

**Aspectos de Derecho Aeronáutico.** Compendio de doctrina interdisciplinaria



# **ASPECTOS DE DERECHO AERONÁUTICO**

Compendio de doctrina  
interdisciplinaria

Directores: **GRISelda D. CAPALDO**  
**HERNÁN ADRIÁN GÓMEZ**

EDIUNC *eudeba*

---

Aspectos de derecho aeronáutico: compendio de doctrina interdisciplinaria /  
Griselda D. Capaldo... [et.al.]; dirigido por Griselda D. Capaldo y Hernán Adrián  
Gómez; con prólogo de Eduardo Teodosio Cosentino. - 1ª ed. - Mendoza: EDIUNC;  
Buenos Aires: Eudeba, 2013.  
231 p.: il. ; 26x19 cm. - (Encuentros; 2)

ISBN 978-950-39-0292-9

1. Derecho Aeronáutico. 2. Aeronavegación. I. Capaldo, Griselda D. II. Capaldo,  
Griselda D., dir. III. Gómez, Hernán Adrián, dir. IV. Cosentino, Eduardo Teodosio,  
prólogo.

CDD 343.097 5

---

### **Aspecto de Derecho Aeronáutico**

Griselda D. Capaldo, Hernán Adrián  
Gómez, directores

Primera edición, Mendoza 2012  
[Colección **Encuentros**] N° 2

ISBN 978-950-39-0292-9

Queda hecho el depósito que marca  
la ley 11.723

© EDIUNC, 2013  
<http://www.ediunc.uncu.edu.ar>  
ediunc@uncu.edu.ar

© EUDEBA, 2013  
<http://www.eudeba.com.ar/>

Impreso en Argentina  
*Printed in Argentina*

AUTORES:

Griselda D. Capaldo

Hernán Adrián Gómez

Francisco Losada

Jessica Lorena Martínez

Laura Claudina Beale

Elba Pescetti

Sergio Quinzano

Gustavo Marón

Con el auspicio del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico  
y del Espacio y de la Aviación Comercial



# Prólogo

- 1 La hermenéutica jurídica propone distintas instancias a fin de insertar la *realidad* social dentro del conjunto orgánico del orden normativo, el que acude en sus formas tradicionales, análisis semántico, la analogía y principios generales del Derecho.

Por su parte, una intelección acabada de este procedimiento requiere incorporar la *ratio legis*, la que debe recurrir a la consulta del fenómeno económico o político-social, sometido a una regulación normativa.

Desde esta perspectiva, el enfoque interdisciplinario aporta un instrumento valioso, el que constituye uno de los elementos esenciales dentro del derecho vivo, integrando las descripciones normativas con las distintas disciplinas destinadas a subsumirse dentro de un marco institucional cuyo conocimiento arroja luz sobre el complejo proceso interpretativo del mundo del derecho.

Esta compenetración tiene su dimensión regional, imprimiendo un carácter específico a los distintos aspectos que hacen a realidades de orden provincial, con sus caracteres distintivos.

La Facultad de Derecho de la Universidad Nacional de Cuyo ha tenido este loable propósito de promover un debate gobernado por los aspectos de orden aeronáutico, proyectado hacia un campo interdisciplinario e integrado por la realidad propia de la provincia de Mendoza.

- 2 Dentro de esta línea la profesora y doctora Griselda Capaldo abordó con amplia erudición la cuestión atinente a Protección del Medio Ambiente: Manejo sustentable de actividades relacionadas con la aeronáutica civil.

Para ello, ha previsto un enfoque interdisciplinario dentro del marco de una metodología orgánica, abordando el impacto adverso de la aviación en la atmósfera, desarrollando la cuestión del ruido de las aeronaves, explicando los bonos de carbono aplicados a la industria aeronáutica y concluyendo con una propuesta sobre el régimen ambiental en el Código Aeronáutico.

Desde esta perspectiva, se analizan los cinco entornos que integran el sistema climático terrestre, puntualizando dentro de esta línea las relaciones más visibles entre el Derecho aeronáutico y el Derecho ambiental.

