

Para ver aviso legal de clic en el siguiente Hipervínculo
(NECESITA CONEXIÓN A INTERNET)
<http://cijulenlinea.ucr.ac.cr/condicion.htm>

INFORME DE INVESTIGACIÓN CIJUL

TEMA: DERECHO AERONAUTICO

Resumen

El presente trabajo de investigación contiene un estudio doctrinario de lo que es el tema del derecho aeronáutico. Se analizan aspectos como: definición de derecho aeronáutico, principios, fuentes, y autonomía.

Índice de contenido

DOCTRINA.....	2
Definición de Derecho Aeronáutico.....	2
Principios del Derecho Aeronáutico.....	2
Originalidad de su formación.....	3
Dinamismo.....	3
Tendencia a la Uniformidad-Internacionalidad.....	3
Integralidad.....	3
Gran influencia del movimiento doctrinal.....	3
Politicidad (carácter político).....	3
Imperatividad.....	4
Reglamentarismo.....	4
Carácter civil y comercial.....	4
Autonomía y particularismo.....	4
Fuentes del Derecho Aeronáutico.....	5
Autonomía del Derecho Aeronáutico.....	13
FUENTES UTILIZADAS.....	15

DOCTRINA

Definición de Derecho Aeronáutico.

[Viquez Jara, Carlos]¹

“Se ha definido al derecho aeronáutico como la rama del Derecho que estudia la calificación y la regulación jurídica de todos los factores esenciales de la actividad aviatoria, a saber:

- i.** el ambiente en que ella se organiza y desenvuelve (espacio situado arriba de la superficie terrestre y esa parte de la superficie específicamente destinada a tal actividad, que se acostumbra denominar "infra-estructura");
- ii.** el medio o vínculo con que tal actividad se pone en acción (avión o máquina voladora, de cualquier especie que sea);
- iii.** el personal especializado que sirve para su conducción y más genéricamente para su preparación y uso ("gente del aire");
- iv.** todas aquellas relaciones jurídicas (públicas o privadas. nacionales e internacionales) a que da lugar la mencionada actividad.

Sin embargo, existe aún discusión doctrinal respecto a considerar al derecho aeronáutico como un derecho autónomo.

Al respecto, señala Agustín Rodríguez Jurado:

“(...) la naturaleza misma de las cosas el natural acontecer de los hechos y actos que a ellas se refieren, determinan en ciertos casos la necesidad de construir un edificio jurídico que si bien responde en sus principios esenciales a los generales del derecho –puesto que de ciencia jurídica se trata–, tiene también sus propios principios–, secundarios y complementarios –frente a los generales del derecho, sobre los cuales se estructura para responder a las necesidades que determinan su creación”.

Principios del Derecho Aeronáutico.

[Viquez Jara, Carlos]²

Originalidad de su formación

Las normas del derecho aeronáutico deben su formación a la aparición de vehículos de transporte aéreo a principios del siglo veinte; poco tiempo después, aparecen las primeras discusiones sobre el tema.

Dinamismo

Se dice que el derecho aeronáutico es esencialmente dinámico, un derecho en permanente y rápida evolución.

Dado que la navegación aérea ha evolucionado mucho y han surgido nuevas tecnologías, ha sido necesario actualizar con frecuencia la normativa en la materia.

Tendencia a la Uniformidad-Internacionalidad

Para evitar los inconvenientes que acarrearían legislaciones diversas, los Estados no sólo han celebrado acuerdos internacionales sino que también han tratado de adecuar sus legislaciones internas a los principios universales sustentados en los convenios.

Integralidad

El derecho aeronáutico incluye normas tanto del Derecho Público como del Derecho Privado, pues regula relaciones tanto con los administrados como con los usuarios.

Gran influencia del movimiento doctrinal

En torno al derecho aeronáutico, se ha desarrollado un amplio movimiento doctrinal, cada día mas intenso, que apoya la autonomía de esta rama de las ciencias jurídicas.

