

***VOLANDO SIN PERMISO Y CON UN PASAJERO A BORDO***

*En caso de accidente aéreo, ¿es responsable el dueño del avión si el piloto volaba sin permiso y con un polizón a bordo?*

El caso se parece a uno de aquéllos con los que en la Facultad de Derecho se ponía a prueba nuestra inmadura capacidad de análisis: incluían la mayor cantidad de cuestiones confusas para nublar nuestro entendimiento. A algunos la niebla nos dura todavía.

Sarah era dueña de un pequeño avión Beechcraft Baron bimotor de cuatro plazas que usaba para atender cuestiones vinculadas con sus negocios en el interior del país, *habilitado solo para aviación general* (esto es, ni para carga ni para traslado de pasajeros y sólo para actividades personales y familiares). Como mujer cuidadosa, tenía las matrículas y habilitaciones al día, pagaba religiosamente todas las tasas e impuestos y efectuaba las revisiones mecánicas necesarias. Más aun, lo guardaba en un hangar perteneciente a una empresa especializada en la custodia de aviones y jamás había permitido que volara sin ella a bordo.

Por otra parte, Sarah tenía bastante confianza en Roberto, su piloto. En consecuencia, le había dado la autorización necesaria para pilotarlo.

Lo que Sarah no sabía es que un día de 2007, a sabiendas de que ella no usaría el a-

vión, Roberto contrató llevar en él a un tal Carlos y su familia desde San Fernando a Córdoba. Claudio Companys, empleado de Carlos, conduciría por tierra una camioneta de su jefe hasta Córdoba y, cuando el avión emprendiera el vuelo de regreso a San Fernando, volvería en ese vuelo. Para Roberto, un negocio redondo, que le reportaría un par de miles de dólares. Fue simple: modificó algunos permisos, saltó algunos controles y ¡a volar!

Pero el hombre dispone y... A poco de despegar el vuelo de regreso, el avión se estrelló. Murieron Roberto, el copiloto y Claudio Companys, el chofer.

Sus padres, mujer e hijas menores demandaron a Sarah. Y ganaron: en primera instancia se la condenó por violación de la obligación del transportista aéreo de llevar a su pasajero sano y salvo hasta su destino. Para la jueza, “los vuelos fueron ofrecidos al contratante como un servicio comercial de transporte, por lo que debe considerarse un transporte de pasajeros de carácter oneroso. Por ende, el trágico resultado del accidente y el obrar negligente del piloto dejaban en evidencia que en el caso medió un incumplimiento culposo de la obligación de transportar al pasajero sano y salvo hasta el punto de destino”.

Aun para los que sabemos poco de derecho el resultado resulta asombroso. Un sentido innato de justicia nos hace pensar que la solución no fue la correcta.

¿Cómo se llegó a semejante conclusión? En primer lugar, hay que recordar que en derecho aeronáutico, además del propietario, existe la figura del explotador; es decir, la persona o empresa que, legítimamente, destina el avión de un tercero para sus propios fines. Salvo que haya un contrato registrado entre el propietario de un avión y un explotador, el dueño “es responsable por cualquier infracción o daños que se produjesen por causa de la aeronave”.

La jueza entendió que “no se podía aseverar que la propietaria de la aeronave tuviera intenciones de explotar dicho vehículo con fines comerciales ya que el avión no contaba con las habilitaciones o autorizaciones pertinentes para ello”, *pero* “independientemente de sus intenciones, los vuelos fueron ofrecidos [a Carlos] como un servicio comercial de transporte, por lo que debe considerarse un transporte de pasajeros de carácter oneroso. Por ende, el trágico resultado del accidente y el obrar negligente del piloto dejaban en evidencia que en el caso medió un incumplimiento culposo de la obligación de transportar al pasajero sano y salvo hasta el punto de destino”. Como no había un explotador de la aeronave, entonces Sarah, como propietaria, “revestía la calidad de responsable por cualquier infracción o daños que se produjesen por causa de la aeronave”.

Más aún: no importaba que “el viaje comercial se hubiera efectuado sin su consentimiento, pues [Sarah] debía hacerse cargo de que otorgó facultades al piloto para que pilotara la aeronave sin haber adoptado las diligencias necesarias como para evitar el uso del transporte contrario a su voluntad expresa o presunta”.

Para colmo, la jueza ni siquiera aplicó las cláusulas que limitan la responsabilidad del transportista aéreo (y que todos cuantos hemos viajado en avión omitimos leer pero que en alguna parte están impresas) *porque no se habían dado los requisitos para reducir esa responsabilidad* “como la entrega del billete de pasaje [...] o que la aeronave contara con un seguro por daños a pasajeros o garantía equivalente”. Por eso, “frente a dichos incumplimientos, el pasajero tenía derecho a que la reparación fuese integral”, sin reducción alguna.

Obviamente, Sarah apeló. (También lo hizo la familia de Claudio, pero esa es otra historia). Sarah, básicamente, dijo que lo ocurrido “no se produjo por falta de previsiones y cuidados suyos, sino debido a hechos y omisiones de terceros por quienes no debía responder, que actuaron ilícitamente sin su consentimiento y adulteraron los datos del explotador, contrataron un vuelo sin documento alguno y no efectuaron los controles necesarios sobre el avión, permitiendo que el avión despegara nuevamente. De este modo, los recaudos que su parte oportunamente tomara fueron superados de modo imprevisible e inevitable”.

