

“LOS CONTRATOS DE EXPLOTACION DE AERONAVES EN EL FUTURO CODIGO AERONAUTICO LATINOAMERICANO” *

OSVALDO BLÁS SIMONE

I. NATURALEZA JURÍDICA — NECESIDAD DE SU INCLUSIÓN EN UN CÓDIGO AERONÁUTICO ¹

Los contratos de explotación de aeronaves exteriorizan el complejo de derechos y obligaciones de las partes que varían según el tipo de convenio que fuera. La pluralidad de esos derechos y obligaciones llevan a un resultado único que caracteriza al contrato en forma bivalente: mientras para una de las partes el uso de la aeronave tiene como resultado final el traslado de personas, de cosas o la realización de algún servicio, para la otra se distingue por el beneficio que ello le reporta.

Esta caracterización lleva a la bilateralidad señalada en los beneficios y a la unicidad del elemento que los identifica y agrupa. Aquellos refieren a los sujetos participantes mientras que éste estará dado por el objeto de los contratos: *la explotación de la aeronave.* ²

* Presentado a la reunión del Consejo de A.L.A.D.A. Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico celebrada en el mes de agosto de 1965, en la Facultad de Derecho de Uberlândia (Brasil).

¹ SIMONE, Osvaldo Blas, “Concepto, nomenclación y caracteres de los contratos de utilización de aeronaves” presentado al Congreso Internacional de Derecho Aeronáutico de Moscú, propone nominar como *contratos de explotación* los que las legislaciones y la doctrina, con rara excepción, distinguen como de “utilización”. Desde su acepción en la actualidad, el término de “utilización” es sentido genérico, que hace de una aeronave quien la usara como depósito, refugio, objeto de exhibición, etc., de la específica que se obtiene a través de su condición esencial de volar. Sin promover exteriorizar la definición de la cosa nominada con el solo cambio del nombre, dice en pág. 39 “Pálmase que el reemplazo de “utilización” por “explotación de aeronaves” se ajusta más a su realidad conceptual. La sustitución del verbo “explotar” da idea de aprovechamiento sistemático, dinámico y masivo, aunque se lo pueda asociar indistintamente a un propósito comercial, la función-destino que debe caracterizar el empleo de la aeronave”.

² MANCA, Flávio, “Studi di diritto della navigazione”, Vol. II, pág. 11, participa del criterio que la explotación es el elemento que unifica y liga los distintos contratos contra: LEPERVRE D’OVIDIO, Antonio y PESCATORE, Gabriele, “Manuale di Diritto della Navigazione, edición 1955, pág. 262, para quienes el medio utilizado, aeronave o buque, constituye dicho elemento.

Los contratos de explotación no tienen "una originalidad intrínseca que los destaque y los separe de los contratos típicos a fines del derecho civil".¹ La locación de aeronave será siempre una locación de cosa ("locatio rei") y el fletamento se insertará en el vasto campo de la locación de obra ("locatio operis"), por el cumplimiento del viaje.² Resultará entonces imposible negarles los grandes lineamientos y la prescriptiva que el derecho civil dedica a la locación, pero los principios que informan al derecho aeronáutico se extienden también a estos contratos atenuando y, aún, modificando los propios del derecho común. Esto no debe extrañar porque, en definitiva, de derecho aeronáutico se trata y lo específico debe primar sobre lo genérico.

La interferencia y los ligámenes entre materia especial y derecho común son estrechísimos e impiden la escisión y el aislamiento total de uno del otro. Los principios generales se reflejan en el derecho especial, pero, algunos, pierden relevancia y hasta resultan modificados, por la prevalencia de las notas e instituciones del derecho especial, que lo conforman como disciplina autónoma.

Consecuencia de ello será el reconocimiento que los *contratos de explotación constituyen especies autónomas de un género contractual inmediato*.³

Estas especies se caracterizan por resultar desprendimientos de un género contractual con categoría autónoma, la locación, en el cual están inmersas y del que participan. Por su contenido intencional y ponderando sus cualidades, relaciones y modalidades, dichas especies exceden ese género contractual, lo desbordan y superan. El ejercicio de la aeronavegación, su hecho técnico, conforma un sistema jurídico homogéneo, científico y funcionalmente, que traslada sus notas configurativas a los contratos de explotación de aeronaves. La autonomía de éstos, como es-

¹ MANCA, Flóris, "Studi", Vol. II, pág. 5.

² AMBROSINI, Antonio, "Fletamento y transporte con relación al llamado charter aviatorio", editado por el Instituto de Derecho Aeronáutico de la Nación, dependiente de la Secretaría de Aeronáutica, 1931, pág. 13, se manifiesta contrario a esta opinión en lo que hace al fletamiento a tiempo ("time charter"). Sostiene, basado en los diversos contratos de "appalto" que legisla el "Codice civile" italiano en su artículo 1653 y en la aplicación subsidiaria del contrato de suministro, en cuanto fuere compatible, en el "appalto" que tuviera por objeto prestaciones continuadas o periódicas de servicios (artículo 1677), que en el fletamento a tiempo deberá verse una "locatio rei" unida a una "locatio operum" en lugar de la genérica "locatio operis".

³ LEPÉVRE DROVIDIO y PESCATORE, "Manuale", cit., pág. 163, se manifiestan contrarios a esta posición y señalan que "no puede atribuírsele (a los contratos de explotación) valor de categoría dogmática". Fundan su criterio en que el agrupamiento de los contratos contenidos en el "Codice de la Navigazione" sólo "reconoce una finalidad práctica en cuanto sirve al tratamiento unitario de los negocios que más difusamente regulan el empleo del buque y de la aeronave".

príncipes contractuales, es relativo, nunca absoluto, porque no puede fundar los caracteres del género que integra ni separarse del ordenamiento jurídico general.

La problemática de la naturaleza jurídica de los contratos de explotación, según la forma en que aquí se resuelve⁶, lleva a la necesidad de su inclusión en un código aeronáutico. Los principios que estructuran el derecho aeronáutico y la caracterización señalada de dichos contratos justifican esa necesidad.

La analogía lincal que pretende subsumir científica y normativamente los contratos de explotación de aeronaves en los correspondientes del derecho común o del derecho de la navegación⁷, es errónea. La correlatividad y coincidencia que pudieran tener, no autorizan al estudioso, y menos al legislador, a asimilar sus relaciones y modalidades.

El análisis lógico-transcendente del ámbito en el que se desarrolla la actividad aeronáutica, sus sujetos, objetos y relaciones, llevan a una solución distinta. Es que el hecho técnico aeronáutico es un todo y la solución de sus fenómenos deberá encontrarse en su propia materialidad.

Por ello, la sistematización y generalización, patrimonio de la ciencia jurídica, debe reclamar del legislador la contemplación, interpretación y valoración del fenómeno aeronáutico y, dentro del mismo, de los contratos de explotación para su debida ubicación en el ordenamiento jurídico.

⁶ No se conoce posición doctrinaria que establezca un paralelo diferenciado entre los contratos de explotación de buques y aeronaves con los pertinentes del código civil. Algunos tratadistas, especialmente los italianos, señalan la inclusión de dichos contratos en los esquemas fundamentales del derecho civil. El tema es sugerente, porque hace a la naturaleza jurídica de los contratos de explotación, para ser estudiado en profundidad.

⁷ Consecuencia de la posición doctrinaria de Antonio SCIALOJA, formulada en la primera edición de su "Sistema del diritto della navigazione", en 1922, precisada cabalmente en su clase inaugural del 31 de enero de 1928 en la cátedra que dictara en la Universidad de Nápoles (que puede verse en "Rivista del diritto commerciale", 1928, tomo I, pág. 1) y en la "Rivista del diritto della navigazione", que fundara en 1935, así como la de los tratadistas que integran la escuela napolitana, resultó la sanción del "Codice della navigazione", el 30 de marzo de 1942, con una concepción unitaria en la normación de las instituciones marítimas y aeronáuticas. Por su artículo 939, relativo a la locación y fletamento de aeronaves, prevé la aplicación respectiva del articulado que trata de la locación y fletamento de buques.

La "Relazione al Codice della Navigazione" presentada para la aprobación del texto definitivo del "Codice", edic. Milano, Nº 939, pág. 315, justifica esa posición expresando: "La disciplina de la locación y del fletamento de aeronaves, se adhiere en todo a la disciplina de la locación y del fletamento del buque; ella, entonces, ha podido agotarse (art. 939) con un simple *retrófito*".

Consecuente con esta posición, estimase necesarios la inclusión y desarrollo de los contratos de explotación de aeronaves en los códigos aeronáuticos. La sistematización de estos contratos o, mejor dicho, la falta de su debida sistematización que el Código aeronáutico argentino hace en el capítulo IX de su título IV, merece ser reprobada. No pueden justificarse las razones puestas en la nota al artículo 56 sobre las dificultades que presenta el tema y la falta de experiencia nacional.⁹

II. REFORMAS AL TÍTULO VI DEL PROYECTO DE CÓDIGO AERONÁUTICO LATINOAMERICANO

En virtud de la ponencia aprobada en las Primeras Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico que se realizaron en Buenos Aires en el mes de noviembre de 1960, para que se concretara la preparación de un proyecto de Código Aeronáutico Latinoamericano¹⁰, los integrantes del Instituto de Derecho Comparado de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires, con la colaboración del Instituto de Derecho Aeronáutico de la Universidad Nacional de Córdoba, redactaron un proyecto de código que se presentó a la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico¹¹.

Próximamente, el Consejo de esta asociación se reunirá en Uberlandia (Brasil) para considerar y analizar aquel proyecto¹². En tal virtud y atento a las precedentes consideraciones que fundamentaron el criterio adoptado sobre la naturaleza jurídica de los contratos de explotación de aeronaves, se sugiere modificar el Título VI del proyecto reemplazándolo con el siguiente articulado, cuya justificación se expondrá a continuación.

⁹ Código aeronáutico argentino, nota al artículo 56: "Las dificultades de la materia y la evolución que experimentan los conceptos de locación, fletamento y transporte, en sus múltiples modalidades, han determinado la exclusión de calificaciones específicas. Las posibles formas de utilización de las aeronaves, como en la práctica ocurre en los países que han dictado disposiciones al respecto, se dejan a la estipulación de las partes. Las dificultades que presenta el tema son muchas en cuanto a su aplicación, si se tiene en cuenta la falta de una experiencia perfectamente cimentada en nuestro país. Así entonces, hasta que ella exista, se ha preferido dejar la mayor parte de las normas que regulen esa relación jurídica, al contrato privado. La numerosa jurisprudencia sobre fletamento marítimo, que parecería aprovechable en este caso, no debe servir sino de antecedente, pues su adopción estricta podría llevar a error".

¹⁰ "PRIMERAS JORNADAS LATINOAMERICANAS DE DERECHO AERONÁUTICO", edic. 1962, págs. 270 y 279.

¹¹ Creóla durante las jornadas realizadas en noviembre de 1960 y conocida por la sigla A.L.A.D.A. "Primeras jornadas", *id.*, pág. 273 y sigs.

¹² Editado en 1961 por la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico, en copias mimeográficas.

TÍTULO VI

CONTRATOS DE EXPLOTACIÓN DE AERONAVES

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

ART. A: ¹² Hábel contrato de explotación de aeronave cuando se convierta su aprovechamiento conforme con el uso que por su naturaleza está destinada a prestar.

ART. B: En todas las relaciones jurídicas resultantes de los contratos de explotación y en cuanto no estuvieran comprendidas en el presente código, en sus leyes y reglamentos complementarios, en los usos y costumbres y cuando no pudiera recurrirse a la analogía, se aplicarán las normas del Derecho Común del país donde estuviera matriculada la aeronave con la que se posibilitará el cumplimiento del objeto del contrato, siempre que no resultaran incompatibles con aquéllas.