Politicidad (carácter político)

Según señala el tratadista Bauza Araujo "(...) es indudable que las ideas políticas de los países han influido sobre muchos de los problemas del Derecho Aéreo tal como sucede respecto del conflicto entre el principio de la soberanía y la libertad del aire. Por otra parte, los estados han empleado la aviación como instrumento de difusión de sus ideas, ya para reforzar sus relaciones políticas y comerciales con las demás naciones, así como con sus colonias y territorios".

Imperatividad

Las normas de derecho aéreo son de acatamiento obligatorio y los Estados deben garantizar el cumplimiento de las mismas a través de todos los medios a su alcance.

Reglamentarismo

Por ser considerado de vital importancia para el desarrollo del Estado, la aeronáutica ha sido ampliamente reglamentada tan no a nivel interno como internacionalmente.

Carácter civil y comercial

"El Derecho Aeronáutico presenta contenidos tanto del derecho civil como del comercial. Al respecto, algunos autores consideran que se trata más bien de una rama del derecho comercial".

Autonomía y particularismo

Este es uno de los puntos más discutidos en doctrina, pues se considera que se extiende a todas las ramas del derecho con diferencia de su objeto: la aviación.

Una vez expuestos los principios básicos del Derecho Aéreo, se puede concluir que este no existe como un derecho autónomo, por no tener principios generales propios, ni caracteres privativos del mismo; aún cuando presenta aspectos novedosos, no tiene "notas" distintivas que lo caractericen frente a otros, tal como el

Derecho de Navegación.

El dinamismo es reflejo de la evolución constante en materia técnico lo cual conlleva que continuamente se realicen nuevas pruebas e innovaciones que requieren una normativa específica que prevea las nuevas situaciones surgidas por la nueva tecnología.

La internacionalidad, por su parte es una necesidad por el amplio desarrollo de las comunicaciones y el comercio entre los países, así como por la seguridad jurídica deseable para los operadores aéreos.

Finalmente, el carácter político impide que muchas veces se adopten las medidas necesarias para una mejor planificación; control de la aeronavegación, dado que privan los intereses y presiones de grupos económicos a lo interno del país”.

Fuentes del Derecho Aeronáutico

[Sitio Web]³

El Derecho Aeronáutico es un derecho autónomo; para analizar sus fuentes no hay que apartarse del sistema general a todas las ramas del derecho, ya que la originalidad de su formación deriva de la naturaleza particular de la actividad que regula, pero su fin último es común a todas las disciplinas jurídicas. Es necesario analizar la influencia y el valor que en la formación del Derecho Aeronáutico han tenido y tienen la costumbre, la doctrina, la jurisprudencia y la ley.

a)La costumbre: A menudo se afirma que es escaso el valor de la costumbre como fuente del Derecho Aeronáutico. Sin embargo, algunos autores como Rodríguez Jurado disienten con ella. Para esclarecer los conceptos hay que distinguir el valor de la costumbre según las distintas acepciones que en derecho puede darse a la palabra fuente.

Si se refiere a la costumbre como fuente supletoria o formal, se debe aceptar que no siempre su valor es definitivo, porque el corto lapso transcurrido desde los orígenes de la actividad aeronáutica impide, en algunos casos, conceder a la costumbre el valor de constancia necesario para suplir a otra ley expresa aunque no se haya dictado en consideración a los mismos móviles que determinan tal o cual costumbre.

Si se la considera como fuente originaria, se ha de concluir necesariamente que es una fuente primaria del Derecho Aeronáutico y que contribuyó, en considerable proporción, a la existencia de esta rama de las ciencias jurídicas y determinó su particularismo.