La Cámara de Apelaciones<sup>1</sup> tuvo en cuenta que la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil concluyó que “el piloto estaba al mando de la aeronave y poseía la licencia necesaria para efectuar este tipo de vuelos, [...] que la aeronave contaba con los certificados de aeronavegabilidad, propiedad y matriculación en vigencia, [...] que el vehículo aéreo no pre-

---

<sup>1</sup> In re “Dahms de Companys c. Smith Estrada”, CApelCyCFed (II), 11 diciembre 2019; *Revista Latinoamericana de Derecho Aeronáutico* 54 (abril 2020); ref. IJ-CMXV-PI.

sentaba fallas de origen técnico que pudieran haber influido en el desencadenamiento del accidente y que las condiciones meteorológicas tampoco tuvieron influencia, sino que el trágico suceso se debió a una inadecuada planificación y ejecución de la operación de despegue por parte del piloto [porque] estaba transitando una posible situación de stress operativo severo. Ese cuadro se atribuye, entre otros factores, a que habría realizado el vuelo sin el consentimiento de la propietaria”.

A pesar de las objeciones de Sarah, la Cámara entendió que, efectivamente, había existido un “contrato de transporte aéreo interno no regular de carácter oneroso”, por lo que Claudio no era un polizón, sino un pasajero. Que el propietario del avión fuera una persona física (y no una empresa), que el acuerdo fuera verbal y que no existiera siquiera una factura no anulaban el contrato.

Establecido eso, el tribunal se preguntó si las consecuencias del contrato podían alcanzar a Sarah, *que no fue parte de él*. La Cámara opinó que la autorización que tenía Roberto, aunque le permitiera pilotear el avión, *no lo autorizaba a firmar contratos de transporte en nombre de su propietaria, porque el avión no tenía permitido hacer vuelos comerciales*.

“El hecho que el piloto tuviera en su poder la llave del avión y una autorización para hacerlo volar no implica presumir que estaba habilitado para efectuar viajes comerciales. De allí que si [celebró] dicho contrato lo hizo *en exceso de toda facultad posible de atribuir en la autorización*” dijo el tribunal.

Ahora bien, si Sarah no era *contractualmente responsable* ¿podía serlo bajo los principios generales de la responsabilidad civil, según los cuales el propietario de la cosa peligrosa responde por los daños que cause?

Tanto el Código Aeronáutico como el Civil contienen un principio idéntico: si el daño es causado por el riesgo o vicio de una cosa, su propietario sólo se eximirá total o parcialmente de responsabilidad acreditando la culpa de la víctima o de un tercero. Si la cosa hubiese sido usada contra la voluntad expresa o presunta del dueño o guardián, no será responsable. En otras palabras, hay que probar que la cosa fue usada contra la voluntad expresa o presunta del dueño y que éste tomó todas las medidas necesarias para evitar el uso ilegítimo que generó el daño.

El tribunal opinó que no había habido permiso expreso *o presunto* para que el piloto usara el avión (al revés de lo dicho en primera instancia). Además, Sarah jamás lo había usado para fines comerciales, lo mantenía en perfectas condiciones y había confiado su guarda y depósito a una empresa reconocida. Los jueces no encontraron sustento alguno para decir que Sarah hubiera sido negligente en el cuidado de una cosa peligrosa como es un avión. Incluso, el argumento de que Sarah usaba un piloto que en el pasado había sufrido un accidente fue descartado, *porque Roberto nunca fue contratado para llevar a cabo vuelos comerciales*, así que no podía exigirse a Sarah que lo evaluara para ese objeto.

La Cámara terminó diciendo que “fue evidente que las medidas o recaudos exigidos [por la ley] para garantizar el uso apropiado del avión fueron satisfechos por [Sarah] de forma más que razonable. Por ende, [no se puede exigir] a la propietaria de la cosa, por más que sea riesgosa de por sí, que pueda prever que el piloto iba a tomar el control de hecho de la aeronave para efectuar un viaje comercial no consentido, sacando sin ningún tipo de control su avión del lugar de guarda al que estaba asignado y falsificando la documentación necesaria para despegar, sin que haya operado la más mínima y sencilla

verificación de las autoridades aeroportuarias [...] que permitieron el despegue de la aeronave cuando resultaba ínsito su impedimento tras la sencilla verificación de que la matrícula no coincidía con el nombre del explotador asentado ni tampoco el tipo de vuelo declarado, por no hablar de la omisión de la policía aeroportuaria con destino en Córdoba, quien incluso habiendo recibido una alerta por las irregularidades cometidas en el vuelo de ida, no tomó ninguna medida, no verificó la falta de correspondencia entre la matrícula y el explotador ni advirtió que viajaba una persona como pasajero en un vuelo declarado como “general”, permitiendo que el avión despegara nuevamente de regreso en esas ilegales condiciones”.

Los jueces terminaron diciendo que “el avión es una cosa riesgosa y exige extremos recaudos a su titular para evitar el uso indebido [dada] la magnitud del riesgo. [Debe existir] un riguroso control estatal

previo al despegue que, en este caso, estuvo ausente por completo”.

“Por ende, atendiendo a que la valoración de las pruebas de las circunstancias apuntadas deben ser apreciadas con criterio amplio, [se probó que] las medidas que oportunamente tomara [Sarah] fueron superadas de modo imprevisible e inevitable, sin que pueda imputársele a la titular de la aeronave la responsabilidad de lo sucedido. Por lo tanto, quien en este pleito fue demandada, no fue responsable por los perjuicios irrogados a los actores”. (“Irrogar” es un verbo que sólo usan algunos jueces. Suena peligroso, pero quiere decir “ocasionar” o “producir”).

La demanda fue entonces rechazada.

¿Se “corrigió” la primera sentencia? No creemos que haya habido técnicamente una “corrección”, porque no contenía errores técnicos. Sólo había habido un olvido imperdonable de valorar la prueba para hacerla coincidir con la acepción más corriente de qué quiere decir la palabra “justicia”

\* \* \*

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](mailto: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.**