ART. C: Los contratos de explotación de aeronave deben probarse por escrito y quedarán perfeccionados para los países, como frente a terceros, desde su inscripción en el registro de aeronaves del Estado, donde la misma estuviera matriculada.

Asimismo y a un efecto, el contrato deberá inscribirse también en el registro del país donde la explotación se realizare.

ART. CH: Los contratos de explotación de aeronaves subsistirán durante el tiempo convenido o el que resultare, aunque, durante su vigencia, fuera arrendado su dominio por cualquier título.

ART. D: Las aeronaves matriculadas en cualquier Estado signatario podrán ser destinadas para el cumplimiento de un contrato de explotación por las personas domiciliadas en otros Estados signatarios. Al efecto, no podrán los Estados determinar distintas condiciones para el ejercicio de la explotación de una aeronave que las que impongan a sus propios nacionales.

CAPÍTULO II

DE LA LOCACIÓN

ART. E: Hábel locación de aeronave cuando una parte se obligue, mediante el pago de un precio, a conceder a otra el uso y goce de la misma por un tiempo determinado.

¹² La ordenación alfabética de los artículos se hace deliberadamente para no confundirlos con los del Proyecto y poder referenciarlos cómodamente.

ART. F: Cuando la locación refiere a una aeronave armada y tripulada, quedará incluida en la misma el quintero de la tripulación, sin que ello equivalga a la cesión o transferencia de los contratos de trabajo.

ART. G: Son obligaciones del locador, salvo pacto en contrario:

- 1) Entregar la aeronave en el tiempo y lugar convenidos, en estado de navegabilidad, con sus pertenencias, fljas o casetas y la documentación necesarias para su uso en la navegación convenida.
- 2) Mantener la aeronave en estado de navegabilidad, si así se hubiera convenido, durante todo el tiempo de la locación.

ART. H: Son obligaciones del locatario:

- 1) Usar de la aeronave, bajo pena de nulidad, conforme con su naturaleza y para el empleo convenido.
- 2) Pagar el precio de la locación en el plazo y lugar convenidos.
- 3) Devolver la aeronave al locador a la expiración del convenio en el lugar estipulado, con la documentación y en el mismo estado que la recibió, salvo los daños resultantes de caso fortuito o fuerza mayor o por el uso normal convenido, libre de tripulación si así la hubiere recibido y de todo crédito privilegiado o gravamen ocasionado por su uso o explotación.
- 4) Poner en conocimiento del locador, en el menor tiempo posible, toda novedad dañosa a su derecho, como toda acción que se dirija sobre la propiedad, uso o goce de la aeronave bajo pena de responder de los daños y perjuicios y de ser privado de toda garantía por parte del locador.

ART. I: En caso de locación de aeronave armada y tripulada, será facultad del locatario, salvo estipulación contraria, devolver la misma con la tripulación que reemplazará a la que originalmente hubiera recibido, por rescisión o resolución de sus contratos de trabajo.

ART. J: Incumbe al locatario la fuerza mayor que motivara la pérdida o daño de la aeronave, si la misma no resultara un hecho notorio. Contrariamente, corresponderá al locador demostrar que hubo culpa del locatario o sus agentes o dependientes en la producción de los mismos.

ART. K: Si el locatario empleara la aeronave en otro uso del convenido o del que por su naturaleza correspondiere, el locador puede impedirlo demandando la rescisión de la locación con pérdida para aquél del precio fijado para la locación y los daños e intereses que le ocasionaren.

ART. L: Cuando no se estipulare una vigencia determinada y la locación se conviniere para la realización de viajes o servicios determi-

naños, se juzgará convenida por el tiempo que normal y razonablemente sea necesario para cumplirlos a partir del momento de iniciación de la locación.

ART. LL: Salvo expreso consentimiento del locador, la locación no se entiende prorrogada por tácita reconducción, aún cuando, vencida su vigencia, el locatario continuare con la tenencia de la aeronave.

ART. M: No podrá cederse la locación de una aeronave ni sublocarla sin el previo consentimiento expreso del locador. Dichos actos deberán realizarse cumplimentando los requisitos establecidos en el presente título.

ART. N: Todas las acciones derivadas de la locación de aeronaves se prescriben en el término de un año contado desde el vencimiento o la resolución del contrato, o de la entrega de la aeronave, si fuera posterior y, en caso de pérdida, desde la fecha en que debió ser devuelta.

CAPÍTULO III

DEL FLETAMENTO

ART. Ñ: Haber fletamento cuando el explotador de una aeronave específicamente determinada, mediante el pago de un precio, se obliga a realizar los viajes convenidos o los que dispusiera el fletador durante la vigencia y en las condiciones establecidas en el contrato o por los usos acostumbrados.

ART. O: Son obligaciones del fletante:

- 1) Poner la aeronave estipulada a disposición del fletador en la época, lugar y durante el tiempo convenidos, debidamente armada y tripulada, en estado de navegabilidad y con la documentación pertinente, para ser empleada en el destino convenido.
- 2) Realizar los viajes establecidos o los que dispusiera el fletador durante la vigencia y en las condiciones convenidas en el contrato o por los usos acostumbrados.
- 3) Abonar los gastos por salarios y manutención de la tripulación y cualquier otro gasto, derecho o tasa derivados del funcionamiento de la aeronave y del cumplimiento de los viajes convenidos y ordenados.
- 4) Asumir la responsabilidad derivada de la gestión náutica de la aeronave y por las culpas de pilotaje que en dicha gestión pudieran incurrir el comandante y la tripulación.

ART. P: Son obligaciones del fletado:

- 1) Pagar el flete en el lugar y tiempo convenidos.

- 2) Assumir la responsabilidad derivada del transporte de personas y cosas y del uso que haga de la aeronave en los viajes convenidos, como también por las culpas en que incurriera la tripulación en tales actividades.
- 3) Relevar e indemnizar al fletante de todo crédito privilegiado, gravamen o daño que se hiciera efectivo sobre la aeronave por la responsabilidad señalada.

ART. Q: A los efectos del transporte y del uso que haga con la aeronave, su tripulación recibirá órdenes del fletador, quien resultará responsable por dichos actos.

ART. R: Cuando el fletamiento sea por tiempo, serán a cargo del fletador los gastos, derechos o tasas que deban abonarse para el cumplimiento de los viajes convenidos u ordenados y de la utilización comercial de la aeronave, con excepción de los salarios a la tripulación, seguro de la aeronave y las erogaciones necesarias para que la misma se encuentre en condiciones de navegabilidad en el destino pactado.

ART. RR: En el fletamiento por tiempo, salvo pacto o uso contrario, el flete deberá abonarse por periodos adelantados. Su falta de pago facultará al fletante a dar por rescindido el contrato, notificándolo al fletador y dejando de poner la aeronave a su disposición.

ART. S: El fletante por tiempo no está obligado a hacer viajes a lugares o en condiciones que exponga la aeronave a peligros no previstos en el momento de su celebración. Tampoco está obligado a iniciar un viaje que no termine, previsiblemente, próximo a la fecha de vencimiento del contrato.

En todos los casos, si el cumplimiento de los viajes resultara imposible, el contrato quedará resuelto.

ART. T: En el fletamiento por tiempo, el fletador no deberá el flete por el lapso que no pudiera usar de la aeronave por causas que no le fueran imputables, con excepción de los casos en que se debiera a reparaciones o accidentes de la aeronave, por averías a la carga o por actos de la autoridad competente por el uso que hiciera de la misma.

ART. U: No podrá cobrarse total o parcialmente el fletamiento convenido, salvo previo consentimiento expreso del fletante. En caso de facultárselo, el o los subfletamientos resultantes deberán realizarse cumplimentando los requisitos establecidos en el presente título, en cuyo supuesto el fletador permanecerá responsable ante el fletante de las obligaciones asumidas en el contrato de fletamiento.

ART. V: Las acciones derivadas del fletamiento de aeronave se prescriben en el término de un año desde la fecha de vencimiento del contrato o de la terminación del viaje convenido o en el fletamiento

por tiempo, desde su rescisión o terminación del último viaje, si fuera anterior o posterior a la vigencia estipulada.

En caso de pérdida de la aeronave, el plazo empezará a correr desde la fecha en que permanentemente debía terminar el viaje que está en ejecución.

III. MOTIVACIONES DE LA REFORMA

Propónese reformar el Título VI del Proyecto por un articulado que responde a una metodología distinta. En aquél se trata de sistematizar directamente las especies de contratos que conforman el género de explotación y que en doctrina se conoce como "Charter aeronáutico"²⁴. De tal suerte, los contratos de explotación, que nomina "de utilización" y que sirve de epígrafe al título, resultan de la suma de sus componentes, pero sin referir concretamente al mismo. Con respecto a la locación, que trata en los artículos 75 al 82, inclusive, y al fletamento, normado en los artículos 83 al 87, inclusive, refiere con imprecisión y de relevancia legislativa a caracterizaciones que surgen del propio concepto de dichas figuras. Ejemplo de ello cuando dice de la locación (art. 75) "a fin de que sea utilizada para uno o más viajes, por un cierto tiempo o por kilometraje a recorrer" y del fletamento (art. 83) "reservándose el control sobre la tripulación y la conducción técnica de la aeronave".

Se trata, como se aprecia por la simple lectura, de las variantes de la locación y del fletamento en sus efectos y formas antes que en su noción jurídica. Y se equivoca porque, precisamente, la definición debe traducir la noción jurídica antes que las variantes señaladas.

Refiere también a las obligaciones de locador y locatario y de fletador sin señalar sus características esenciales derivadas de la especificidad propia en todo contrato de explotación. Contrariamente, expresa relaciones (art. 77) que surgen de la aplicación subsidiaria del derecho común y que resulta inoficioso consignarlas.

La reforma propuesta tiende a dotar, con un método distinto, de un régimen específico al propio contrato de explotación. Esta regulación jurídica anota los caracteres esenciales y genéricos de estos contratos, aplicables por vía de extensión, a los específicos: de locación y fleta-

²⁴ VIDELA ESCALADA, Federico N. "El charter aeronáutico y su sistematización jurídica" presentado ante el Congreso Internacional de Derecho Aeronáutico realizado en 1963 en San Pablo, Brasil, publicado en "Temas jurídicos" Nº 6, pág. 17 incluye como "charter" solamente a la locación y el fletamento de aeronave excluyendo al transporte regular, por tener una regulación jurídica universal, y al no regular por participar en su esencia y características fundamentales con aquél. Contra: AMBROSINI, Antonio, "Fletamento", cit. pág. 3, para quien el "charter" propiamente dicho es sinónimo del fletamento, excluyendo los otros contratos.

mente. Resultarán así un *habeas*, un "vinculum juris", que recompondrá estas especies dentro de su género haciéndolas participar de un régimen jurídico propio y específico.

Para ello se proyecta dividir el título en tres capítulos. El primero, denominado "disposiciones generales", trata de los caracteres esenciales y genéricos de los contratos de explotación. Los dos restantes, "de la locación" y "del fletamento" refieren concretamente a cada una de dichas individualidades consideradas, esencialmente, a través del particularismo propio del hecho técnico aeronáutico y de los principios que conforman la autonomía del derecho aeronáutico.

IV REFORMA PROPUESTA

a) Capítulo I: Disposiciones generales:

Estimase conveniente la inclusión de un capítulo preliminar, único, integrado por normas que conforman y resuelven la problemática de los contratos de explotación de aeronaves. Son normas comunes a los distintos convenios que exceden de su simple formulación y posibilitan sistematizarlos. Constituyen, en suma, los presupuestos necesarios de los contratos de explotación, ya que, a través de los mismos, podrán fijarse sus detalles y notas distintivas. 1) En el artículo A se señala el contenido de los contratos de explotación. A pesar de considerarse inconveniente, como técnica legislativa, que los cuerpos normativos contengan definiciones, su inclusión es necesaria.