También se ha de reconocer que la extraordinaria intensidad con que se produce el progreso de la técnica aeronáutica, que a la vez origina la costumbre, transforma el valor del factor tiempo -relativo siempre- hasta el punto que no resulta aventurado afirmar que medio siglo de existencia de la actividad aeronáutica equivale a varias centurias de actividad marítima (por ejemplo) y, en consecuencia, esa intensa actividad va dejando un sedimento de costumbres que pese al constante progreso no han variado, aunque sobre ellas existan muchas otras que nacen y desaparecen fugazmente o que se transforman paulatinamente. En ello reside precisamente el dinamismo del Derecho Aeronáutico, que progresa a ritmo similar al de la actividad a que sirve, cuya velocidad de realización incide en relación inversa en el tiempo necesario para afianzar una costumbre, puesto que cuanto mayor es la velocidad más posibilidad existe de que en un mismo período de tiempo se repita un mismo acto y, por consiguiente, menor es el tiempo real (en su apreciación cronológica) que demanda la costumbre para afianzarse.

La libertad de circulación aérea que establece el art. 2 del Código Aeronáutico Argentino es ya un principio general de la materia consagrado en la Convención de Chicago de 1944 como consecuencia de la costumbre, ya transformada en ley no obstante su corta duración en tiempo y gracias a su constante y reiterada repetición en ese lapso.

Como fuente supletoria, podemos ya conceder el valor de permanencia que le otorga relevancia legal, a la que surge de la constante aplicación de algunas de las disposiciones de la I.A.T.A. (International Air Transport Association).

Rodríguez Jurado consideró que: "Lógicamente con el andar del tiempo, el valor de la costumbre como fuente supletoria irá también aumentando y se equiparará plenamente a corto plazo al que se le otorga en otras disciplinas jurídicas". Su estimación de entonces, por cierto optimista y tal vez hasta audaz para la cautela aconsejable frente a cualquier predicción sobre futura evolución del derecho, ha sido, sin embargo, superada por la realidad. Menos de un lustro después, el art. 2 del Código Aeronáutico, ley 17.285, otorga a "los usos y costumbres de la actividad aérea" una posición relevante como fuente supletorio para resolver cuestiones no previstas en el resto de este contexto normativo.

Recientes decisiones judiciales adoptan ya este precepto abriendo caminos a una corriente jurisprudencias que, de mantener esa línea de soluciones, habrá de afirmar desde otro ángulo el valor de los usos y costumbres como fuente de la materia.

b) La doctrina: Intensa y relevante ha debido ser la labor de los jurisperitos para poder elaborar en pocos lustros una nueva disciplina jurídica con verdadera jerarquía científica. La velocidad del pensamiento y la fertilidad de la imaginación no han podido ser superadas por la máquina, por la elemental razón de que aun las máquinas más veloces que el pensamiento humano son producto de su imaginación.

Mucho antes de que la actividad aeronáutica hubiera nacido, ya el hombre pensaba en la regulación de hipotéticos problemas aeronáuticos. Cooper menciona que Samuel Johnson en 1759, en su Historia de Rasselas, príncipe de Abisinia, relata el diálogo entre Rasselas, confinado en el Valle de la Felicidad, y un artífice "eminente por su conocimiento de las ciencias mecánicas", que convencido de poder construir alas para volar, ofreció al príncipe construirle alas con la condición de que no le exigiera fabricar más alas para otros, y ante la respuesta de Rasselas expresándole que "todo arte había de ejercerse en pro de lo universal", le replicó el artífice: "si todos los hombres fueran virtuosos yo les enseñaría a toda prisa a todos el vuelo; pero, ¿qué seguridad tendrían los buenos si los malos a su talante pudiesen invadirles desde los cielos?; contra un ejército navegando por las nubes, ni murallas, ni montañas, ni mares, podrían dar seguridad...". Se sentaban así, antes del nacimiento de la aviación, rudimentos filosóficos que contribuyeron a formar el concepto de lo que hoy día conocemos como "poder aéreo" y que en un sentido más extenso integran la "politicidad".

Hoy día, en que apenas se comienza la conquista del espacio exterior, ya los juristas se ocupan de construir las bases del "derecho espacial".

