos trabajos, pero por su pertenencia a países no solo de América Latina sino también de Europa, puede decirse que, en un sentido general, el texto que eventualmente pudiera aprobarse dentro de un año en Buenos Aires, será el precipitado natural de la comunidad aeroturística perteneciente al sistema jurídico romano-germánico. Si los debates que se produzcan en la próxima Asamblea de la entidad, que tendrá lugar en Buenos Aires el 19 de noviembre de 2020, resultan en la aprobación del texto modernizado del original de 1985, será también el resultado del interés de los miembros de la entidad por este valioso trabajo de investigación jurídica y, a la vez, un nuevo ejemplo que nuestra entidad podrá ofrecer al mundo jurídico en el plano científico-jurídico-legislativo.

Dos de las novedades más importantes que tendrá el próximo texto modernizado de este Proyecto, es en primer término, la incorporación de un sector dedicado a los servicios de transporte aéreo, el cual estuvo a cargo, juntamente con otras partes del mismo, de la Sección Nacional Europea de ALADA que, a su vez, se integra con los numerosos miembros de la entidad que residen en el continente europeo, especialmente en España e Italia. Esto posee un doble interés: por un lado, los profesores y juristas europeos participaron por primera vez en la elaboración de un proyecto de normas latino americanas, que pertenecen al mismo sistema jurídico de estas últimas, haciendo cierta la universalidad propia del Derecho aeronáutico, derivada del universalismo de la aviación misma y por otro, la región latino americana aprovechará de la significativa experiencia europea en la concepción legislativa de un sector vertebral de nuestra materia.

El segundo ejemplo novedoso es que se incorporará al Proyecto un sector dedicado a los contratos aeronáuticos, independientemente de los contratos de utilización de aeronaves. Con ello, sus autores se han orientado en una sistemática moderna y muy valiosa.

3. Sistemática del Proyecto

A modo de contribución doctrinaria a los trabajos de este proyecto, dedicaré los próximos párrafos a la sistemática de su articulado, porque considero que un texto legislativo debe seguir un “programa” teórico-práctico sobre la materia que intenta regular.

Desde luego que el orden general del contenido del proyecto debe continuar con el sistema adoptado en el primero, en cuanto no establece diferencias entre normas de derecho público y de derecho privado. En este sentido, la pretendida regulación debería seguir en forma sucesiva, todo lo atinente a los temas generales y a las instituciones jurídicas especializadas de la materia, en las cuales se mezclan aquellas distintas clases de normas. Una primera parte del articulado debe integrarse con los aspectos generales, a saber: la noción de la aeronáutica civil, cuestiones de jurisdicción y legislación aplicables y disposiciones conceptuales básicas. A seguido deben incorporarse las diferentes instituciones de la materia, siguiendo un criterio orgánico en el que se otorgue la primera parte al ambiente en el que se desarrolla la aviación; es decir, la circulación aérea, que tiene lugar en el espacio aeronáutico y la infraestructura, que abarca todo lo atinente al movimiento de las aeronaves en tierra, así como al control del espacio, cuestión significativa no solo por el necesario orden que debe imperar en el movimiento de los aviones, sino por elementales razones de seguridad pública. Dentro de la infraestructura, desde luego, se deben incluir los importantes temas aeroportuarios, que además en la región latino americana han tenido un importante desarrollo en el último cuarto de siglo, como consecuencia de las privatizaciones de las gestiones respectivas en la mayoría de los países.

Este desarrollo generó muchas nuevas ideas y problemáticas que exigieron cambios profundos para adecuar la actividad aeroportuaria al moderno proceso tecnológico. De allí que el texto del proyecto debería incorporar todas las nuevas y claras tendencias jurídicas existentes en este sector.

Luego de la regulación de los ambientes en que se efectúa la aeronavegación, es necesario ocuparse del vehículo que la concreta, o sea la aeronave. Son muy variados los distintos aspectos vinculados con su condición jurídica, que necesariamente deberían ocupar varios capítulos, dentro de una adecuada sistemática.

El siguiente tema que debería introducirse en el proyecto tiene que ver con las personas que actúan en la aeronavegación; es decir, el personal aeronavegante, dentro del cual sobresale el comandante de la aeronave, figura principalísima como mayor autoridad a bordo mientras se realiza un vuelo. Estimo que dentro del mismo sector del articulado, debería incorporarse la figura del “oficial de seguridad de a bordo”, que se encuentra ya receptado en Anexos Técnicos del Convenio de Chicago de 1944 y en el Protocolo de Montreal de 2014, que enmendó el Convenio de Tokio de 1963. En mi criterio, esta figura es un nuevo sujeto del Derecho aeronáutico, originado por un doble motivo: la gran capacidad de las aeronaves actuales y la necesidad de garantizar en todos los niveles posibles la seguridad del vuelo.

En el decurso del articulado, siguiendo lo que bien podría llamarse en el plano didáctico un programa de la materia en el nivel universitario de enseñanza, debería seguir una figura esencial en toda la problemática jurídica de la materia, que es el explotador de la aeronave. En su derredor se generan las principales cuestiones jurídicas en materia de responsabilidad, tanto respecto de la seguridad de la aeronave misma, cuanto en el de los eventuales daños que la realización del vuelo puede originar a quienes se encuentran

dentro de la aeronave misma y a quienes en la superficie nada tienen que ver con dicho vuelo.