Importa establecer el contenido de los contratos para poder conocer así los sujetos, objetos y las relaciones que de ellos derivarán. Las instituciones jurídicas elaboradas en torno del fenómeno aeronáutico necesitan evitar su atomización o quebradura y la fijación anticipada del contenido de estos contratos contribuirá a evitarlo. 2) El concepto de los contratos de explotación es fundamental y no puede provocar equívocos.

El aprovechamiento de las aeronaves "conforme con el uso que por su naturaleza está destinada a prestar", está referido al concepto-función de aquella.

El destino de una aeronave fluye de su propia naturaleza. En todos estos contratos, el uso de la aeronave estará signada por el concepto-función o concepto-destino que de la misma se tenga.

Cualquiera sea el signo distintivo que se señale, circular en el aire o transportar, que lleva implícito al primero, la función o el destino de la aeronave hace a su concepto. Paralelamente, este concepto-función debe servir para caracterizar también los contratos de explotación de aeronaves y poder distinguirlos de aquellos otros en los que se conviniere su uso como depósito, objeto de exhibición, museo, "boites", etc.

El empleo "en manera activa" ¹⁴, no es otra cosa que el aprovechamiento de la aeronave, según la función o destino que tiene por su propia naturaleza. Piénsase que la solución propuesta tiene, así, un carácter más científico y natural.

En suma, por el artículo A. no se pretende rotular a los contratos de explotación, sino fijar normativamente y de una vez por todas, su caracterización esencial: *el aprovechamiento de la aeronave conforme con su función, con su destino que, a su vez, se encuentra determinado por su propia naturaleza.*

El artículo 1504 ¹⁵, segundo párrafo del código civil argentino, aunque, referido a la locación y de aplicación supletoria en cuanto hace a la locación de aeronave, según se dirá, sirve de criterio orientador en la especie. Señala que "el goce (dirigido a la locación) que deba hacerse de la cosa, será el que por su naturaleza esté destinada a prestar". Es decir, asigna categoría jurídica a dicho uso al facultar al locador a "imponer al locatario que haga servir la cosa para otro uso", con lo que se fundamenta y racionaliza la tesis pretendida.

En otras palabras, el derecho del locatario al uso y goce de la aeronave no es absoluto ni ilimitado. Está sometido a hacerlo "conforme a derecho" ¹⁶, expresión que, paralela y simultáneamente, da idea de una obligación, de un "modus operandi" legales.

3) El proyectado artículo B. tendrá enorme trascendencia porque su aplicación hace a la autonomía funcional de los contratos de explotación.

En verdad, la ubicación metodológica de un artículo de similar contenido debería incluirse en el Título Preliminar del futuro código porque, antes que la de los contratos de explotación, hubiera resultado más provechoso señalar normativamente el concepto fundamental de la autonomía del derecho aeronáutico. De haberse seguido este criterio, la autonomía funcional de estos contratos sería su lógico resultado.

La fijación normativa del contenido autónomo del derecho aeronáutico le hubiera posibilitado, en su sentido más simple, el etimológico, "governarse por sus propias leyes". Con ello, frontierizaba su resultado más trascendente: integrar en plenitud sus lógicas lagunas. Le posibilitaría la "completetzza" que destacaba Donati.

El artículo proyectado lleva al reconocimiento de esa autonomía

¹⁴ VIDELA ESCALADA, Federico N. "El charter", cit., pág. 22, utiliza dicha expresión referida a locación de aeronaves.

¹⁵ Reformado por el Artículo 1º de la ley 11.156.

¹⁶ SALVAT, Raymundo, "Tratado de Derecho Civil Argentino-Contractos", tomo I, pág. 421, utiliza esa expresión.

sistemática. Su fuente directa se encuentra en el artículo 1º del "Codice della Navigazione", al que supera al no hacerla depender ni remitirla a la propia de la navegación por agua y al condicionar la aplicación del derecho común¹⁷.

Establece una escala jerárquica en la aplicación de las soluciones legales antes de llegar a las normas del derecho común, que aplicarán "siempre que no resultaran incompatibles con aquéllas". La aplicación del propio código, las leyes y reglamentos, los usos y costumbres y la analogía, todos del derecho aeronáutico, conforman y posibilitan el reconocimiento autónomo referido que el "Código" desconoce al señalar en su artículo 939 la aplicación respectiva, por vía de remisión, de las normas de la locación (locazione) y del fletamento (noloeggio) de buques.

Estímase que la norma proyectada supera también al "Codice" porque le permitirá al derecho aeronáutico, efectivamente, integrar sus propias instituciones, como lo demuestra el tratamiento autónomo de los contratos de explotación que se hace en esta reforma al Proyecto de A. L. A. D. A. Da por tierra así, como queda demostrado, a la enfática declaración de la "Relazione" que esa "sistemización unitaria realizada por el Codice, permitirá el mayor dinamismo del derecho aeronáutico".¹⁸,¹⁹

Se completa este artículo B, cuando no pudieran aplicarse el código, las leyes y reglamentos, los usos y costumbres y la analogía, con la remisión a las normas del derecho común del país donde estuviere matriculado la aeronave y siempre que no resultaran incompatibles con aquéllas. Es la mejor forma científica de llenar las lagunas del derecho sin desnaturalizar la esencia del derecho especial.

La remisión al derecho común del país donde estuviere matriculada la aeronave posibilita el conocimiento cierto de la ley aplicable pensando que, sobre aquélla, pudieran convenirse sucesivos contratos de explotación en diversos estados.

4) Estímase que la sistemática del artículo B, referido específicamente a los contratos de explotación, pero que podría servir, en un plano superior, para incluir una norma similar en el Título primero del código proyectado, supera también al artículo 63 del código aeronáutico.

¹⁷ MALVAGNI, Giulio, "Proyecto de ley general de la navegación", redactado por encargo del Poder ejecutivo nacional según decreto 5496-39, en su artículo 1º establece disposición aunque sin la subordinación señalada.

¹⁸ "Relazione", cit., Nº 11, pág. 13.

¹⁹ Contrariamente, se estima que la sistemización adoptada por el "Codice" ha resultado contraproducente para el derecho aeronáutico impidiéndole su autónomo desarrollo doctrinario en Italia.

co argentino²⁰. La concordancia, puesta como nota de dicho artículo, remite al 939 del "Código" y lo hace mal. Según se señalara precedentemente, el artículo 939 remite a otras normas del mismo "Código", a los artículos 376 al 395 que tratan sobre la locación y el fletamento, pero no al derecho común. La remisión del "Código" es congruente con los principios científicos seguidos en su redacción, aunque no se los compara, al sistematizar legislativamente el derecho de la navegación y el aeronáutico juntos.

En cambio, al aclarar la nota del artículo 63 del Código aeronáutico argentino que "se refiere a las normas previstas en el título VII, libro 3º del código de comercio", cae en un nuevo error. Este código no legisla sobre la locación de buques, sino que refiere únicamente al fletamento con disposiciones anticuadas que subvierten su propio contenido. Tanto, que lo define en su artículo 1018 siguiendo el criterio consagrado por las ordenanzas de Colbert de 1681, como una locación de cosa mediante la siguiente redacción: "Fletamento es el contrato de arrendamiento de un buque cualquiera para el transporte de mercaderías o personas. Se entiende por fletante el que da y por fletador el que toma el buque en arrendamiento"²¹.

Además, con la remisión expresa al código de comercio, el artículo 63 del aeronáutico, comparte otros dos errores que conviene desterrar de una vez. En principio, los contratos de explotación de aeronaves no son actos objetivos de comercio. Se los considera así "por extensión de dichas leyes y no por la comercialidad sustancial del acto"²². En segundo lugar, el derecho marítimo, sería mejor decir de la navegación, no conforma ni es parte del derecho comercial, como se cree.²³

Recientemente, Malvagni²⁴ señaló que solamente, de la enumeración que hace el inciso 7º del artículo 8 del código de comercio argentino, deben considerarse actos de comercio los fletamentos, en cuanto persigan fines de lucro y sean realizados con carácter de habitualidad y

²⁰ Artículo 63 del código aeronáutico argentino: "Las normas establecidas en el código de comercio son aplicables, en cuanto no afecten o sean incompatibles con el presente código".

²¹ Este artículo fue redactado tomando el criterio seguido por el 173 del Código de Comercio francés.

²² SIMONE, Osvaldo Blas, "Conceptos", cit. pág. 2.

²³ VIDELA ESCALADA, Federico, "Primeras jornadas", cit. págs. 88 y 89 dijo: "el derecho marítimo está dentro del campo del derecho comercial; es la órbita grande del derecho comercial, el derecho marítimo ocupa una parte".

²⁴ MALVAGNI, Atilio, "Fenómeno Navegatorio y derecho de la navegación - Autocencia", presentado en el ciclo, que, en su homenaje y con el título de "Análisis crítico del Proyecto de ley general de la navegación", se realizó en 1964 con el patrocinio de la Universidad de Olivos.

los que pudieran comprenderse en la expresión genérica "todo lo relativo al comercio marítimo".

Con anterioridad, Ripert²⁶ expresaba también, pese a que los redactores del Código de comercio habían considerado al derecho marítimo como un derecho comercial, que ello no era absolutamente exacto. Tanto, que aún con la crítica de Bonneau²⁷, señalaba la existencia de un "derecho civil marítimo". Daba como ejemplo, además de todo lo relativo a la propiedad, transmisión, apoderamiento y venta de buques, la navegación por placer o por investigaciones científicas.

Igual criterio manifestaba Danjon, al decir que, "en realidad, el derecho marítimo está más cerca del derecho civil que del comercial. Si los legisladores de 1807 lo han agregado al derecho comercial era, sobre todo, para atribuir a los tribunales de comercio el conocimiento de los negocios marítimos".²⁸ Agregaba que la comercialidad de los actos relativos a las expediciones marítimas, a pesar de repetir el artículo 633 del código de comercio francés por ocho veces la expresión "indos", no es tal sino una presunción que puede ser inexacta en ciertos casos. La explicación de ese sistema se daba porque el derecho comercial, antes que el civil, satisfacía mejor la necesidad de rapidez y simplificación que existe en las materias marítimas.

5) La obligatoriedad de la instrumentación formal de los contratos de explotación y su debida inscripción en un registro para su perfeccionamiento, revela otra característica de estos convenios. Revela también el sometimiento de la voluntad individual para la "constitución" de sus derechos y el paralelo carácter publicístico del contrato.

El artículo C propuesto da forma a dichas caracterizaciones siguiendo el principio contenido en el Proyecto. Sin embargo, estimase que no corresponde hacer el distingo que hace el Proyecto, al exigir la inscripción "constitutiva" del derecho de las partes, en el contrato de locación (artículo 81) y tan sólo como medio de publicidad ante terceros, en el contrato de fletamento (art. 87). Por tal razón, el principio establecido por el proyectado artículo C sobre el efecto "constitutivo" del derecho para las partes como ante terceros, mediante la debida inscripción del convenio, debe ser extendido a todos los contratos de explotación. La razón de ello deberá encontrarse en el carácter publicístico de dichos contratos,²⁹ que los particulariza y distingue.

²⁶ RIPERT, George, "Droit Maritime", edic. 1911, tomo I°, N° 41, pág. 32.

²⁷ BONNEAU, Jules, "Le particularisme du droit commercial maritime", edic. 1911, pág. 48.

²⁸ DANJON, Daniel, "Traité de droit maritime", 2a. edic., Paris, 1926, tomo 2°, pág. 497.