Posiblemente en el Derecho Aeronáutico más que en ninguna otra especialidad, la labor doctrinal ha tenido, tiene y tendrá importancia fundamental como fuente originaria de derecho y principalísimo lugar como fuente interpretativa de la ley. Es que la movilidad y dinamismo del Derecho Aeronáutico crean constantemente nuevos problemas y renuevan los ya resueltos, sobre planteos que hacen necesaria la actualización de las soluciones.

La primera reunión doctrinal de trascendencia mundial fue la realizada por el Congreso Internacional de Aeronáutica convocada en

París en 1889, donde se trataron varios temas de Derecho Aeronáutico, resolviéndose la necesidad de instituir patentes oficiales para ejercer la actividad aeronáutica y la creación de una comisión para estudiar la necesidad de crear una legislación especial para regular las responsabilidades emergentes de esa actividad frente a los pasajeros y a los terceros. Esa Comisión, que se denominó Comisión Permanente de Aeronáutica Civil, realizó congresos posteriormente en París (1900), Milán (1906), Bruselas (1907) y Nancy (1909), pero su labor no alcanzó verdadera relevancia científica y su saldo positivo fue escaso.

También la acción individual de algunos jurisconsultos como Pampaloni, Jurisch, Wilhelm, Fauchille y otros de la primera época, dirigió su atención al problema, siendo notable la trascendencia que en la elaboración del Derecho Aeronáutico tuvo la obra de Fauchille, especialmente su libro "El dominio aéreo y el régimen jurídico de los aeróstatos" y sus mociones en las reuniones del Instituto de Derecho Internacional de Neuchatel (1900), Bruselas (1902), Gante (1906), Florencia (1908), París (1910) y Madrid (1911). En esta última presentó un proyecto de 63 artículos para reglamentar el régimen jurídico de los aeróstatos tanto en tiempo de paz como en el de guerra, siendo aprobada por el congreso su clasificación de las aeronaves en públicas y privadas, algunos principios sobre nacionalidad y matrícula de aeronaves y admitiéndose la libertad de circulación aérea, sin perjuicio del derecho de los Estados de adoptar ciertas medidas de seguridad.

Es también remarcable la labor cumplida después de 1911, y antes del primer resultado positivo (la Convención de París de 1919), por Ambrosini, Anzilotti, von Bar, Brunetti, Cogliolo, Henry-Coüannier, Julliot, Ripert y otros, que en diferentes obras analizaron distintos problemas relativos a la actividad aeronáutica.

También a esa época de formación del Derecho Aeronáutico pertenece la fundación del Comité Jurídico Internacional de la Aviación que promovieron Delayen y D'Hooge en 1909, con el propósito principal de redactar un Código del Aire de vigor internacional, realizando a tal fin numerosas conferencias, las primeras de las cuales tuvieron lugar en París (1911), Ginebra (1912) y Franefort-sur-le-Mein (1913), en que se trabajó sobre la base de un proyecto de 31 artículos que Delayen redactó en 1910. La obra se interrumpió al comenzar la primera guerra mundial, pero fue luego retomada en el congreso de Mónaco (1921) y continuada en las reuniones de Praga (1922), Roma (1924), Lyon (1925), Madrid (1928) y Budapest (1930). El proyecto sobre el cual se trabajó en estas reuniones constaba de cinco libros que independientemente de los conceptos generales

diferenciaban el Derecho Público Aeronáutico, Derecho Fiscal Aero-náutico y Derecho Penal Aeronáutico.