Para ello, se pone de manifiesto un principio esencial que constituye un objetivo básico, que es el de desarrollo sustentable, definido por la Unión Europea como una visión positiva a largo plazo, una sociedad más próspera y justa y que promete un medio ambiente más limpio, seguro y sano; una sociedad que permite una mayor calidad de vida, para nosotros, para nuestros hijos y nuestros nietos. Así es como las tareas de la

Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) y sus estudios son las que han desarrollado con mayor claridad las degradaciones ambientales provocadas por la aviación civil, tales como el ruido de las aeronaves, sus efectos sobre la calidad del aire en las inmediaciones de los aeródromos, los problemas ambientales globales por la contaminación atmosférica a través de la frontera y el efecto invernadero y el agotamiento de la capa de ozono. De manera complementaria, se señalan los problemas ambientales generados de la construcción y ampliación de los aeródromos con infraestructura conexas, la contaminación del agua y el suelo en las inmediaciones de los aeródromos, la eliminación de desechos en los aeródromos y las cuestiones ambientales derivadas de accidentes, incidentes o procedimientos de emergencia en el campo aeronáutico.

- 3 Un capítulo de particular relevancia, conforme lo puntualizado por la autora, constituye el desarrollo del ruido de las aeronaves y su régimen jurídico. Para ello, se toman como punto de partida las normas y métodos recomendados por la OACI para atenuar el ruido, publicadas en 1981 como Anexo XVI del Convenio de Chicago de 1944, en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 37 del Convenio de Chicago de 1944.

Al respecto, se destaca que cuando la onda sonora es muy fuerte, el sonido se transforma en ruido. Conceptualmente puede ser considerado como un sonido indeseable para quien lo percibe, lo que crea graves inconvenientes para consagrar una definición que contemple todos los casos, ya que para cierta línea de pensamiento será indeseable a partir de los 80dB, y para otros lo será a partir de los 70 o de los 100. En suma, hay un alto contenido subjetivo que dificulta establecer un límite de carácter universal con validez objetiva que abarque la totalidad de la comunidad internacional.

Esta diversidad de criterios se hizo patente, ya que de los 199 Estados miembros de la OACI, 16 han notificado diferencias con el Anexo XVI. Cuatro de ellos son iberoamericanos (Argentina, Chile, Costa Rica y España).

Con el propósito de contribuir a la reducción del ruido, se ensayan distintas fórmulas entre las cuales cabe señalar la reducción en la fuente, la planificación y manejo de las personas expuestas al ruido durante las operaciones de aproximación, aterrizaje y despegue, la aplicación de ciertas restricciones operativas y la sanción de algunos impuestos sobre el ruido.

Bajo esta perspectiva, se ha puntualizado la preocupación permanente de la Unión Europea, organismo que a partir de 1973 organizó varios programas de acción sobre el medio ambiente, debiendo puntualizarse el quinto programa, cuyos objetivos se extendieron hasta el 31 de diciembre de 2000, mediante el que se siguió la política de «no inscripción de las aeronaves más antiguas acústicamente modificadas» y «de no operación» en territorio de la comunidad de aeronaves no conformes e inscriptas con los registros de matrícula de terceros países.

Estas instancias regulatorias han culminado en la Directiva 2006/93, que aborda el problema de la reciente congestión de los aeropuertos de la comunidad, en el que según la autora, la idea central era la de aprovechar al máximo las instalaciones existentes, con el propósito de evitar el registro de aeronaves que no cumplieran con la limitación establecida en el Anexo XVI, a fin de defender de esa manera el medio ambiente.

- 4 Estos antecedentes permiten el encuadramiento jurídico del fenómeno de la contaminación sónica, generada por la actividad aviatoria.

Primariamente, ha sido tratado por el Convenio de Roma de 1952, sobre daños a terceros en la superficie, modificado por el Protocolo de 1978 que entró en vigor a partir del 25 de julio de 2002.

Sin embargo, ambas regulaciones multilaterales no han contemplado la situación del ruido, confiando su tratamiento a las jurisdicciones de orden nacional.

La autora, consciente de estas circunstancias, ha citado la cláusula ambiental incorporada en varios países iberoamericanos, en particular Argentina y Chile.

El régimen normativo está complementado por un desarrollo pormenorizado y preciso sobre la jurisprudencia vigente en los Estados Unidos de América, Canadá, Reino Unido, Francia, Alemania, República Argentina, que permiten extraer los lineamientos fundamentales de una doctrina judicial.

Bajo tales condiciones, desde el enfoque de Griselda Capaldo, la indemnización debe tener un carácter integral teniendo en cuenta que las normas ambientales se imponen sobre las aeronáuticas por ser aquellas de orden público y revestir una jerarquía constitucional. Al propio tiempo, se destaca que se ha debatido en la conceptualización del ruido anormal, sugiriendo la autora aplicar el principio del Artículo 2.918 del Código Civil que concede indemnización por las molestias que ocasionan los ruidos cuando «excedan la normal tolerancia... teniendo en cuenta las condiciones del lugar y aunque mediare autorización administrativa para aquellas». Se subraya que, según las circunstancias del caso, los jueces pueden disponer «de la indemnización de los daños o la cesación de tales molestias».