²⁹ SIMONE, Osvaldo Blas, "Concepto", cit. pág. 3.

De tal forma, el derecho de las partes resultará umbilicado al registro antes que a los contratos que suscriban. La necesidad de la inscripción trae la paralela imposición legislativa de la creación de los registros.

La obligatoriedad de la inscripción restringe la soberanía de las partes. Se rompe el gran principio de la libertad contractual en consideración de la "pública utilitas" prevista.

Por su debida inscripción, se posibilita el conocimiento del contenido del contrato y del número y extensión de las obligaciones y derechos pactados. La necesidad de esta inscripción exige la forma escrita de estos contratos, que también se impone por el artículo C.

La inscripción de los contratos en el registro del Estado donde la aeronave estuviere matriculada, permite la certeza del debido conocimiento por cualquier interesado.²⁹ Además, la simultánea inscripción del contrato en el registro del país donde la explotación se realice, permite el debido conocimiento de la persona que se responsabilizará por el aprovechamiento de la aeronave.

6) Sin pretender revivir la polémica desencadenada a mediados del siglo pasado por TROP LONG³⁰ al sostener, basado en el artículo 1743 del código civil francés, que la locación confiere al locatario un verdadero "jus in re", un derecho absoluto y por tanto un derecho real sobre la cosa locada, la disposición establecida en el artículo CH es necesaria.

Se dispone en el mismo que los contratos de explotación de aeronaves, todos y cualquiera de ellos, sustituirán por el tiempo convenido o el que resultare de la aplicación de las disposiciones pertinentes aunque, durante su vigencia, sea enajenado su dominio por cualquier título.

Su fundamento deberá encontrarse en razones jurídicas, económicas y de equidad.

Quien pactare un contrato de explotación de aeronave, sea locador o fletante, decidiera enajenarla, no podrá desconocer el adagio latino "nemo plus juris ad alium transferre potest quam ipse habet"; esto es, no podrá transmitir un derecho mayor que el que tiene. Ello para el supuesto que locador o fletante fueran los propietarios; en caso contra-

²⁹ El anteproyecto argentino del Código Accesorio Americano, editado por la Universidad Nacional de Córdoba en 1962, que mantiene similares disposiciones del Proyecto, es más preciso aquí que su modelo al escribir, en su artículo 89 que "no produce efectos contra terceros sino va seguido de la inscripción en el Registro de aeronaves del estado de la nacionalidad de la misma".

³⁰ TROP LONG, M., "Le droit civil expliqué - Du louage", París, 1837, tomo I^o, Nos. 3 a 30 y tomo . . . Nos. 473 a 501.

rio, quien resultara serlo, tampoco podrá desconocer el contrato de explotación que limita su derecho de propiedad y le impedirá transferirlo mejor y más amplio.

La debida inscripción del contrato, dispuesta por el artículo C, posibilitará su debido conocimiento por terceros.²¹

Otra razón jurídica deberá verse en que los contratos de explotación están vinculados a la cosa, a la aeronave de la que se sirven y aprovechan para ser tales. La aeronave resultará esencial al contrato y posibilitará el aprovechamiento convenido que configurará, respecto de aquella, una verdadera obligación "propter rem" u "ob rem".

Siendo así, por el principio general de derecho sobre la obligación que tienen los sucesores particulares de una cosa, de observar y respetar las obligaciones que siguen a la misma, los sucesores del dominio de una aeronave no podrían desconocer los contratos de explotación convenidos por su antecesor o con anterioridad a su derecho de propiedad.

Los fundamentos económicos y de equidad se complementan e interrelacionan.

Resultará muy oneroso para cualquier locatario o fletador pensar que su derecho podría ser cercenado imprevistamente por el traspaso del dominio de la aeronave.

Además, la inclusión de la norma propuesta encuentra su justificativo ante la posibilidad que los códigos civiles de los Estados signatarios no contuvieran un artículo similar al 1743 del francés²² o que, aun así, sólo se lo aplicara a los bienes inmuebles.²³ En ambos supuestos no podría extenderse la norma de derecho común al problema de estudio por cuya razón se impone su expresa determinación en la reforma propuesta.

Finalmente, su inclusión se ve ratificada por Malvagni al haber

²¹ Esta inscripción tampoco debe importar para calificar de *realizaciones* más el contrato de locación como hacen los autores españoles MANRESA, SANCHEZ ROMAN, VALVERDE y DE DIEGO, citados por FUBINI, R., "El contrato de arrendamiento de cosas", Madrid, 1910, pág. 72, nota 1.

²² Artículo 1743 del Código civil francés: "Si el locador vende la cosa locada, el adquirente no puede expulsar al arrendatario o locatario que tenga un contrato de arrendamiento auténtico o cuya fecha es cierta, a no ser que se haya reservado ese derecho por el contrato de locación.

²³ Como sostiene BAUDRY-LACANTINERIE y WARI, "Traité Théorique et pratique de droit civil", tomo 17º, "DU LOUAGE", 1900, Nº 1274; SALVAT, Raymond, "Tratado de derecho civil argentino - Contratos", edic. 1930, tomo 1º, Nos. 770 y 773.

dispuesto una norma similar, en su Proyecto, el artículo 305,²⁴ aunque aunque referido solamente al fletamento.

7) El artículo CH será de aplicación a cualquiera de las especies de contratos de explotación de aeronaves.

Se expresa en el mismo que dichos convenios subsistirán "durante el tiempo convenido o el que resultare" según que se prolonguen por todo el lapso pactado o que se rescindiera "ante-tempus" por previsiones contenidas en el mismo código.

Asimismo al expresarse que la enajenación fuera "por cualquier título", se sigue al artículo 1498²⁵ del código civil argentino que ha mejorado al 1743 del francés que solamente refiere a la venta.

Con aquella expresión se incluye la venta, permuta, donación, legado, aporte en sociedad, etc.

8) El artículo D propuesto tiene un gran sentido promocional. Excede en mucho al 78 del Proyecto que solamente faculta la locación de las aeronaves matriculadas en cualquier Estado signatario por personas nacionales o domiciliadas en los otros estados, también signatarios.

Se propone no referir al problema de la nacionalidad de quien convenga un contrato de explotación porque la remisión a los domiciliados incluye dicha posibilidad.

Asimismo, la estipulación final del artículo, que permite iguales condiciones para el ejercicio de la explotación de una aeronave a los domiciliados en otros estados signatarios que las impuestas a los nacionales del Estado donde estuviera matriculada la misma, amplía la perspectiva señalada.

Hace a la esencia y a la finalidad del código latinoamericano. Su aprobación final, y el hecho de su actual consideración y proyecto lo confirma; perspectiva la idea de establecer idénticas soluciones a los problemas que plantea la actividad aeronáutica en todos los estados signatarios. En definitiva, este artículo y el Proyecto todo, deriva de uno de los caracteres esenciales del derecho aeronáutico: su internacionalidad, su tendencia a la uniformidad legislativa.

Además, el segundo párrafo del artículo concreta el sentido promocional señalado. Tiende a promover, facilitándola, la actividad aeronáutica en todos los Estados signatarios mediante el debido aprovechamiento.

²⁴ MALVAGNI, Asilo, "Proyecto" cit., artículo 305: "Firmada la póliza de fletamento, el contrato subsiste aunque el buque fuera enajenado y los nuevos propietarios tienen obligación de cumplirlo".

²⁵ Artículo 1498 del Código civil argentino: "Enajenada la cosa arrendada, por cualquier acto jurídico que sea, la locación subsiste durante el tiempo convenido".

miento del material de aquellos que lo tuvieran en los que carecieran de los mismos.

Esta posibilidad conjuga también otro de los caracteres esenciales del derecho aeronáutico, su polifuncionalidad, que dejará de ser estrechamente nacional para brindarse en un marco latinoamericano.

b) Capítulo II: De la locación:

9) La locación de aeronaves, como se dijera, participa del régimen de la locación de cosas del derecho civil. Supone una bilateralidad o reciprocidad de efectos: mientras el locador ofrece y da la cosa, el locatario la toma y lleva. Es que la locación, del latín "locare", es sinónimo de "ofrecer públicamente".²⁰ Por eso, en el derecho romano se lo conocía como "locatio-conductio".²¹

El artículo 1493 del código civil argentino define este negocio jurídico extendiéndolo a cosas, obras y servicios. "Habrá locación, dice, cuando dos partes se obliguen recíprocamente, la una a conceder el uso o goce²² de una cosa o a ejecutar una obra o a prestar un servicio; y la otra a pagar por este uso, goce, obra o servicio, un precio determinado en dinero".

Caracteriza la locación la obligación de ceder el "uso" por parte de quien da y ofrece para posibilitar el "goce" al que toma y lleva. Es decir, que el locador, sea propietario o sublocador, cede la utilización de la cosa dada en locación ("jus utendi") para posibilitar el aprovechamiento de los frutos, ganancias o utilidades ("jus fruendi") por el locatario o sublocatario.

10) La redacción del artículo 75 del Proyecto de A.L.A.D.A. no es feliz. El agregado final que hace para caracterizar el uso y goce de la aeronave, "a fin de ser utilizada para uno o más viajes, por un cierto tiempo o por kilometraje a recorrer" resulta innecesario y hasta puede convertirse en fuente de conflictos.

La única nota limitativa del uso y goce de una aeronave debe ser temporal y nunca referirse al viaje o al kilometraje que pudiera hacerse con ella. Si, por vía del absurdo, se siguiera el criterio señalado por el artículo 75 del Proyecto y se conviniere entre locador y locatario

²⁰ IHERING, R. "El fin en el derecho", Nº 36, nota 1.

²¹ MAYNZ, Carlos. "Curso de derecho romano", tomo 2º, págs. 254, 255.

²² Al decir "el uso o goce" podría llevar al doble equívoco que ambos

términos son sinónimos o bien excluyentes. La verdad es otra; estimase que no existe equivalencia ni exclusión. Podría "usarse" de una cosa sin tener la posibilidad jurídica del "goce" de sus frutos, como ocurre en los contratos de comodato y de depósito.

de una aeronave su uso y goce "a fin de ser utilizada para uno o más viajes" o "por kilometraje a recorrer", sin mención de tiempo, los conflictos que nacerían de la omisión serían interminables. Fíjese que la locación debería subsistir hasta que el locatario decidiera hacer el viaje o recorrer el kilometraje estipulado. De donde, la ausencia de un límite temporal dejará indefenso al locador y le obligará, en salvaguarda de sus derechos, a solicitar judicialmente la fijación del plazo dentro del cual el locatario deberá hacer efectivos el uso y goce convenidos. Que será lo mismo que reconocer como inadecuadas e inoficiosas las formas de locación propuestas.

Por otra parte, si en el mismo contrato se fijara un plazo dentro del cual el locatario deberá disponer de la aeronave para realizar el viaje o recorrer el kilometraje convenidos, el carácter limitativo de la locación estará dado por el tiempo antes que por la fijación del uso de la misma.

La presente crítica participa un poco, salvando las distancias, de la que mereciera el propio artículo 1493 del código civil argentino al omitir la fijación de un carácter temporal al uso y goce propios de la locación.²⁸

Estas razones llevan a simplificar el contenido del contrato de locación de aeronaves centrándolo su caracterización en las tres notas que la tipifican: uso y goce de la aeronave, precio cierto y tiempo determinado.

Queda sobreentendido que dicho uso y goce de la aeronave deberá hacerse "conforme con el uso que por su naturaleza está destinada a prestar", por aplicación del artículo A de las Disposiciones Generales.