Por su parte, la Asociación de Derecho Internacional (International Law Association), entidad fundada en Bruselas en 1873 con el objeto de bregar por el perfeccionamiento del Derecho Internacional, demostró desde las primeras épocas de la aviación su interés por las normas jurídicas que debían regir esta nueva actividad del hombre, que por su proyección internacional interesaba fundamentalmente a los fines de la institución. Así fue como en sus reuniones celebradas en París en 1912 y en Madrid en 1913, se debatió el trascendente problema de la soberanía de los Estados sobre el espacio aéreo, chocando las posiciones sustentadas por Francia con la de Inglaterra, que para entonces postulaba la de la soberanía. En la conferencia de Madrid se aprobó una declaración transnacional que reconocía el derecho de libre circulación por el espacio aéreo, dejando a salvo el derecho de los Estados a establecer las prohibiciones, restricciones y reglamentaciones a la circulación aérea que juzgaren necesarias. Posteriormente en las conferencias de Portsmouth, La Haya, Estocolmo, Viena, Buenos Aires y otras más recientes, como la de Hamburgo, Helsinki y otras, se discutieron problemas de responsabilidad, nacionalidad, Derecho Penal Aeronáutico y otros vinculados a la actividad aeronáutica, reeditándose el tratamiento del problema de la extensión vertical del derecho de soberanía de los Estados con motivo de los adelantos alcanzados por la técnica en la conquista del espacio exterior.

Al finalizar la primera guerra mundial se reunió en 1919, como consecuencia de algunas cláusulas del Tratado de Versalles, la Conferencia de París, en la cual se aprobó la Convención, cuyo art. 8 creó la Comisión Internacional de Navegación Aérea (C.I.N.A.), organismo que se puso bajo la dependencia de la Sociedad de las Naciones, con la misión de coordinar en su seno las distintas leyes nacionales sobre navegación aérea y de solucionar los conflictos que se suscitaran con motivo de las reglamentaciones técnicas de los anexos de la Convención.

Posiblemente la organización que más eficaz tarea cumplió en el campo doctrinal haya sido el Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens (C.I.T.E.J.A.), que con asistencia de delegados de 28 países comenzó a trabajar en París en 1926 con el propósito de lograr una legislación internacional única sobre Derecho Privado Aeronáutico, para lo cual se constituyeron cuatro comisiones de labor, ocupándose la primera de los distintos aspectos que conforman la naturaleza jurídica de las aeronaves; la segunda, del régimen de los transportes y arrendamiento de aeronaves; la tercera, de la responsabilidad por daños causados a terce-

ros en la superficie y seguros; y la cuarta, del personal aéreo. La intensa labor desarrollada por C.I.T.E.J.A. por medio de sus diversas comisiones, tuvo trascendental influencia en el desarrollo del Derecho Aeronáutico, siendo sus resultados más relevantes los obtenidos en la Convención de Varsovia de 1929, sobre unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional; las convenciones de Roma de 1933; una, sobre embargo preventivo de aeronaves, y la otra sobre responsabilidad emergente de los daños causados a terceros en tierra desde aeronaves en vuelo; Convención de Bruselas de 1938, sobre asistencia y salvataje de aeronaves en el mar y un protocolo sobre seguros para los casos tratados en la Convención de Roma. Además, al estallar la segunda guerra mundial estaba ya casi terminada la elaboración de un proyecto de convención relativo a los abordajes aéreos.

También es importante, aunque dentro de otra esfera, la tarea realizada por la I.A.T.A., entidad privada cuya fundación data del 25 de agosto de 1919, en reunión celebrada en La Haya, y cuyo objeto es, según sus estatutos, "realizar la unidad en la explotación de líneas aéreas que se extiendan sobre territorios de dos o más Estados, ajustándose a los preceptos de la Convención para la reglamentación de la navegación aérea internacional y a los acuerdos particulares suscritos entre los Estados interesados", ocupándose asimismo de promover el comercio aéreo en las máximas condiciones de economía y seguridad, defendiendo los intereses de las empresas de transportes aéreos, unificando los sistemas operativos, condiciones de transporte y régimen tarifario. La I.A.T.A. se gobierna por medio de una junta General, integrada por todos sus miembros activos, y un Comité Ejecutivo, cuyos miembros son elegidos por la junta, renovándose por tercios anualmente. La labor permanente y realmente efectiva de la institución se efectúa mediante cuatro comités: el económico, el jurídico, el técnico y el de tráfico. Las Condiciones Generales de Transporte, aprobadas en el denominado Acuerdo de Amberes, celebrado en 1930, constituyen una de las más positivas realizaciones de la I.A.T.A., y fueron adoptadas para la realización de sus servicios por todas las compañías que formaban parte de la Asociación. Naturalmente, por tratarse de las más importantes compañías dedicadas a los transportes aéreos las que aprobaron y adoptaron tales condiciones de transporte, las estipulaciones del Convenio de Amberes contribuyeron en gran medida a la formación del Derecho Aeronáutico.