- 5 Finalmente, se trata la incidencia de la aviación en el calentamiento global y los bonos del carbono.

Esta cuestión se ha incorporado en julio de 2008 al Parlamento Europeo y los países de la Unión Europea, los que alcanzaron un acuerdo definitivo para incluir las aerolíneas en el comercio de emisiones de CO<sub>2</sub> a partir de 2012.

Argentina es el primer país de América Latina en organizar un fondo de carbono (Decreto 1.070/05), cuya función es promover inversiones que reduzcan los gases de efecto invernadero (GEI). Se espera que este mercado le reporte al país ingresos significativos.

Por su parte, la OACI creó, en 2008, un instrumento on-line que permite a los pasajeros calcular la huella de carbono que dejan los vuelos que toman. Esta iniciativa tuvo el apoyo de las Naciones Unidas y de la Organización Mundial de Turismo.

- 6 El trabajo finaliza con una referencia a las cláusulas ambientales incorporadas al Proyecto de Código Aeronáutico elaborado por Griselda Capaldo, en 2010, Proyecto ICAO-ARG/07/803- Consultoría aprobada por el Conicet-RS.DC.3783 del 28 de diciembre de 2009.

- 7 En suma, se trata de un trabajo sólido, con una excelente secuencia lógica, que penetra en el ámbito interdisciplinario con profundidad y que se sustenta en un respaldo jurídico amplio y preciso, todo lo cual pone de manifiesto que tiene un carácter eminentemente publicitable.

- 8 Un punto que despertó gran interés y que está íntimamente ligado a la provincia de Mendoza se refiere a los «Aspectos Jurídicos de la Aviación Agrícola: Daños a terceros en la superficie e impacto ambiental», desarrollado con rigor y con amplio respaldo jurisprudencial por el doctor Hernán Adrián Gómez.

El concepto de aviación agrícola, según señala este autor, es reconocido por exclusión, vale decir trabajo aéreo como actividad comercial aérea con excepción del transporte.

Éste es el criterio del Código Aeronáutico Argentino, si bien no contempla una definición específica, no cabe duda que está dentro del ámbito del trabajo aéreo.

El derecho comparado brinda regulaciones especiales en Costa Rica, El Salvador, Honduras, Ecuador y Paraguay, habiéndose sancionado dentro del ámbito comunitario la directiva 2001/128 del Reglamento Europeo, que establece una actuación regional para conseguir un uso sostenible de los plaguicidas.

Desde esta perspectiva se ha caracterizado la naturaleza del contrato de aeroaplicación de productos químicos, inclinándose el autor por la figura de «locación de obra»,

teniendo en cuenta que se trata de una relación contractual que genera obligaciones de resultado.

Ello así, la responsabilidad podría fundarse en el cumplimiento de la obligación de garantía, consistente en que la obra no cause daño al locatario o a sus bienes. Ciertamente, se trata de una culpa presumida y para eximirse de responsabilidad deberá de acreditarse que se ha producido una ruptura de la relación causal.

Dentro de esta línea de pensamiento, el pedido de responsabilidad del contrato de fumigación aérea constituye una cuestión relevante, tratada por la jurisprudencia americana, ya que el daño producido por la aeroaplicación no resulta aparente de forma inmediata, sino después de un tiempo de acuerdo a la reacción química de los diferentes productos.

De tal modo, a la luz de la jurisprudencia se han analizado los factores de imputación de daños, los que han evolucionado de manera creciente hacia un régimen de responsabilidad objetiva.

En tal sentido, los casos en los cuales el tribunal ha aplicado la teoría de la negligence como factor atributivo de responsabilidad están dominados por la idea de que la carga de la prueba debe recaer sobre el damnificado, quien debe aportar los elementos de convicción suficientes para obtener la indemnización que pretende.

Tal es el caso de «Parks c/ Atwoodcrop Duster Inc.» de la Corte de Apelaciones de California del 5.06.1953.

En una etapa posterior, se comenzó a aplicar el régimen de responsabilidad objetiva (strict liability) la que aparece en el leading case: «Ilan c/ Darter» de la Suprema Corte de Oklahoma, en la que se condena al explotador del fundo que contrató la fumigación a indemnizar los daños del campo de algodón de la propiedad colindante, con el solo recaudo de probar la relación entre el hecho y el daño.