11) Se propone reemplazar el artículo 76 del Proyecto. La referencia normativa a la locación de aeronave "armada y tripulada" no "armada y equipada",²⁹ como lamentablemente se acostumbra decir, debe hacerse sobre una particularización distintiva del contrato pero

²⁸ El "Proyecto de Reformas" de 1936 supera dicha crítica señalando sobre el particular lo aconsejado por Bribiani en su "Anteproyecto". Lo hace por medio de su artículo 1915 agregando a la definición de locación la expresión "por tiempo determinado".

²⁹ Conviene desterrar de una vez un italianismo crónico. La doctrina marítima peninsular denomina esta locación como de "nave armada e equipaggiata" entendiéndose por tal el aprovisionamiento y la tripulación del buque. Es corriente traducir tal expresión por "buque armado y equipado". Y se traduce mal porque, si bien "equipaggiato" significa indistintamente "Armas, abastecer, armarlas", en sentido restringido "equipaggio" señala la tripulación de un buque (AMBRUELL, Lucio, "Nuevo Diccionario Italiano-español", 6a. edición, 1953, Torino, pág. 432). Si se tradujera inadvertidamente por "equipado" se repetiría dos veces una misma idea, dando lugar a confusión. Propónese corregir tal situación nombrando dicha locación como de "buque armado y tripulado" con lo que ganará en amplitud y sentido representativo.

nunca de aquellos caracteres que surgen normal y adecuadamente por el libre juego del mismo instituto.

Resulta incongruente que una norma legislativa, so pretexto de calificarla se extienda en explicaciones que surgen del propio concepto de la cosa que norma. Tal lo que ocurre con el párrafo del artículo 76 del Proyecto que dice "siempre que la conducción técnica de la misma y la dirección de la tripulación queden a cargo del locatario".

La sistematización legislativa de la locación de aeronaves es un todo y deben conjugarse, paralela y armónicamente, todas sus normas. Lo contrario perturbaría las soluciones. En la locación de la aeronave armada y tripulada, el locador tiene siempre la misma obligación que le corresponde aunque la aeronave no tuviera tales particularidades: entregarla al locatario. Esta obligación es de carácter fundamental⁴¹ porque el uso y goce de aquella sólo se hará efectivo mediante su entrega. Por esta razón, el párrafo cuestionado resulta una paráfrasis innecesaria. Esta explicación amplificativa se torna más innecesaria con la nota puesta al pie del artículo. Dice allí que "el carácter de explotador lo tiene siempre el locatario; en el caso contrario se trataría de fletamento". Si explotador resulta ser quien "teniendo a su disposición una aeronave y la dirección técnica de la misma, la utiliza por cuenta propia, aun sin fines de lucro",⁴² según refiere el artículo 72 del mismo Proyecto, el agregado al artículo 76 no tiene justificativo alguno. Con el aprovechamiento de la aeronave que toma en locación, sea o no armada y tripulada, el locatario siempre resultará "explotador", es decir, siempre tendrá la disponibilidad de la misma mediante su dirección técnica y el aprovechamiento de su uso.

Con lo que se llega a demostrar que el artículo en cuestión resulta innecesario.

12) Según el concepto tradicional que se tiene de la locación de aeronave armada y tripulada, no se justifica su particularización en una norma como hace el Proyecto. Poco o nada difiere de la locación de buque armado y tripulado porque entiende comprendidas en la definición las distintas especies de locación, por tanto, tampoco podrá hacerse remisión a la aeronave armada y tripulada al considerarse las aeronaves, según el sistema impuesto por su artículo 939. Su "Relazione" lo ratifica al expresar "entran entonces en la definición legislativa todas

⁴¹ SALVAT, Reynaldo M., "Tratado de derecho civil argentino - Fuentes de las obligaciones"; edic. 1957, tomo II, pág. 98.

⁴² El Código aeronáutico argentino, artículo 58 lo define como "la persona que la utiliza (la aeronave) por cuenta propia, aun sin fines de lucro", mientras que la Convención de Roma de 1932 sobre "Daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras", lo denomina "operador" definiéndolo como "quien, habiendo consentido, directa o indirectamente, el derecho a usar la aeronave se ha reservado el control de su navegación".

las hipótesis en las que resulta objeto del negocio el goce de un buque, sea armado o desarmado".⁴²

13) El reemplazo propuesto puede provocar sorpresa. Tiende a dar fin al repetido litigiuillo que, con la cesión del uso y goce de la aeronave armada y tripulada, se ceden también los contratos de trabajo del personal de vuelo.

Es lugar común en el estudio de ese contrato expresar este carácter. Tanto, que podría calificársele de clásico en la literatura iusmatrimonialista y aeronáutica.⁴³

La analogía lineal de la doctrina que pretende ver, con la cesión del uso y goce de una aeronave o de un buque armados y tripulados, la paralela transferencia de los contratos de trabajo o de ajuste, es errónea. El hecho aeronavegatorio, el hecho técnico determinado por la navegación antes que por la comercialización del tráfico,⁴⁴ impide

⁴² "Relazione", cit., Nº 226, pág. 133.

⁴³ FERRARINI, Sergio, "I Contratti di utilizzazione della nave e del aeromobile", Roma 1947, pág. 26. BRUNETTI, Antonio, "Manuale di diritto della navigazione", Padova, 1947, pág. 194. FIORENTINO, A., "Contratti navali", pág. 4. MANCA, Pina, "Sud", cit., vol. II, pág. 13. MALVAGNE, Attilio, "Contratti de trasporto per acqua", pág. 72. "RELAZIONE", cit., Nº 226, pág. 133: "la locación (de buque armado y tripulado) está calificada por la contemporánea cesión al locatario de los contratos de ajuste, análogamente a lo que ocurre en la cesión de "azienda".

LEFEVRE DONVIDIO y PESCATORE, 2a. edición de 1953, cit., pág. 269, expresan dada al decir: "esta definición comprende sea el tipo de locación a "scudo nudo" (imbrago), es decir la locación del buque o de la aeronave con sus pertenencias, sea la locación del buque o de la aeronave armado y tripulado en el que, junto con la relación de la locación, subsiste la cesión de los contratos de ajuste". Lamentablemente, en dicha edición, era la única reflexión que hacían sobre el tema y la duda señalaba dada por el modo verbal empleado (condicional) antes que por cualquier otra aclaración.

Posteriormente, en su 4a. edición de 1964, completan su pensamiento aclarándose a la posición sostenida en esta reforma al proponer el artículo G. Dican aquellos autores en la pág. 502, "La definición comprende sea el tipo de locación a "scudo nudo" (imbrago), es decir la locación del buque o de la aeronave con sus pertenencias, sea la locación del buque o de la aeronave armado y tripulado. En tales hipótesis, en los sentidos de la norma contenida en el artículo 547 del "Codice della navigazione" (añádase que refiere al cambio de armador), el locatario sucede al locador en todos los derechos y obligaciones derivados de los contratos de ajuste. La sustitución, todavía, no importa realizar un negocio de cesión de los contratos de ajuste, negocio que iría justo al de la locación. Y éste, no tanto por el motivo, que, siendo el de ajuste un contrato solemnado, también la cesión debería estar hecha en la misma forma solemnada del contrato cedido, cosa posible en abstracto, sino antes bien porque el efecto de la herencia del locatario en la preexistente posición contractual se realiza "ex lege", independientemente de la intención de las partes, dando lugar entonces a un caso en cuestión que, según un resultado ya alcanzado por la doctrina más calificada, es totalmente distinto del de la cesión de negocio".

⁴⁴ SCIALOJA, Antonio, "Sistema", cit., pág. 6.

subsumirlos y menos aún identificarlos con la cesión de empresa. La falta de la debida valoración del todo y de cada uno de sus elementos, lleva a soluciones contradictorias e irrealas.

La locación señalada origina una situación de hecho que vincula al tripulante con el locatario. Se traduce en una *relación de trabajo* en lugar de la cesión de los contratos pactados por el locador. Surge normalmente por el simple hecho de la continuación de sus tareas por el tripulante. No necesita de una decisión formal. Ese "hecho laboral" vincula al tripulante con el locatario y produce efectos jurídicos entre ambos. Sus recíprocos derechos y obligaciones les impone la observancia de las mismas modalidades convenidas con el locador. En cuanto a éste, la locación de la aeronave no le desobliga de los compromisos asumidos al convenir los contratos de trabajo del personal de vuelo y le hace solidariamente responsable con el locatario de las indemnizaciones y derechos que correspondieran al tripulante.

La justificación en derecho de la facultad del locatario de utilizar los servicios de la tripulación, de impartirle órdenes y la correlativa obligación de ésta de aceptarlas, a pesar de no haberse transferido los contratos de trabajo, deberá encontrarse entre las facultades del locador. En efecto, la inexistencia de los contratos laborales ni una pretendida novación, pueden determinar aquella facultad.

En cambio, las facultades de coordinación y dirección que se reconocen al empleador sobre las tareas del dependiente autorizan al locador, en tanto empleador, a modificar las tareas del tripulante en cuanto a la forma y modo en que deba realizarla. Dichas facultades se conocen como "jus variandi" que conformará, así, la justificación en derecho de la utilización de los servicios de la tripulación por el locatario.

Estas facultades no obligan al tripulante a aceptar injurias a su persona o a sus derechos.

El conocimiento de la problemática que plantea el contrato de trabajo de la tripulación en la locación de aeronaves armadas y tripuladas debe tener una realidad legislativa. Su dispersión en notas doctrinarias y criterios analógicos resultan factores de condicionamiento que, frecuentemente, llevan a soluciones contradictorias.⁴⁸

Por tales razones, considérase oportuno la inclusión del artículo G proyectado que tendrá, luego, especial relevancia al tratarse en el artículo H una de las obligaciones del locatario: devolver la cosa en el estado en que la recibió.

⁴⁸ SIMONE, Osvaldo Biza, "El contrato de ajuste en la locación de buque", próximo a editarse. Todo lo expresado sobre la pretendida cesión de los contratos de trabajo en la locación de la aeronave armada y tripulada es un resumen del punto 41, "Resultado final", de las conclusiones expuestas en dicho trabajo.

14) Estímase conveniente suprimir el artículo 77 del Proyecto. Según señala su nota, responde a un principio general de derecho. Su observancia resultará, entonces, de la aplicación de esos principios de derecho común que no resultaran incompatibles con los propios del derecho aeronáutico. Y esta solución se da por vía del artículo B del Capítulo Preliminar propuesto.

15) Se sugiere también suprimir el artículo 78 del Proyecto.

Por el artículo B del Capítulo Preliminar se amplía el propósito contenido en dicho artículo 78 y se lo extiende, con gran sentido promocional.

16) Se reemplaza la redacción del artículo 79 del Proyecto por otra que, se estima, más conveniente de acuerdo con los principios propios de la locación y los específicos del derecho aeronáutico.

Como las obligaciones del locador no afectan al orden público las partes pueden convenir otras distintas, aumentando, disminuyendo o suprimiendo las fijadas normativamente, por cuya razón se expresa esa posibilidad mediante la fórmula "salvo pacto en contrario". Por tal razón, el futuro código debe incluir un mínimo de "obligaciones legales" del locador, que son las que surgen naturalmente del contrato, para suplir la posible omisión de las partes.

17) A pesar que la locación no es un contrato real ni solemne y se perfecciona sólo "consensus", por el solo consentimiento de las partes, la obligación esencial del locador es la entrega de la aeronave en estado de navegabilidad para el uso al que ha sido destinada. Este estado de navegabilidad no está referido solamente a la aeronave en sí, sino que se encuentra integrado, además, con las pertenencias propias de la misma y con la documentación, esto es, con los certificados necesarios para hacerlo.