Como consecuencia de la Convención de Chicago de 1944, el organismo creado por ella, la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.), originó diversos comités encargados de estudiar distintos aspectos de la actividad aeronáutica con el objeto de promover una mejor acción internacional. Entre ellos, se creó el

Comité Jurídico, que retornando la labor que hasta antes de la segunda guerra mundial había realizado el C.I.T.E.J.A., en reuniones celebradas periódicamente abordó el estudio de modificaciones y actualizaciones a convenciones ya suscritas y proyectos de nuevas convenciones que por diversas razones no habían llegado aún a concretarse. Actualmente, muchos de esos trabajos del Comité Jurídico de la O.A.C.I. han llegado a concretarse; tal es el caso de la Convención de Ginebra de 1948, la de Roma de 1952, el Protocolo de La Haya de 1955, el convenio complementario de Guadalajara (1961), el Protocolo de Guatemala de 1971, el Convenio de Tokio de 1963, el de La Haya de 1970, el de Montreal de 1971, así como los cuatro proyectos de Convenio de Montreal de 1975; otros, como los relativos a la condición jurídica del comandante de aeronave y el proyecto de convenio sobre abordajes aéreos, están en vías de muy próxima concreción.

En noviembre de 1960, en ocasión de las Primeras Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico, quedó fundada la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico (A.L.A.D.A.) que actualmente tiene a estudio un proyecto terminado de Código Aeronáutico Latinoamericano.

También dentro del panorama americano debe asignarse importancia a la tarea desarrollada por las Conferencias Regionales de Aviación Civil, que con las reuniones ya celebradas en Río de Janeiro (1959), Montevideo (1960) y Bogotá (1962) ha elaborado cuerpos legales destinados especialmente a regir problemas de aviación comercial. Su continuación con las Conferencias Latinoamericanas de Aviación Civil (C.L.A.C.), que cuentan con el respaldo de la O.A.C.I., importa cumplir una meritoria labor.

c)La jurisprudencia: El estudio de la jurisprudencia aeronáutica, sobre todo de la francesa, demuestra el destacado lugar que ocupó en los primeros pasos de la formación del Derecho Aeronáutico. Veremos al tratar los problemas planteados en torno a la condición jurídica del espacio aéreo, la influencia que han tenido las decisiones judiciales en la adopción de algunas de las soluciones propuestas por la doctrina que luego recibieron su consagración en la estructuración legislativa. Actualmente la labor jurisprudencial es de importancia decisiva en la interpretación de las soluciones adoptadas por la ley y es reconocida por toda la doctrina aeronáutica como fuente originaria, además de su función interpretativa.

En la República Argentina la casuística aeronáutica resuelta por nuestros tribunales es ya abundante y abarca una amplia temática.

Respecto de ciertas cuestiones, la reiteración de fallos en un mismo sentido permite advertir marcadas tendencias jurisprudenciales que con diversa intensidad confiere a esta fuente particular importancia.