Dentro de esta línea, y como un aspecto peculiar, apareció la doctrina del *Traspass and nuisance*, por el que el pensamiento anglosajón ha considerado que cuando se afecta de manera irrazonable la propiedad de otro, y se impide su disfrute, o de algún modo se molesta o perturba el libre uso del dominio, el agente del daño debe compensar económicamente el perjuicio al perturbar el ejercicio en plenitud de los derechos del propietario.

Este proceso del desarrollo del pensamiento dentro del campo de la responsabilidad de la aviación agrícola culmina con la incorporación de las cuestiones atinentes al daño ambiental, el que ha pasado definitivamente a constituirse en un capítulo que exige resarcimiento por la aplicación de las leyes ambientales federales.

Dentro del ámbito del derecho argentino debe considerarse que se trata de un daño causado por riesgo o vicio de la cosa, razón por la cual debe entenderse que se aplica una responsabilidad objetiva, la que solo es procedente si ha mediado en el caso una relación de causalidad prescindiendo de la culpa.

Bajo este enfoque, es aplicable al caso el Convenio de Roma de 1952 sobre daños a terceros en la superficie, por tratarse de un supuesto contemplado dentro de este convenio multilateral.

Tal ha sido el caso del pronunciamiento recaído en los autos: «Guevara Lynch, Roberto c/ Taft SRL», en el que se deslizó por parte del explotador de la empresa de trabajo aéreo una porción del líquido herbicida destinado a un campo vecino, perjudicando un cultivo de esponjas japonesas de alto valor económico, siendo materia de un pronunciamiento con intervención de los doctores Guillermo Borda y Joaquín Llambías, dos distinguidos magistrados de la excelentísima Cámara Civil de aquellos días.

El autor pone de manifiesto mediante sus notables conclusiones y solidez académica que se debe propender al desarrollo sustentable de la aviación agrícola con herramientas jurídicas que permitan el avance de esta actividad, sugiriendo que los juristas se nutran de las ciencias exactas que otorgarán un mayor nivel científico a la jurisprudencia.

- 9 Un aspecto complementario, con una presencia necesaria dentro de la estructura empresarial moderna, constituye la gestión de calidad dentro del ámbito de la industria aeroespacial, desarrollado por la doctora Laura Claudina Beale.

La autora destaca que dentro de la esfera de la aeronavegación, la calidad constituye un valor crítico, ya que los errores o faltas en el producto servicio pueden ser fatales. Por lo tanto, manifiesta que la efectiva gestión de un sistema de calidad debe ser parte de un rol esencial para reducir los riesgos y proveer una red confiable.

Así es como la organización constituida voluntariamente por los países miembros, denominada ISO, formó en 1979 el Comité Técnico N°176, el que se identifica como ISO-TC176 Gestión del Aseguramiento de la Calidad, con el cometido de establecer sobre este tema, normas genéricas y de aplicación universal.

Surge así la primera versión de las normas, puntualiza la autora, ISO 9000 de 1987, la cual luego de diferentes revisiones culminó en la de noviembre de 2008, que constituye la versión actual de ISO-9001.

Dentro de esta línea, señala la autora que las normas AS-EDM-JISQ 9100 de los productos aeroespaciales están sometidas a distintas exigencias en temas de calidad, confiabilidad y mantenimiento, debido a la condición de la operación de los mismos, lo que ha provocado que la normativa de calidad del sector sea una de las más exigentes en el ámbito industrial.

Laura Beale destaca que la producción y prestación del servicio exige la verificación del proceso de producción, el control de cambios del mismo, el soporte posentrega y el seguimiento y medición del proceso y seguimiento y medición del producto.

Desde este punto de vista, enfatiza los beneficios básicos de experimentar el sistema, los que constituyen los siguientes:

- Mejorar el prestigio y la imagen de la organización.
- Aumentar la eficacia y la eficiencia económica de la empresa.
- Potenciar las relaciones cliente-proveedor.
- La certificación, según las normas ISO 9001 y AS-EDM-JISQ 9100, es un único proceso integrado de auditoría, con la consiguiente reducción de costos.
- Permite la fuerte implantación en el mercado nacional e internacional.
- Aumenta la confianza entre los clientes y los empleados de la empresa.
- Aumenta la competitividad.
- Y finalmente, genera un proceso de integración con los requisitos de las normativas y jurídicamente reglamentado.