Esta obligación de entregar la aeronave con sus pertenencias deriva del principio común a todas las obligaciones de dar cosas ciertas y a que, el uso y goce convertidos en favor del locatario, se extiende sobre los mismos. Se ha adoptado aquí el moderno criterio sostenido por Malvagi en el artículo 215 de su "Proyecto de Ley General de la Navegación" al no distinguir entre accesorios y pertenencias,⁴⁷ como hace la doctrina italiana. Para ello se determina que esas pertenencias pueden ser fijas o sueltas, con lo que se supera la distinción entre cosas que no participan íntimamente en la constitución de la cosa compuesta, aeronave, que conservan su individualidad (pertenencias) con las que están íntimamente unidas a la cosa principal (accesorios).

⁴⁷ En realidad, Malvagi no es consecuente con su posición o, tal vez, lo incluyera inadvertidamente, porque en el artículo 213 de su "Proyecto" que refiere, precisamente, a las obligaciones del locador dice que "debe entregar el buque al locatario con todos sus accesorios".

18) Se incluye también, entre las obligaciones del locador, la entrega de la documentación necesaria para el uso de la aeronave en la navegación. Refiere concretamente a los certificados de navegación.

En rigor, en estos certificados deberá verse una relación jurídica con la aeronave que le hace participar, siquiera potencialmente, del mismo carácter de las pertenencias referidas. Aunque compartiéndose la idea expuesta, la individualización en el inciso de "la documentación necesaria", se ha hecho para evitar futuras controversias.

19) La obligación señalada en el inciso 2 del artículo H es consecuencia de la anterior y refiere a la necesidad de mantener a la aeronave en estado de navegabilidad durante toda la vigencia de la locación. Es la llamada "obligación de garantía". Aquí también se expresa la posibilidad de las partes de derogar esta obligación por no afectar al orden público.

20) No se comparte, por cuya razón no se incluye en el inciso propuesto, la necesidad de consignar expresamente en el futuro código disposiciones que resultan de principios generales de derecho común. Como se hace en el inciso b), in fine, del artículo 79 del Proyecto al señalar que la obligación del locador de entregar la aeronave en el tiempo y lugar convenidos y con la documentación necesaria "cesa en caso de culpa del locatario".

Tampoco se comparte la excepción que Malvagni hace a las obligaciones del locador en el artículo 284 de su "Proyecto". Dice allí que "será responsable de los daños ocasionados por sus defectos de navegabilidad (del buque), salvo que probare que se trata de vicio oculto".

Pone como referencias los artículos 1515 del Código Civil argentino y el 380 del "Codice della navigazione" italiano. Pero ninguno de los dos justifica esa excepción.

En efecto, la finalidad esencial de la locación, es decir, el uso y goce convenidos, no se cumpliría si el locatario se viera privado de ellos por la innavegabilidad de la aeronave o del buque.

Si el locador tiene la obligación inicial de entregar la aeronave o el buque en buen estado de navegabilidad, esa obligación continúa por efectos del carácter "continuativo o de tracto sucesivo" que tiene la locación. Por ello, aquella obligación inicial se transforma en otra de conservar ese mismo estado de navegabilidad que no puede derogarse ante un vicio oculto.

Precisamente, el artículo 1516 del Código Civil Argentino expresa ese criterio al obligar al locador a mantener la cosa en buen estado por "vicio o defecto de ella, cualquiera que fuere".

El artículo 380 del "Codice della navigazione", que también aquí

es criticable, hace una salvedad que Malvagni no incluye. Relewa de responsabilidad al locador "si prueba que se trata de vicio oculto no comprobado con la normal diligencia".

Esta conducta del locador, que no puede equipararse a la "debida diligencia" que señala la Convención de Bruselas de 1924, no escape las críticas ya expresadas. Por otra parte, esta excepción no podría derogar la acción de "quantum minoris" o la resolución, del convenio a que tendría derecho el locatario.

21) Las obligaciones impuestas al locatario también pueden dejar de observarse por las partes. Con todo, consecuentemente con lo expresado al comentar el capítulo "Disposiciones Generales", la obligación impuesta al locatario en el inciso 1) del artículo I propuesto, de usar la aeronave conforme con su naturaleza, en el concepto-función ya referido y para el empleo convenido, es inderogable y se le impone bajo pena de nulidad.

Su finalidad es consecuente con el artículo A para que el contrato pueda calificársele de "explotación de aeronave" y así poder aplicársele el ordenamiento pertinente (limitación y exención de responsabilidad, etc.).

Esta obligación resulta también de las propias que el derecho común impone al locatario (artículos 1504 y 1554 del Código civil argentino).

22) Las restantes obligaciones del locatario también resultan de la adopción de normas fundamentales del derecho común: pagar el precio de la locación en el plazo y lugar convenidos, devolver la aeronave en el plazo y lugar convenidos, devolver la aeronave en el lugar estipulado, con la documentación recibida y en el estado en que la recibiera, salvo caso fortuito o fuerza mayor o por el uso convenido.

23) Inclúyese en la enumeración que, de las obligaciones del locatario, hace el inciso 3) del artículo I proyectado, dos estipulaciones que se consideran muy importantes. Han sido tomadas del "Proyecto de ley general de navegación" de MALVAGNI que, aquí también, supera en mucho al "Codice della navigazione" italiano. Son previsiones esenciales que derivan de la aplicación de instituciones típicas de los derechos de la navegación por agua y por aire.

La primera refiere a la obligación del locatario de devolver la aeronave al locador, al término de la locación, libre de tripulantes, si así la hubiese recibido. Esta previsión es de toda lógica porque si se le impone al locatario la obligación de usar la aeronave en la navegación, fuerza será, que, para ello, deba contratar paralelamente los servicios del personal necesario para posibilitar ese uso.

La falta de una debida normación podría inducir al locatario, con una lógica no exenta de cierta razón, de trasladar al locador las consecuencias del uso que se lo impusiera: las indemnizaciones por la finalización de los contratos de trabajo de la tripulación.

24) La segunda previsión señala la obligación del locatario de devolver la aeronave libre de todo crédito privilegiado ocasionado por su uso o explotación.

Son bien conocidos los privilegios que pueden recaer sobre la aeronave, precisamente, por su uso en la navegación. El artículo 40 del Proyecto de A. L. A. D. A. los enumera en seis incisos de los cuales cuatro, nada menos, tienen su origen por el uso de la aeronave en la navegación. Que es a lo que, en definitiva, se ha obligado el locatario.

Estos créditos privilegiados pueden derivar: por los derechos de utilización de aeródromos o de los servicios accesorios o complementarios de la aeronavegación por el salvamento de la aeronave, por el aprovisionamiento y reparaciones a la aeronave hechos fuera del punto de destino para posibilitar que continúe su viaje y por los sueldos de la tripulación. (El proyecto de Código aeronáutico americano mantiene también seis incisos para los créditos privilegiados, pero aumenta a cinco los que pudieran derivar del uso de la aeronave al incluir a los señalados los créditos por gastos extraordinarios indispensables para su conservación).

Resultará entonces que el normal uso de la aeronave en el concepto-función señalado podría crear los privilegios enumerados que recaerían sobre aquella y, en última instancia, sobre su propietario.

Esto es lo que trata de evitar la norma comentada.

25) Asimismo, se ha pretendido complementar el propósito fijado por MALVAGNI, obligando también al locatario a devolver la aeronave libre de todo gravamen ocasionado por su uso. El "Proyecto de ley General de la Navegación" no lo dice, pero como el ejercicio de la navegación por un buque o por una aeronave puede llevar a su embargo preventivo, sin necesidad de originarse en un crédito privilegiado, estimase conveniente el agregado.

Precisamente, el inciso 1º del artículo 55 del Proyecto de A. L. A. D. A. prevé la procedencia del embargo preventivo de una aeronave en virtud de un crédito impago acordado por la realización del viaje. Esta posibilidad es la que se trata de evitar incluyéndola entre las obligaciones del locatario al tener que devolver la aeronave, al término de la locación, libre de todo gravamen que exceda a los privilegiados.

26) Finalmente, agrégase a las obligaciones del locatario la que deriva del derecho común, artículo 1530 del código civil argentino. Consiste en poner en conocimiento del locador, en la brevedad posible,

cualquier novedad dañosa o acción que ataquen el derecho de propiedad, uso o goce de la aeronave bajo pena de responder a los perjuicios resultantes.

En realidad, el ataque al uso, y, aqce, de la aeronave, afectará, más, al locatario, ya que, ante la falta del aviso al locador, deberá considerarse como una renuncia a la debida garantía que éste otorga.

27) El artículo I resulta una consecuencia directa de la posición asumida en el F. sobre el quehacer de la tripulación en la locación de aeronaves armadas y tripuladas.

Si se compartiera el criterio clásico, aquí impugnado, que con la cesión del uso y goce de la aeronave tripulada se ceden también los contratos de trabajo de su tripulación, deberá aceptarse que, transcurrida la locación, todo ese complejo que conforma una "explotación" retornará al locador. Es decir, habría una re-cesión del uso y goce de la aeronave y del quehacer de la tripulación.

Resulta innecesario repetir el principio general de derecho que, en tal supuesto y al término de la vigencia de la locación, el locatario deberá restituir la aeronave "en el estado en que la recibió" (es eadem essentia et in eadem statu quo eam recepit).

Esta obligación le imposibilitaría al locatario concluir nuevos contratos de trabajo si, durante la vigencia de la locación, se resolvieran válidamente los que había concertado el locador. La perspectiva de tener que devolver la aeronave "en el estado en que la recibió", supone restituirla con los mismos tripulantes recibidos para lo cual el locatario se vería forzado, contractualmente al derecho que le asiste, a renovar los convenios laborales cuya resolución se produjeran durante la vigencia de la locación.

Por ello, armonizando adecuadamente los principios que sostienen el artículo F, con la facultad conferida al locatario en el artículo I, se daría solución al problema ante la necesidad de devolver la aeronave "en el estado en que la recibió".

28) Las disposiciones contenidas en los artículos J y K son consecuencias de principios generales de derecho. Su inclusión obedece al deseo de señalar también, expresamente, un mínimo de "obligaciones legales" del locatario para suplir la posible omisión de las partes.

29) Los artículos L y LL refieren al tiempo de la locación. Su importancia es muy grande porque la locación, por ser continuativa o de tracto sucesivo, prolonga las obligaciones o derechos de las partes.

Cuando se fijara un plazo para la locación de la aeronave, no sobrevenirá ninguna dificultad. En cambio, si nada se conviene sobre el "tiempo" de su uso y goce, el código debe acudir en ayuda, dando un

critério cierto y exacto para conocer la duración de la locación. Esta solución se justifica ante la posibilidad de perpetuarse la locación, que desvalorizaría y gravaría el derecho de propiedad.

Con tal objeto, el artículo L. propuesto expresa un plazo presuntivo de la locación de la aeronave según se conviniera para la realización de viajes o servicios determinados. Su remisión al "tiempo que *normal y razonablemente* sea necesario para cumplirlos" no equivale a un plazo único o máximo, fijado anticipadamente, sino que da la suficiente flexibilidad de interpretación en cada circunstancia.

Evita dejar librado a la voluntad del locatario, que podría resultar negligente o maliciosa, la realización de los viajes o servicios convenidos con lo que alargaría indebidamente el plazo de la locación.

Piénsase que este principio es de orden público porque hace a la temporalidad del uso y goce del locatario, carácter esencial de la locación.

30) Contrariamente a lo que establecen las disposiciones de derecho común, que facultan la cesión o la sublocación si no estuviere prohibida por el contrato o por una disposición legal, el artículo M prevé su prohibición salvo el expreso consentimiento del locador.

Se justifica el apartamiento del principio común porque la locación de aeronave se realiza generalmente atendiendo a las condiciones especiales del locatario, tiene un carácter personal, "intra personae". Contrariamente, la locación del derecho común genera un relación jurídica transmisible, destacándose por su carácter impersonal.

