

DOS MINUTOS DE DOCTRINA

25 de noviembre de 2016

**LA TORMENTA PERFECTA:
VEINTIÚN AÑOS PARA JUZGAR LA DESAPRENSIÓN**

Una suma de circunstancias llevó al desastre.

El caso resalta la desaprensión de quienes deberían cumplir estrictamente con la ley, sobre todo en actividades de alto riesgo.

En mayo de 1995, un avión tripulado por dos pilotos partió de Neuquén rumbo a Ezeiza (el principal aeropuerto de la Argentina, cerca de Buenos Aires). Llevaba carga, sacas postales y documentos por cuenta de la entonces empresa estatal de correos ENCOTESA.

El entramado jurídico detrás del vuelo era complejo: el avión pertenecía a Transportes Aéreos Profesionales SA (TAPSA), empresa para la que trabajaban los dos pilotos. TAPSA arrendó la aeronave a Alas del Sur SA (ASSA), para que ésta trasladara carga aérea bajo un contrato con Aerolíneas Argentinas SA. A su vez, esta última tenía un contrato con ENCOTESA para trasladar correspondencia por vía aérea.

Explicado ahora en sentido inverso: ENCOTESA, como empresa de correos, usaba los servicios de Aerolíneas Argentinas para enviar y recibir correspondencia por vía aérea desde Neuquén. Para prestar ese servicio, Aerolíneas Argentinas (que seguramente sólo tenía aviones de gran porte) contrató a ASSA para poder servir la ruta a Neuquén

bajo su contrato con el correo. ASSA se procuró la aeronave y el personal para pilotarla contratando con TAPSA que proveyó el avión y los pilotos. El contrato entre el propietario del avión (TAPSA) y quien explotaba el servicio (ASSA), llamado técnicamente un contrato *de fletamento* no fue inscripto como lo requiere la ley.

Más allá de los contratos celebrados, hubo varias circunstancias aparentemente inocentes que, sumadas, produjeron algo así como “la tormenta perfecta”.

La aeronave en cuestión *no estaba autorizada a llevar carga*.

Su propietario denunció un plan de vuelo *con fines recreativos*.

El interior del avión se hallaba elegantemente tapizado y alfombrado, *pero el material usado era inflamable y su uso no estaba autorizado*.

Ese día la carga incluyó líquidos inflamables altamente peligrosos, *cuyo despacho por vía postal y transporte aéreo están prohibidos*.

El correo *no tenía la declaración jurada que debió haberle entregado quien despachó la carga.*

La empresa de correos *no declaró la naturaleza de la carga a transportar*, entre la que se encontraban líquidos inflamables de transporte permitido.

Para el transporte de los inflamables permitidos *no se usaron los contenedores de seguridad obligatorios para esos casos, ni se los etiquetó y rotuló adecuadamente.*

Ni el correo ni la empresa explotadora del avión *denunciaron a la policía aeronáutica que la operación consistiría en el transporte de correo.*

El seguro que amparaba la aeronave *no aseguraba el transporte de carga.*

En resumen: el propietario del avión permitió tapizar la aeronave con materiales prohibidos; la autoridad de seguridad aeronáutica no controló su estado de aeronavegabilidad ni su mantenimiento; la policía aeronáutica permitió el despegue y ni el correo ni el operador de la aeronave verificaron ni declararon el tipo de carga.

Obviamente, algo podía salir mal, y así fue.

El combustible transportado produjo “un foco ígneo”, los pilotos perdieron el conocimiento, la cobertura plástica agravó el fuego y el avión se precipitó a tierra en picada y en llamas, sin siquiera poder emitir un llamado de auxilio. Los dos pilotos murieron.

Sus familias demandaron daños y perjuicios de todas las empresas y organismos involucrados; esto es, de la propietaria del avión y empleadora de los pilotos muertos, de la operadora del avión, Aerolíneas Argentinas, de la empresa de

correos, de las aseguradoras de la aeronave, de la autoridad aeronáutica y de la policía.