- 10 Dentro del plano de los objetivos trazados en este proceso de integración interdisciplinaria, los doctores Sergio Quinzano y Elvia Pescetti han desarrollado el control del peligro aviario en el Aeropuerto Internacional de El Plumerillo, Mendoza, República Argentina.

Bajo tales condiciones, los autores puntualizan que cuando el espacio aéreo es compartido por aves y aeronaves se configura un escenario de riesgo, y tiende a aumentar debido a las altas velocidades de despegue, cruce y aproximación, el aumento de los vuelos, el crecimiento urbano y otra serie de factores que las autoridades aeronáuticas ven con preocupación y exigen contar con un plan de manejo.

Dentro de esta línea, se señala que actualmente la mayoría de los aeropuertos trabajan en sus planes de manejo, pero la Argentina escapa a esta consideración, existiendo aeropuertos que funcionan con escaso presupuesto estatal y en su mayoría se encuentran privatizados.

El panorama se complica al no encontrar programas idénticos adecuados para la generación de conocimientos en torno al peligro aviario, con lo cual la implementación adecuada de herramientas válidas científicamente resultan de un valor significativamente menor al compararse con los costos económicos derivados del impacto con aves.

Sobre el particular, se destaca que el estudio constituye la base para la formación de un plan de prevención de peligro aviario, proponiendo como objetivos procedimientos, especificaciones de ciertas tareas a cumplir para la prevención de la presencia de aves en las zonas operativas y aledañas al aeropuerto de El Plumerillo, diseñando las herramientas de capacitación continua on-line con validez científica para todo el personal aeroportuario.

De tal modo, se abordan los incidentes con aves, estado actual del control aviario en la República Argentina y la situación particular del Aeropuerto Internacional de El Plumerillo.

Con ese propósito, se recomienda la capacitación y formación continua del personal aeroportuario, como un factor determinante para el logro de un eficaz y adecuado plan de prevención del peligro aviario y fauna (PPPAYP).

Las fórmulas propuestas culminan con una recomendación que señala que los planes de manejo y fauna dependerán de la metodología empleada para la obtención de datos que surjan de la aplicación de las herramientas científico-tecnológicas.

- 11 Como no podía ser de otra manera, entre el conjunto variado de la temática interdisciplinaria tratada en el Simposio de Mendoza, por intermedio del doctor Francisco R. Lozada, se hace referencia a la responsabilidad del Estado por omisión frente a la utilización de artefactos aéreos no convencionales.

La responsabilidad del Estado, en la República Argentina, ha sido consagrada a partir de 1932, ya que con anterioridad no se consideraba que el Estado pudiera comparecer como persona jurídica de derecho privado.

Ese año se sancionó el «Caso Devoto», estableciendo que la responsabilidad emana del Artículo 1.113 del Código Civil, implantando un sistema de responsabilidad objetiva del Estado, tanto por su accionar como por ausencia del mismo.

Ciertamente, debe haber un daño, tanto de carácter material como moral, que se pueda presentar tanto en el campo del derecho privado como en el campo del derecho público.

Tomando un principio general, es indispensable –señala el autor– que medie en el caso un nexo de causalidad proviniendo éste de una acción positiva o de una abstención.

En suma, es preciso una disposición oficial (unilateral o contractual) o una norma jurídica vigente que establezca un deber de actuar concreto (y no genérico) a cargo del Organismo Público Estatal. Al mismo tiempo, es necesario por una parte que la autoridad haya omitido cumplir con su obligación, y por el otro que haya sufrido en el caso un daño material o moral antijurídico.

El autor ha presentado los mecanismos de responsabilidad del Estado por omisión, para luego analizar cuál es el régimen jurídico aplicable a los artefactos aéreos no convencionales, en particular los aerodinos de ala fija que abarcan los aeroplanos, planeadores-veleros, ala delta, parapentes, paramotores y ultraligeros.

El ala delta es un aerodino compuesto de una superficie de tela muy amplia en forma de delta sustentada mediante una estructura de un material ligero, y en cuyo centro

está suspendido el piloto. Su funcionamiento se basa en el aprovechamiento de las corrientes ascendentes de aire.

Dentro de esta línea, el parapente es un aerodino o planeador compuesto por un ala flexible que no dispone de partes rígidas. El piloto está ubicado en una silla o arnés situado debajo del ala y unido a ella mediante cuerdas y mosquetones.