La cesión y la sublocación son dos figuras jurídicas distintas por sus caracteres y efectos. De allí la necesidad de señalarlas expresamente. Mientras la primera importa transmitir los derechos y obligaciones que se tienen por efecto de la locación, la sublocación es dar nuevamente, formalizar un nuevo contrato de locación.

31) El plazo de prescripción de un año propuesto para las acciones derivadas de la locación, coincide con el del artículo 186 del Proyecto. Su inclusión obedece al propósito de complementar dicho artículo, de carácter general, fijando los distintos momentos según las situaciones, a partir de los cuales deberá contarse el plazo para la prescripción.

c) Capítulo III: Del fletamento:

32) Consecuente con la naturaleza jurídica atribuida a los contratos de explotación y a sus caracterizaciones, se proyecta un capítulo especial y unitario dedicado al fletamento de aeronaves. Ello no significa tomar partido en la intrincada marca conceptual derivada de la clasific-

cación que de los contratos de explotación hiciera la doctrina. El sentido finalista del Proyecto justifica la técnica legislativa empleada⁴⁸.

33) Se expresó precedentemente que "el fletamento se insertará en el vasto campo de la locación de obra ("locatio operis").

Del artículo N proyectado surgen claramente sus dos elementos, el pago de un precio y la obligación de realizar los viajes⁴⁹, la que, por ser objetivamente posible, lícita y determinada, configura, paralelamente, el objeto del fletamento: la locación de obra.

Asimismo, en dicho artículo se reflejan las dos formas típicas, del instituto: *fletamento por viaje* y *fletamento por tiempo*⁵⁰.

También surgen del artículo propuesto dos características fundamentales: la determinación específica de la aeronave y la asunción del carácter de explotador por parte del fletante.

34) La primera característica, la determinación específica de la aeronave, no contribuye, en verdad, a la realización de la obra convenida, el viaje. En cambio, resulta una limitación, una condición de ese "opus", al tener que hacerlo con determinada aeronave.

35) La segunda característica señalada en el mismo artículo N, sirve para enmarcar en sus límites precisos al fletamento. En efecto, si el fletante, en tanto explotador, se obliga a realizar los viajes convenidos

⁴⁸ MALVAGNI, Attilio, "Clasificación de los contratos de utilización de buques", separata de los Anales de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad Nacional de La Plata, tomo XVIII, reduce la división tripartita italiana (locación, fletamento y transporte) a dos especies, locación y transporte. Búscase en la idea que, "fuera del primero, todos los demás son contratos de transporte". ("Exposición de motivos" de su Proyecto, pág. 38) porque "transportar es trasladar y la verdadera obligación del fletante en un contrato de fletamento es time-charter en una transporte-traslado y por lo tanto nos encontramos frente a un contrato de transporte". ("Clasificación", cit., pág. 12).

A pesar de ello, no traduce explícitamente en su "Proyecto" la clasificación bipartita señalada sino que dedica sendos capítulos a la locación, al fletamento o tiempo, al fletamento total o parcial y al transporte en líneas regulares y de carga general "por considerar que se trata de un detalle que debe dejarse a la construcción jurídica de los doctrinarios". ("Exposición", cit., pág. 39).

⁴⁹ Contra: SPASIANO, "Il noleggio di nave o di aeromobile" en "Annali dell'Inst. Univ. navale", tomo XXX, para quien la obligación típica del fletante no sería la de navegar sino la de suministrar una compleja actividad, trabajo que se descompondría en tres obligaciones esenciales: la navegación y los abastecimientos del espacio en el buque o la aeronave y de la actividad de la tripulación.

⁵⁰ FERRARINI, Sergio, "Aggiunti del corso di Diritto della Navigazione", edic. 1960, Torino, a cargo de C. Medina y G. Righetti, pág. 10, dice que esa distinción es "súperamente combatida en doctrina ya que en la práctica se denominan fletamentos por viaje (voyage-charter) el transporte de carga sobre buques determinados".

va de suyo que tendrá "el control sobre la tripulación y la conducción técnica de la aeronave".

Estímase que el artículo N proyectado supera al 83 del Proyecto de A.L.A.D.A. porque si el explotador tiene "la disponibilidad" de la aeronave, según su mismo artículo 72,⁸¹ resulta innecesario reiterar la condición del control de la tripulación y de la conducción de la aeronave⁸².

36) Incluyéndose en el artículo N las distintas formas que pueden tener los fletamentos, resulta innecesario determinarlas expresamente por normas separadas. Esta razón lleva a sugerir la derogación del artículo 84 del Proyecto.

37) Las obligaciones del fletante, enumeradas en el artículo O, resultan de los lineamientos del instituto.

Las señaladas en su inciso 1) hacen a la posibilidad y cumplimiento del fletamento. Poner la aeronave en la época, lugar y durante el tiempo convenidos señala la realización de la primera obligación del fletante, cualquiera sea la forma estipulada, por viaje o por tiempo. Aunque no se expresa, con la aeronave pronta, aquél debe dar aviso al fletador de esa circunstancia⁸³ para la ejecución del contrato.

Al referir al estado de navegabilidad de la aeronave, deberá correlacionarse con su empleo "en el destino convenido". De donde, esta obligación del fletante se extiende sobre el estado de navegabilidad "en abstracto y en concreto" de la aeronave, es decir, sobre aeronavegabilidad en general y en particular, según el destino pactado.

La obligación establecida en el inciso 2) refiere concretamente a la finalidad del fletamento: la realización de los viajes. También aquí, la obligación se determina para cualquiera de las formas que pudiera adoptar el fletamento.

Los gastos por la efectiva realización de los viajes convenidos lleva, con toda lógica, a imponerlos al fletante con la excepción prevista en el artículo R, cuando el fletamento sea por tiempo.

⁸¹ Proyecto de A.L.A.D.A., artículo 72: "A los fines del presente código, "explotador" es la persona que teniendo a su disposición una aeronave y la dirección técnica de la misma, la utiliza por cuenta propia sin fin de lucro".

⁸² MALVAGNI, Attilio, "Proyecto", cit., en su artículo 388 cas en paréntesis redundancia al definir el fletamento a tiempo diciendo que existe "cuando el armador de un buque determinado, conservando su armador". La condición de armador, "utilizar un buque del cual tiene la disponibilidad" (artículo 310), releva de la necesidad de referir a la tenencia al tratar el fletamento.

El "CODICE DELLA NAVIGAZIONE", al tratar el fletamento ("noleggio") en su artículo 364, no señala ninguna de las condiciones que aquí se critican.

⁸³ Aviso "di prontezza", "notice of readiness".

Finalmente, las obligaciones a cargo del fletante derivada de la gestión náutica se enfrentan a las que, paralelamente, corresponden al fletador por las operaciones comerciales.

El reemplazo del artículo 85 del Proyecto por el O propuesto significará un tratamiento más prolijo y adecuado de la cuestión.

38) Igualmente se propone reemplazar el artículo 86 del Proyecto, que refiere a las obligaciones del fletador, por el P. En éste, se dá una caracterización normativa a la que el inciso 3º del artículo 86 resuelve muy simplemente diciendo "enfrentar la gestión comercial". La asunción por el fletador de la responsabilidad derivada del transporte de personas y cosas y por el uso que haga de la aeronave lleva a la determinación de la llamada gestión comercial. Comprendense en la misma las faltas en que incurriera la tripulación en tales actividades.

Los cuerpos legales conocidos no tienen una disposición similar, sino que solamente refieren a las llamadas culpas comerciales del capitán³⁴ o a las obligaciones asumidas por el capitán en la gestión de transportador del fletador³⁵ (cláusula de "indemnity").

El inciso 3) del artículo P. reconoce su origen en el último párrafo del 296 del "Proyecto" de Malvagni. Por analogía con el correspondiente de las obligaciones del locatario, aquí también se refiere a los créditos privilegiados o gravámenes que se hicieran efectivos sobre la aeronave por el transporte de personas y cosas y por el uso que de la misma se hiciera.

39) El artículo que refiere a la facultad que tiene el fletador de impartir órdenes a la tripulación en lo que haga a su gestión comercial (cláusula de "employment"), reitera su responsabilidad por dichos actos. Ello no implica la cesión o transferencia de los contratos de empleo.

40) Como se dijera precedentemente, en el artículo R se prevén excepciones a la obligación del fletante por los gastos, derechos o tasas que deban abonarse para el cumplimiento de los viajes convenidos.

La excepción refiere solemne cuando el fletamiento sea por tiempo. Y es lógica porque el uso, comercial o no, que el fletador haga de la navegación convenida no puede tornarse oneroso para el fletante. Con todo, éste seguirá obligado en tal situación solamente por los salarios de la tripulación, seguro de la aeronave y las erogaciones necesarias para que la misma se encuentre en condiciones de navegabilidad.

41) Se introduce en el Proyecto, por medio del artículo RR, dos disposiciones que son corrientes en el derecho de la navegación. La pri-

³⁴ Artículo 393 del "Código de la Navegación".

³⁵ Artículo 296 del "Proyecto de Ley General de la Navegación" de Malvagni.

mera refiere a la obligatoriedad de tener que abonarse el flete por períodos adelantados. Las referencias siempre dicen "períodos mensuales", pero en la especie se ha preferido dejar librado a las partes la fijación de dichos períodos (mensuales, quincenales, semanales, etc.) en razón de la menor durabilidad de los viajes y de la vigencia de los fletamentos por tiempo.

La segunda disposición es consecuencia de la expresada. Establece una condición resolutive expresa que faculta al fletante a dar por rescindido el contrato, notificándolo al fletador y a dejar de poner la aeronave a su disposición.

Es la aplicación de lo que se conoce como cláusula de "cancelling" o "cancelling clause"²².

42) Los artículos S y T propuestos expresan condiciones en la ejecución de los viajes a realizar con la aeronave y por el flete adeudado en supuestos que no pudiera usarse de la misma.

43) El artículo U que se propone guarda, en su primera parte, cierta correspondencia con el M que refiere a la sublocación. No puede cederse total o parcialmente los contratos de fletamento, salvo previo consentimiento del fletante, en cuyo caso deberán observarse las mismas formalidades que para aquéllos.

Pero no pueden asimilarse en sus consecuencias el subfletamento con la sublocación. La razón es valdosa. Mientras que en la sublocación, el sublocador se sitúa ante el sublocatario en la misma posición que tenía el locador, en el subfletamento no puede darse un cuadro similar.

Si el fletador obtuviera el consentimiento para ceder el contrato de fletamento, nunca podría transformarse en subfletante, porque no podría convertirse en armador, en quien tuviera la disponibilidad de la aeronave. Por ello, sólo podría prometer los hechos del fletante, pero no los suyos. De donde el subfletamento se convertiría en la *promesa del hecho de un tercero*.

En cambio, para que hubiera cesión del fletamento, el fletador debería ceder los derechos como las obligaciones resultantes notificándolo al fletante, quien podría no aceptarlo.

Contrariamente, el artículo T señala que el fletador permanecerá responsable ante el fletante de las obligaciones asumidas.

Además, este artículo prevé, con las salvedades referidas, subfletamentos parciales.

44) Finalmente, el artículo V señala los distintos momentos a partir de los cuales y para cada tipo de fletamento, comienza a correr la prescripción anual.

²² MALVAGNI, Attilio, la consignó expresamente en el artículo 287 de su Proyecto mientras que el "Código de la Navegación" no la menciona.

V. CORRELACIÓN ENTRE EL "PROYECTO" DE A.L.A.D.A.
Y SU REFORMA

PROYECTO DE A.L.A.D.A.
TÍTULO IV

Contratos de utilización

CAPÍTULO I

REFORMA

TÍTULO IV

Contratos de explotación de aeronaves

CAPÍTULO I

Art. A: Habrá contrato de explotación de aeronave cuando se consiguiera su aprovechamiento conforme con el uso que por su naturaleza está destinada a prestar.