Así como, al tener en cuenta los usos y costumbres, algunos fallos refuerzan el sentido de soluciones normativas; del mismo modo, decisiones judiciales han originado modificaciones legislativas y otras aportan definidas corrientes de interpretación.

d) La ley: Independientemente de algunas disposiciones legales dictadas a partir de la ya mencionada ordenanza francesa de 1784, el verdadero movimiento legislativo nace en la segunda década del presente siglo. En 1910 se dictó en Alemania, para la provincia de Brandeburgo, una Reglamentación Aeronáutica, seguida de otra similar, también de 1910, para el Reino de Prusia. En Inglaterra se dictaron reglamentos en 1911 y 1913. En Francia, el primer Decreto Reglamentario aplicable a toda la Nación data de 1911, siendo derogado y sustituido por otro más perfeccionado en 1913. En los Estados Unidos de Norteamérica, el Estado de Massachusetts dictó su propia Reglamentación Aeronáutica en 1913. En Italia, el 22 de setiembre de 1914.

En la República Argentina, el movimiento legislativo comenzó con el decreto del 4 de setiembre de 1925 sobre "prescripciones del sobrevuelo, aterrizaje y acuatizaje en el territorio argentino o sus aguas jurisdiccionales", reglamentado por otro decreto del 30 de setiembre de 1926. En 1932 se dictó el decreto 13.458, que establece las normas que deberán cumplir las aeronaves para su entrada o salida del territorio argentino. Por decreto 40.331/34 se establecieron las condiciones para el otorgamiento de patentes, licencias y certificados de pilotos de aeronaves civiles.

A esas primeras disposiciones legales se agregaron posteriormente las leyes 12.152, 13.891 y 14.111, que ratifican las Convenciones de París, Chicago y Varsovia, respectivamente, y las que aprueban los acuerdos sobre transportes aéreos celebrados con diversos países como Brasil, Portugal, Italia, Dinamarca, Noruega, Suecia, Países Bajos, Francia, Chile y Reino Unido, etc..

En materia de política aeronáutica, el decreto 9358 del 27 de abril de 1946 y el decreto-ley 12.507 del 12 de julio de 1956, marcan dos épocas perfectamente diferenciadas, habiendo tenido considerable influencia (sobre todo este último) en el progreso y desarrollo de la actividad aeronáutica nacional.

Complementando el panorama legislativo local, existen muchas otras leyes sobre aspectos parciales de la materia y gran número de decretos, resoluciones y disposiciones que integran el Sistema Legal Aeronáutico de la Nación conjuntamente con el Código Aeronáutico

Autonomía del Derecho Aeronáutico

[FOGLIA, Ricardo – MERCADO, Angel]⁴

Es quizás uno de los problemas que más fue debatido en los últimos tiempos, pero que actualmente está superado y nadie en la actualidad intenta reabrir dicho tema.

En sentido lato, la autonomía de un derecho consiste en el reconocimiento del conjunto de principios, normas y reglas, que pueden por sí mismos configurar un sistema autónomo, que logra solucionar sus propios problemas. Pero esta autonomía no implica apartarse del concepto de unidad de la ciencia jurídica.

Ambrosini dice que la autonomía en general no es más que la consecuencia de la especialidad de una rama dada del derecho. Pero tal especialidad no puede implicar una separación absoluta del derecho general, por parte de las normas del derecho especial. El derecho especial continúa formando parte de este derecho común, ya que en el fondo lo es sino un derivado de las reglas del derecho general, pero adaptado a este nuevo derecho.

De allí que Donati diga que un derecho es autónomo cuando reviste tres caracteres que son: a) novedad orgánica de la materia, b) especialidad de los principios que la forman y c) integralidad de la materia en su aspecto público como privado. Agregando que donde concurren estos tres requisitos, es indudable que el derecho especial forma un sistema que se basta a sí mismo.

En forma genérica entendemos, que la autonomía existe cuando una rama del derecho tiene soluciones propias, para resolver sus propios problemas.

De allí que dos tendencias se perfilan en materia jurídica, la primera denominada autonomía absoluta y la segunda la autonomía relativa. La primera es la que asegura al campo aeronáutico un valor propio e intenta resolver todo lo aeronáutico dentro del marco exclusivo del derecho aeronáutico.