En el análisis desarrollado se pone de manifiesto que el Decreto 1.496/87 y la disposición 1.171/2001 del Comando de Regiones Aéreas carecen de obligatoriedad y abordan el tema de responsabilidad civil, y un eje central que es la certificación de la calidad de idóneo para la conducción de este vehículo, es decir la clasificación del alumno como piloto hasta llegar a la de instructor.

Pero quizás el antecedente de mayor juridicidad es el «Caso Cohen», en la que se elabora una doctrina referida a la asunción del riesgo por parte de la víctima –campo que se mueve de una manera clara y precisa dentro del ámbito del derecho deportivo y el derecho de turismo– abordando los aspectos que atañen al ente de responsabilidad por falta de prestación del servicio.

Aun cuando se trata de un supuesto que comprende únicamente el servicio por parte de la provincia de Río Negro, Municipio de San Carlos de Bariloche, se trata de un precedente valioso en cuanto a los aspectos centrales del sistema de resarcimiento.

En consecuencia, hasta tanto la ANAC ejerza la potestades reglamentarias pertinentes del control sobre este tipo de actividades, la responsabilidad será imputada a las provincias que requieren certificados emitidos por las escuelas no habilitadas por la autoridad pública, al igual que el caso de la autorización de vehículos sin su correspondiente habilitación válida para el desarrollo de su actividad aérea.

12 Finalmente, por conducto de la doctora Jessica Lorena Martínez se aborda el sistema de los infortunios laborales en el campo del trabajo aéreo.

Sobre el particular, Jessica Martínez manifiesta que en general la modalidades propias del trabajo aéreo comprometen una filmación desde el aire, una propaganda sonora, la aplicación de agroquímicos, control de aeroductos y otros, que son considerados básicamente una locación de servicios o locación de obra y en general un vínculo de orden comercial.

No obstante, se puntualiza que el Código Aeronáutico, en su Artículo 87, hace referencia al régimen laboral, motivo por el cual podría considerarse que está sometido al régimen de derecho del trabajo, desde el ámbito del empleo del personal por la empresa explotadora del trabajo aéreo, o terceros en su caso, lo que podría configurar una suerte de responsabilidad por convenios laborales para el personal aeronáutico, conforme el régimen general de enfermedades y accidentes regulados por la Ley 24.557.

Básicamente, caen dentro de su ámbito de aplicación «los accidentes de trabajo, los accidente in itinere y las enfermedades profesionales. Cualquiera de estos supuestos, si es destinado a una determinada prestación a las cuales accede el trabajador: en la especie y dinerario.

Bajo esta perspectiva, se examina el desarrollo de la jurisprudencia y se establece que originariamente la Corte Suprema de la Nación se expidió respecto de la constitucionalidad de la ley en autos «Gorosito» en lo que atañe a la limitación del acceso a la vía civil establecida en el Artículo 39 de este ordenamiento jurídico.

Esta línea de pensamiento fue modificada luego de distintas alternativas por el fallo «Torrillo», el que declara la responsabilidad solidaria de las ART junto al empleador, en términos de reparación integral, cuando se compruebe que aquella no ha tomado las debidas diligencias para impedir que el hecho ocurriera. Ello así, teniendo en cuenta

–según la autora– que en el transcurso de los años se perdió el objetivo de prevención que instituía el régimen.

Jessica Martínez finaliza sus reflexiones manifestando que la remisión que realiza el Código Aeronáutico a las formas laborales y la filtración que ha dispuesto el Poder Judicial de dicho sistema al Código Civil coloca a estos profesionales en relación de dependencia en una situación más favorable en comparación con los demás sujetos involucrados en la disciplina. Así, escapando al régimen tarifado que exponen las normas de Derecho aéreo, se podría recurrir a la indemnización establecida directamente en el Código Civil y reclamar una reparación integral del daño.

Este rápido sobrevuelo del conjunto de los trabajos interdisciplinarios presentados por la Universidad Nacional de Cuyo pone de manifiesto la integración de los aspectos formales del ordenamiento jurídico, con su sustancia esencial de los distintos fenómenos que configuran e inciden dentro de la aeronavegación comercial, aportando elementos de relevancia, que permiten una mejor construcción normativa compatibilizando la realidad económica y regional con una disciplina propia de la actividad aviatoria.

Buenos Aires, 31 de julio de 2012

EDUARDO TEODOSIO COSENTINO  
UBA – Facultad de Derecho  
USAL – Facultad de Derecho y Ciencias Jurídicas