Art. B: En todas las relaciones jurídicas resultantes de los contratos de explotación y en cuanto no estuvieran comprendidas en el presente código, en sus leyes y reglamentos complementarios, en los usos y costumbres y cuando no pueda recurrirse a la analogía, se aplicarán las normas del derecho común del país donde estuviere matriculada la aeronave con la que se posibilitará el cumplimiento del objeto del contrato, siempre que no resultaran incompatibles con aquéllas.

Art. C: Los contratos de explotación de aeronave deben probarse por escrito y quedarán perfeccionados para sus partes, como frente a terceros, desde su inscripción en el registro de aeronaves del estado donde la misma estuviere matriculada.

Asimismo y a sus efectos, el contrato deberá inscribirse también en el registro del país donde la explotación se realizare.

Art. CH: Los contratos de explotación de aeronave subsistirán durante el tiempo convenido o el que resultare,

cuando, durante su vigencia, fuera enajenado su dominio por cualquier título.

Art. D: Las aeronaves matriculadas en cualquier estado signatario podrán ser destinadas para el cumplimiento de un contrato de explotación por las personas domiciliadas en otros estados signatarios.

Al efecto, no podrán los estados determinar distintas condiciones para el ejercicio de la explotación de una aeronave que las que impongan a sus propios nacionales.

CAPITULO II

De la locación

Art. 75: Habrá contrato de "locación de aeronaves" cuando una parte se obliga a transferir a la otra, por un precio cierto en dinero, el uso y goce de una aeronave determinada a fin de que sea utilizada para uno o más viajes, por un cierto tiempo o por kilometraje a recorrerse.

Art. 76: El locador podrá entregar la aeronave armada y equipada, siempre que la conducción técnica de la misma y la dirección de la tripulación queden a cargo del locatario.

Art. 77: Pueden ser locadoras de aeronaves el propietario de la misma o quien tenga sobre ella un derecho de usufructo u otro título legítimo que le habilite para transferir el uso y goce de la misma, siempre que no existan restricciones contractuales.

Art. 78: Las aeronaves matriculadas

De la locación

Art. E: Habrá locación de aeronave cuando una parte se obliga, mediante el pago de un precio, a conceder a otra el uso y goce de la misma por un tiempo determinado.

Art. F: Cuando la locación refiera a una aeronave armada y tripulada, quedará incluida en la misma el quehacer de la tripulación, sin que ello equivalga a la cesión o transferencia de los contratos de trabajo.

en cualquiera de los estados signatarios son susceptibles de locación por los nacionales o por personas domiciliadas en cualquiera de ellos.

Art. 79: Son obligaciones del locatario:

a) Hacer entrega de la aeronave en el tiempo y lugar convenidos previa de la documentación necesaria para el vuelo;

b) Mantener la aeronave en condiciones normales de uso hasta el fin del contrato, salvo pacto en contrario;

La obligación del inciso anterior cesa en caso de culpa del locatario.

Art. 80: Son obligaciones del locatario:

1) Cuidar de la aeronave arrendada como propia, y usarla en el destino para que se le concedió.

2) Pagar el precio de la locación en el plazo y lugar convenidos.

3) Devolver la aeronave al locador, vencido el término del contrato, en el estado en que lo recibió sin más deterioro que el del uso ordinario de ella y los producidos por caso fortuito o fuerza mayor.

Art. G: Son obligaciones del locador, salvo pacto en contrario:

1) Entregar la aeronave en el tiempo y lugar convenidos, en estado de navegabilidad, con sus pertenencias, fijas o sueltas y la documentación necesaria para su uso en la navegación convenida.

2) Mantener la aeronave en estado de navegabilidad, si así se hubiera convenido, durante todo el tiempo de la locación.

Art. H: Son obligaciones del locatario:

1) Usar de la aeronave, bajo pena de nulidad, conforme con su naturaleza y para el empleo convenido.

2) Pagar el precio de la locación en el plazo y lugar convenidos.

3) Devolver la aeronave al locador a la expiración del convenio en el lugar estipulado, con la documentación y en el mismo estado en que la recibió, salvo los daños resultantes del caso fortuito o fuerza mayor o por el uso normal convenido, libre de tripulación si así la hubiere recibida y de todo crédito privilegiado o gravamen ocasionado por su uso o explotación.

4) Poner en conocimiento del locador, en el menor tiempo posible, toda novedad dañosa a su derecho como toda acción que se dirija sobre la propiedad, uso o posesión de la aeronave bajo pena de responder de los daños y per-

juicio y de ser privado de toda garantía por parte del locador.

Art. I: En caso de locación de aeronave armada y tripulada, será facultad del locatario, salvo estipulación contraria, devolverla con la tripulación que reemplazará a la que originalmente hubiera recibido, por rescisión o renulación de sus contratos de trabajo.

Art. J: Incumbe al locatario la fuerza mayor que motivara la pérdida o daño de la aeronave, si la misma no resultara un hecho notorio. Contrariamente, corresponderá al locador demostrar que hubo culpa del locatario o sus agentes o dependientes en la producción de los mismos.

Art. K: Si el locatario empleara la aeronave en otro uso del convenido o del que por su naturaleza correspondiere, el locador puede impedirlo demandando la rescisión de la locación con pérdida para aquél del precio fijado y los daños e intereses que le ocasionara.

Art. L: Cuando no se estipulare una vigencia determinada y la locación se convirtiera para la realización de viajes o servicios determinados, se juzgará convenida por el tiempo que "normal" y "razonablemente" sea necesario para cumplirlos a partir del momento de iniciación de la locación.

Art. LL: Salvo expreso consentimiento del locador, la locación no se entiende prorrogada por sícila reconducción aún cuando, vencida su vigencia, el locatario continuase con la tenencia de la aeronave.

Art. 81: El contrato de locación no quedará perfeccionado entre las partes, ni producirá efectos contra terceros, si no va seguido de la inscripción en el Registro de Aeronaves del estado de la nacionalidad de la misma.

Deberá además inscribirse a los efectos de la explotación en el Registro del país donde aquélla se realice.

Art. 82: No podrá cederse la locación de una aeronave ni sublocarla sin el consentimiento del locador; en ningún caso se admitirá la cesión o sublocación parcial de la aeronave.

Art. 83: No podrá cederse la locación de una aeronave ni sublocarla sin el previo consentimiento expreso del locador. Dichos actos deberán realizarse cumplimentando los requisitos establecidos en el presente título.

Art. 84: Todas las acciones derivadas de la locación de aeronaves se prescriben en el término de un año contado desde el vencimiento o la rescisión del contrato, o de la entrega de la aeronave, si fuera posterior, y, en caso de pérdida, desde la fecha en que debió ser devuelta.

CAPITULO II

Art. 85: Habrá contrato de fletamento cuando una parte se obligue a realizar con una aeronave determinada, mediante un precio cierto en dinero, los viajes que concerta con la otra parte, reservándose el control sobre la tripulación y la conducción técnica de la aeronave.

Art. 86: El contrato de fletamento podrá celebrarse por uno o más viajes, por un período de tiempo o por kilometraje a recorrer.

Art. 87: Son obligaciones del fletante:

1) Poner a disposición del fletador una aeronave determinada, equipada y

CAPITULO III

Del Fletamento

Art. 88: Habrá fletamento cuando el explotador de una aeronave específicamente determinada, mediante el pago de un precio, se obligue a realizar los viajes convenidos o los que dispusiera el fletador durante la vigencia y en las condiciones establecidas en el contrato o por los usos acostumbrados.

Art. 89: Son obligaciones del fletante:

1) Poner la aeronave estipulada a disposición del fletador en la época,

tripulada, prevista de los documentos necesarios y en estado de navegabilidad.

3) Cumplir con el o los viajes pactados, o mantener la aeronave a disposición del fletador durante el tiempo convenido.

Art. 16: Son obligaciones del fletador:

1) Limitar el empleo de la aeronave al uso para el cual se la contrató y según las condiciones del contrato.

2) Pagar el precio estipulado en el lugar y tiempo convenidos.

3) Afrontar la gestión comercial.

Art. 17: El contrato deberá constar por escrito e inscribirse en el Registro de Aeronaves.

lugar y durante el tiempo convenidos, debidamente armada y tripulada, en estado de navegabilidad y con la documentación pertinente, para ser empleada en el destino convenido.

2) Realizar los viajes establecidos o los que dispusiera el fletador durante la vigencia y en las condiciones convenidas en el contrato o por los usos acostumbrados.

3) Abonar los gastos por salarios y manutención de la tripulación y cualquier otro gasto, derecho o tasa derivados del funcionamiento de la aeronave y del cumplimiento de los viajes convenidos u ordenados.

4) Asumir la responsabilidad derivada de la gestión náutica de la aeronave y por las culpas de pilotaje que en dicha gestión pudieran incurrir el comandante y la tripulación.

Art. 18: Son obligaciones del fletador:

1) Pagar el flete en el lugar y tiempo convenidos.

2) Asumir la responsabilidad derivada del transporte de personas y cosas y del uso que haga de la aeronave en los viajes convenidos, como también por las culpas en que incurriera la tripulación en tales actividades.

3) Relievar e indemnizar al fletante de todo crédito privilegiado, gravamen o daño que se hiciera efectivo sobre la aeronave por la responsabilidad asistida.

Art. Q: A los efectos del transporte y del uso que haga con la aeronave, su tripulación recibirá órdenes del fletador, quien resultará responsable por dichos actos. .

Art. R: Cuando el fletamiento sea por tiempo, serán a cargo del fletador los gastos, derechos o tasas que deban abonarse para el cumplimiento de los viajes convenidos u ordenados y de la utilización comercial de la aeronave, con excepción de los salarios de la tripulación, seguro de la aeronave y las erogaciones necesarias para que la misma se encuentre en condiciones de navegabilidad en el destino pactado.

Art. RR: En el fletamiento por tiempo, salvo pacto o uso contrario, el fiere deberá abonarse por periodos adelantados. Su falta de pago facultará al fletante a dar por rescindido el contrato, notificándolo al fletador y dejando de poner la aeronave a su disposición.

Art. S: El fletante por tiempo no está obligado a hacer viajes a lugares o en condiciones que exponga la aeronave a peligros no previstos en el momento de su celebración. Tampoco está obligado a iniciar un viaje que no termine, previsiblemente, próximo a la fecha de vencimiento del contrato.

En todos los casos, si el cumplimiento de los viajes resultare imposible, el contrato quedará resuelto.

Art. T: En el fletamiento por tiempo, el fletador no deberá el fiere por el lapso que no pudiera usarse de la aeronave por causas que no le fueran imputables, con excepción de los casos en que se debiera a reparaciones o accidentes de la aeronave, por averías a la carga o por actos de la autoridad com-

potente por el uso que hiciera de la misma.

Art. U: No podrá cederse total o parcialmente el fletamento convenido, salvo previo consentimiento expreso del fletante. En caso de facultárselo, el o los subfletamentos resultantes deberán realizarse cumplimentando los requisitos establecidos en el presente título en cuyo supuesto el fletador permanecerá responsable ante el fletante de las obligaciones asumidas en el contrato de fletamento.

Art. V: Las acciones derivadas del fletamento de aeronave se prescriben en el término de un año desde la fecha de vencimiento del contrato o de la terminación del viaje convenido o, en el fletamento por tiempo, desde su rescisión o terminación del mismo viaje, si fuera anterior o posterior a la vigencia estipulada.

En caso de pérdida de la aeronave, el plazo empezará a correr desde la fecha en que presuntivamente debía terminar el viaje que estaba en ejecución.