La segunda tendencia –autonomía relativa– admite que el derecho aeronáutico tiene parte del Derecho Público y parte del Derecho

Privado en sus diversas especialidades: derecho penal aeronáutico, derecho administrativo aeronáutico, etc. De todos estos campos jurídicos, el derecho aeronáutico toma lo que le interesa para su exclusiva función y lo aplica para su propia actuación. Es decir que extrae de cada derecho los principios científicos que precisa y los asimila en su beneficio.

Bajo este aspecto, podemos establecer una autonomía científica, legislativa y didáctica del derecho aeronáutico.

a) Científica, – Surge de las propias normas o reglas de un derecho, que continúan sin embargo unidas en una sola disciplina científica, tanto en sus fuentes como en el campo de aplicación. Normas propias que rigen un derecho adecuado.

b) Legislativa. – Es el derecho de un Estado para legislar su derecho aeronáutico aplicable en el espacio de su territorio, en base al principio de su soberanía y al derecho de establecer o permitir establecer líneas aéreas internacionales con su consentimiento.

d) Didáctica. – Consiste en la autonomía de este derecho como materia de enseñanza lectiva, apartándose bajo este aspecto de sus similares civil, comercial, marítimo, penal o cualquier otra disciplina jurídica.

En nuestro país, en los primeros tiempos y aun hoy, la materia aeronáutica era enseñada como formando parte de las otras ramas del derecho: internacional, administrativo, comercial, penal. Se dictaba como incluida en los programas de otras materias de estudio.

Ello soportó un vuelco, con la llegada del profesor Antonio Ambrosini en 1949, quien sostuvo en el desarrollo de su cátedra universitaria, la autonomía del Derecho Aeronáutico. Paralelamente influyó la creación del entonces Instituto de Derecho Aeronáutico de la Nación (I.D.A.N.), que en su primer tiempo fue un órgano poderoso de difusión del Derecho Aeronáutico con sus cátedras y publicaciones.

También la Facultad de Derecho de La Plata creó la Cátedra de Legislación Aérea, que importó una verdadera autonomía didáctica en dicho Plan de Estudios. En otras Facultades de Derecho desde hace tiempo existe la materia Derecho Aeronáutico, incluida generalmente con Derecho Marítimo en la denominación común de Derecho de la Navegación, así por ejemplo la Facultad de Derecho de Buenos Aires, La Plata, Córdoba, Litoral y las Facultades de

Derecho Católicas.

Al respecto finalizamos recordando nuestras palabras dichas en 1960 en ocasión de las Primeras Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico, en donde expresamos que: "Nos permitimos afirmar igualmente que si en la actualidad no existen cátedras independientes en las Facultades de Derecho, denominadas precisamente cátedra de Derecho Aeronáutico, ello obedece únicamente a los deseos de evitar la frondosidad en los planes de estudios universitarios y no a una oposición doctrina a la materia"

FUENTES UTILIZADAS

- 1 VÍQUEZ JARA, CARLOS (1996). La concesión de servicios aéreos de transporte público regular internacional en Costa Rica. (pp. 3) Trabajo de grado, Licenciatura en Derecho, Universidad de Costa Rica, San Pedro, Costa Rica.
- 2 VÍQUEZ JARA, CARLOS (1996). La concesión de servicios aéreos de transporte público regular internacional en Costa Rica. (pp. 5-8) Trabajo de grado, Licenciatura en Derecho, Universidad de Costa Rica, San Pedro, Costa Rica.
- 3 SITIO WEB.[Documento en línea] Consultado el 5 de junio del 2007 en : [http://www.alipso.com/monografias/derecho_aeronautico/.](http://www.alipso.com/monografias/derecho_aeronautico/)
- 4 FOGLIA, Ricardo - MERCADO, Ángel. Derecho Aeronáutico. 1ed. Buenos Aires, Argentina: El gráfico impresores. 1968. pp.15-18.