

DOS MINUTOS DE DOCTRINA

22 de julio de 2013

VOL DE NUIT

El título recuerda la novela homónima (“Vuelo nocturno”, 1930) de Antoine de Saint Exupéry (1900-1944), que transcurre en la Argentina. Volar de noche tiene sus peligros, como lo demuestra un accidente ocurrido cuando un avión que intentaba despegar, ya caído el sol, de un aeropuerto en el sur argentino, “ingirió” una bandada de gaviotas que dañaron sus turbinas. ¿Hay algún responsable?

En octubre de 2001, un Fairchild SA 226-AT (un avión relativamente pequeño, de alrededor de 21 asientos), al despegar del aeropuerto de Bahía Blanca a las 5:47 de la mañana, (cuando aún el sol no había asomado) impactó contra una bandada de gaviotas, las “ingirió” a través de sus motores y dañó sus turbinas. La empresa propietaria demandó a la Fuerza Aérea, a la Marina y a la ciudad de Bahía Blanca.

En primera instancia, el juez dejó de lado la demanda contra la Marina y la ciudad (en términos legales, “admitió la falta de legitimación pasiva” de ambas entidades), y la rechazó contra la Fuerza Aérea, con el argumento de que el hecho debía ser catalogado como caso fortuito.

El caso fortuito está definido por el art. 514 del Código Civil como “[el hecho] que no ha podido preverse, o que previsto, no ha podido evitarse”.

Ante ese resultado, la propietaria del avión apeló.

Para resolver la cuestión, la Cámara Civil y Comercial Federal¹ analizó el marco legal que rige el control sobre los aeropuertos y la naturaleza del caso fortuito.

El Código Aeronáutico establece que los servicios de protección al vuelo son prestados por el Estado, en forma exclusiva, a través de la Fuerza Aérea. El “Reglamento de Uso y Funcionamiento” de los aeropuertos prevé que sus jefes respectivos deben adoptar todas las medidas preventivas necesarias para controlar las actividades que atraigan a las aves o que incrementen su presencia en los aeropuertos.

En la estación aérea en cuestión, el control de las aves se prestaba mediante convenio con una empresa privada, *desde la salida hasta la puesta del sol*. En consecuencia, cuando ocurrió el accidente, el servicio era inexistente. Si se lo hubiera prestado, dijeron los peritos, *“muy probablemente el accidente no hubiera ocurrido”*.

¹ In re “Hawk Air SA c. Estado Nacional”, CNCyCFed (III), 2013, *elDial.com* AA8000

En consecuencia, la Fuerza Aérea era responsable del control de las aves. Pero aún cuando exista responsabilidad, el caso fortuito tiene el efecto de romper el nexo causal y exonerar al responsable.

La Cámara debió entonces analizar si la presencia de aves en la pista de despegue era un hecho imprevisible.

Los informes existentes a la fecha del accidente alertaban sobre la existencia de aves en el aeródromo. Ello está fuera del control humano, porque depende de factores naturales como el clima, la alimentación, las lluvias o la topografía. Pero una perito bióloga estableció además que las tres especies de gaviotas de la zona tienen su período reproductivo entre agosto y diciembre. Y en la etapa reproductiva, las gaviotas tienen comportamiento nocturno...

Los jueces consideraron entonces inexplicable que el Estado, a través de la Fuerza Aérea, no prestara el servicio de control de aves durante la noche.

En consecuencia, sostuvo, la aparición de las aves y en ese horario, no constituyó un hecho imprevisible, susceptible de cortar la relación de causalidad entre el responsable y lo ocurrido.

Al tratar los daños sufridos por la propietaria del avión, la Cámara ordenó determinar su magnitud al liquidarse la sentencia, sobre la base del costo de las reparaciones.

La empresa también había reclamado lucro cesante, *“cuyo fundamento y límite está dado por la probabilidad objetiva cierta que resulta del curso natural de las cosas y*

de las circunstancias del caso concreto”, y que consiste en la pérdida de ganancias o beneficios materiales como consecuencia del daño.

La Cámara consideró que la invocación genérica a la imposibilidad de explotar el avión no revestía entidad suficiente como para tener por probada la frustración de un negocio concreto. En consecuencia, sólo otorgó una indemnización que contemplara el lucro no percibido durante el tiempo que demore la reparación del avión.

La propietaria había reclamado también una indemnización por la disminución del valor de la empresa en marcha. La Cámara dijo no comprender lo reclamado: si el “desenvolvimiento económico futuro de la empresa de no haber ocurrido el accidente” y la “paralización de actividades” eran equivalentes a la pérdida de los beneficios económicos no percibidos, el reclamo se superponía con el anterior. Si, en cambio, se reclamaba algo así como un “daño moral” (equivalente a una lesión a los sentimientos, una pena o aflicción) ello es improcedente porque esas lesiones sólo se conciben en los individuos, y no en las empresas.

En consecuencia, se confirmó la sentencia de primera instancia en cuanto rechazó la demanda contra la Armada y la ciudad de Bahía Blanca, pero se la modificó para considerar responsable de los daños sufridos por el avión a la Fuerza Aérea, puesto que no pudo demostrar que el vuelo nocturno de las gaviotas, durante su etapa reproductiva, no constituye un hecho imprevisible.

* * *

Esta nota ha sido preparada por Juan Javier Negri. Para más información sobre este tema pueden comunicarse con el teléfono (54-11) 5556-8000, por fax al (54-11) 4777-7316 o por e-mail a javier_negri@negri.com.ar

**Este artículo es un servicio de Negri, Busso & Fariña Abogados a sus clientes y amigos.
No tiene por objeto prestar asesoramiento legal sobre tema alguno.**