En primera instancia se condenó a todas las partes, con algunas excepciones. Así, se declaró responsable del 40% de la indemnización a la Policía Aeronáutica Nacional por la falta de control de la carga, lo que constituyó una “falla de servicio”; a la empresa de correos por otro 40% por haber despachado las sustancias peligrosas sin declararlas, rotularlas y embalarlas adecuadamente, de acuerdo con su contrato con Aerolíneas Argentinas; a ésta, porque como fletante del avión tuvo a su cargo los medios necesarios para realizar el transporte y provocó la actividad riesgosa; a ASSA porque bajo su contrato con Aerolíneas Argentinas controló la operación y tenía la guarda, supervisión y vigilancia de la carga y finalmente a TAPSA porque los pilotos eran sus empleados, su muerte se produjo en ocasión de su empleo y porque tapizó el avión con un recubrimiento de material inflamable.

ASSA y TAPSA fueron condenadas *solidariamente* (es decir, cualquiera de ellas podía responder por el todo y luego reclamar a la otra) por el 20% de la indemnización *porque el contrato entre ambas no fue inscripto* como ordena la ley.

La sentencia de primera instancia liberó de responsabilidad a Aerolíneas Argentinas, porque había transferido por contrato la guarda de la carga a ASSA y a las aseguradoras por cuanto no habían asegurado carga alguna. Las familias de los pilotos, la empresa estatal de correos y la Policía Aeronáutica apelaron la decisión. Nos referiremos a las dos últimas¹.

^{1 1} In re “Vaghi de Filippini c. TAPSA”, CNFedCyC (I), 2016; *RLADA* XLI:71

La Cámara dio por cierto que “el accidente se produjo por la progresión de una serie de eventos y omisiones que no fueron controlados ni previstos” por las entidades obligadas a hacerlo. Aunque no estaba en discusión, entendió que tanto TAPSA (como propietaria y explotadora del avión) y ASSA (como contratante del vuelo) eran conjuntamente responsables *por la conducta imprudente y negligente al disponer de una aeronave no habilitada para transportar carga*.

Sobre esa base, el tribunal entendió que la responsabilidad del correo, de la Policía Aeronáutica y de Aerolíneas Argentinas era idéntica.

En el caso del correo, éste incurrió en responsabilidad al no examinar la carga. Aunque ENCOTESA argumentó que la Constitución le impedía revisar la correspondencia, el tribunal entendió que *no había implementado ningún medio técnico tendiente a demostrar que el remitente de la carga postal cumplía con lo declarado*. Los jueces entendieron que el control del correo era *puramente formal* y que el principio de la inviolabilidad de la correspondencia fue argumentado *de modo exagerado y antifuncional*. En efecto, “el principio de la inviolabilidad de la correspondencia no puede resultar absoluto si contribuye a desproteger el derecho a la vida”.

Sobre la Policía Aeronáutica, el tribunal entendió que era responsable por la falta de

control del ingreso de la carga prohibida al aeropuerto y de su estiba. Los jueces entendieron que la Policía incumplió su obligación (basada en tratados internacionales) de establecer equipos de rayos X en los aeropuertos.

En cuanto a Aerolíneas Argentinas, el Tribunal (a diferencia del juez de primera instancia) la declaró responsable por cuanto, bajo su contrato con el correo, las aeronaves que fletara (propias o ajenas) debían reunir condiciones de seguridad. Por lo tanto, las consecuencias de que el avión de TAPSA no cumpliera con esas condiciones fue imputable a Aerolíneas Argentinas.

Para la Cámara, “la imprudencia, impericia o negligencia en el arte o profesión de los demandados o la inobservancia de los reglamentos u ordenanzas causaron un accidente cuyo resultado fue la muerte de los pilotos”.

En un comentario al fallo, el conocido experto en derecho aéreo Profesor Mario Folchi subrayó el alto grado de desconocimiento y desinterés de las autoridades públicas acerca del marco legal de la actividad aérea y las obligaciones y responsabilidades que se desprenden.

Y, agregamos nosotros, llama la atención que la sentencia haya sido dictada veintiún años después del accidente. ¡Veintiún años!

* * *

Esta nota ha sido preparada por Juan Javier Negri. Para más información sobre este tema pueden comunicarse con el teléfono (54-11) 5556-8000 o por correo electrónico a np@negri.com.ar.

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