Inmediatamente después de la figura del explotador es necesario regular los contratos de utilización de aeronaves, ya que toda la problemática de estos últimos está vinculada de manera íntima con aquélla. Es así que los contratos de locación, fletamento e intercambio constituyen una auténtica categoría específica de contratos en la materia, no sin olvidar al llamado “leasing”, aunque este último puede regularse sobre la base de la figura de la locación. Como lo vengo sosteniendo desde hace varias décadas, los contratos de utilización de aeronaves son una categoría contractual surgida de la aeronavegación, si bien sus figuras básicas – excepto el intercambio, sostenido por locaciones o fletamentos recíprocos - provienen del derecho común, modificadas aquí por la actividad aeronáutica. El elemento que otorga individualización a esta categoría es el objeto del contrato, ya que en todos ellos ese objeto es la aeronave. Por esta razón es que siempre consideré al contrato de transporte como independiente de los de utilización, debido a que el objeto del mismo es el traslado y no la aeronave.

Por la misma razón es que no puede entenderse al moderno contrato de código compartido como de utilización de aeronave, como se planteó en alguna propuesta al articulado, ya que en este típico contrato aeronáutico el objeto es la comercialización conjunta de uno o más vuelos, en base a los códigos internacionales de individualización que tiene cada línea aérea, y esto es independiente de la aeronave que en definitiva realice el vuelo de que se trate.

A esta altura deseo señalar que en el proyecto en elaboración existe un error, según mi criterio, y es el de ubicar antes a los servicios de transporte aéreo que a los contratos aeronáuticos. Estimo que estos últimos deben seguir y separadamente, en el articulado a los contratos de utilización de aeronaves, porque los objetos de todos ellos varían, en tanto que estos últimos tienen siempre por objeto, como dije, la aeronave. Claro está que esta parte de los contratos debe comenzar por el de transporte en sus diversas clases, al que le seguirán todos aquellos que posean elementos especiales que los distinguen de toda otra clase de acuerdos, así como aquellos en los que la aeronáutica civil ha modificado partes importantes de su estructura negocial.

Uno de los contratos aeronáuticos de especial importancia en el ámbito de la aviación general o trabajo aéreo, es el de hangaraje, el cual requiere de una madura y equilibrada regulación en el ámbito latino americano, por la enorme importancia económica que este sector de la aviación civil tiene en todo el mundo.

Luego de los contratos aparece el lugar de los servicios de transporte aéreo en la sistemática del articulado, de especial importancia y que no posee el primer proyecto de 1985. Existe una meditada propuesta al respecto, sobre la base de la promoción de la sana competencia, que espero pueda ser ampliamente debatida en la próxima discusión del nuevo proyecto.

A seguido debe ubicarse el conjunto de reglas que perfilen claramente los distintos aspectos que presenta la responsabilidad aeronáutica: por daños en el transporte, por daños a terceros en la superficie y como consecuencia de abordajes, así como la variada problemática que este sector ofrece en el control del espacio aeronáutico, en la actividad aeroportuaria, en el citado trabajo aéreo o aviación general.

Un elemento que seguramente aparecerá en los debates será el de la eventual limitación de la responsabilidad del transportista, del explotador de la aeronave y del explotador del aeropuerto, sobre el cual hace mucho tiempo que considero perimido. En efecto, la

seguridad actual de la aeronavegación no justifica que deba limitarse la responsabilidad de quien causa el daño y por ende, debe aplicarse, en mi opinión, el criterio general de que la indemnización de ese daño debe ser integral, aplicando así la sabia norma romana “et suum cuique tribuere”.

Continuando el esquema sistemático del nuevo proyecto, luego de los temas relacionados con la responsabilidad deberán incorporarse las normas relacionadas con el socorro, la investigación de accidentes, los seguros y la prescripción, en ese orden, para finalizar el articulado con las cuestiones originadas por las acciones ilícitas en el ámbito aeronáutico. En este sentido, el proyecto debería incorporar todas aquellas figuras delictivas específicamente aeronáuticas, la mayoría de las cuales ya tienen alguna descripción típica en varios tratados o protocolos internacionales – algunos vigentes y otros no -, teniendo en mira los importantes bienes jurídicos típicamente aeronáuticos, que son la seguridad del vuelo, de los terceros en la superficie, de los aeropuertos y de los mismos Estados que integran la Organización de Aviación Civil Internacional.

Hago votos porque próximamente este nuevo proyecto de ALADA pueda ser una realidad mediante su aprobación en la Asamblea respectiva. De ser así, nuestra entidad podrá sentirse orgullosa de ofrecer al mundo latino americano y a todo el universo de la aeronáutica civil, una expresión sostenida en claros principios jurídicos, que promueva la modernización de las respectivas legislaciones nacionales de la región latino americana y, también, una demostración al mundo que un importante grupo de profesores y juristas de la región y europeos dedicaron sus esfuerzos desinteresados para que pueda ser verdad un objetivo esencial: la uniformidad y la unificación legislativas en América Latina.

Promossa da:

demetra
CENTRO STUDI