

JOURNAL OF AIR LAW AND COMMERCE,
VOL. 70, PRIMAVERA DE 2014, NRO. 2
(a publication of Southern University - School of Law, Dallas - Texas, USA)

Esta *Revista*, publicada ininterrumpidamente desde 1930, fue fundada por iniciativa de la Northwestern University en 1930 y se trasladó a la Southern Methodist University en 1961. Se trata de la revista científica más antigua, del idioma inglés, dedicada a describir y analizar los problemas legales y económicos que afectan a la aviación y a las actividades desplegadas por el hombre en el espacio exterior.

Su último número trae un largo capítulo dedicado a la “Evolución reciente del derecho de la aviación” (pp. 213-253), en donde Jared L. WATKINS y Evan KATIN-BORLAND revisan y comentan la jurisprudencia de los tribunales federales y estatales de los EE.UU. durante el bienio 2012-2013. El artículo está dividido en nueve partes relativas a: 1) casos federales; 2) sentencias que se expidieron sobre la aplicación del Convenio de Montreal de 1999 sobre Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional; 3) casos relativos a la aplicación del Convenio de Varsovia de 1929, también relativo a la Regulación del Transporte Aéreo Internacional; 4) jurisprudencia sobre *forum non conveniens*; 5) la sucesión y compaginación de fallos que resolvieron los casos de responsabilidad dimanantes del accidente aéreo acaecido al vuelo 3407 de Continental el 12 de febrero de 2009, cerca de Búfalo; 6) la interpretación, por parte de los estrados judiciales, de la Ley sobre “Revitalización de la Aviación General” (*General Aviation Revitalization Act*, GARA, por su sigla en inglés); 7) una glosa al Tercer Repertorio sobre Responsabilidad Extracontractual (*Third Restatement of Torts*); 8) casos de falta de competencia de los tribunales federales y de re-envío de las causas a tribunales estatales; y 9) competencia en razón de las personas en la era de Internet aplicada al transporte aéreo.

No se trata de un *vademecum* que cataloga toda la jurisprudencia del bienio, sino más bien, un trabajo en donde los autores han seleccionado y analizado una serie de decisiones relevantes emitidas en instancia de apelación, o bien de fallos influyentes y decisiones interesantes, polémicas o no tradicionales pronunciadas por tribunales federales y estatales de primera instancia.

Los autores demuestran que la prioridad del “caso federal” sigue su ciclo evolutivo, muy disputado, y seguido de cerca en materia de derecho de la aviación. Durante 2012 y 2013 la Cámara de Apelaciones del 9no Circuito, el

tribunal del distrito de Pensilvania Oriental, y la Cámara de Apelaciones del Estado de New York fueron las que pronunciaron las más notables sentencias por las que se impuso la competencia federal al caso aeronáutico en litigio. Particularmente interesante fue el caso “Ginsberg v. Northwest Inc.”, resuelto en 2012 por la Cámara del 9º Circuito y en 2014 por la Corte Suprema de Justicia. El conflicto se originó por una demanda interpuesta por Ginsberg contra Northwest debido a que la aerolínea revocó su condición de “pasajero frecuente”. El demandante alegó una violación a dos principios del derecho común relativos al pacto implícito de buena fe y trato justo. El tribunal de primera instancia sostuvo que el reclamo no debía ser resuelto mediante la aplicación del derecho común sino por la Ley de Desregulación de Aerolíneas y rechazó la presentación pronunciándose a favor del argumento presentado por la demandada. En instancia de apelación, la Cámara decidió que la ley federal invocada no prevalecía sobre el reclamo del actor, ordenando que se resuelva el conflicto mediante las normas del derecho civil. La Cámara fundó su sentencia en el manifiesto propósito del Congreso estadounidense de promulgar la Ley de Desregulación para mejorar la eficiencia de las aerolíneas, y no para “inmunizar a las compañías aéreas contra las acciones de responsabilidad basadas en el derecho común”. A su turno, la Corte Suprema apoyó los argumentos de la Cámara. Esta interpretación fue enfrentada por el tribunal del distrito de Pensilvania Oriental cuando, en una sentencia del influyente juzgado del 3º Circuito, sostuvo que la Ley Federal de Aviación (*Federal Aviation Act*) prevalecía sobre los estándares de cuidado consagrados por las normas estatales y por el derecho común.

Con relación al *forum non conveniens*, en 2013 la Corte Suprema rechazó un recurso de *certiorari* para rever una decisión que denegó el reclamo de actores extranjeros, a pesar de que no existía ningún otro foro alternativo adecuado. Sin embargo, a contrapelo de lo decidido por la Corte, y luego de sopesar los intereses públicos y privados en juego, el tribunal del distrito de Pensilvania Oriental hizo lugar al reclamo planteado por demandantes extranjeros sobre la base argumental de que tenían un foro alternativo adecuado.

En cuanto a la Ley sobre Revitalización de la Aviación General (GARA), la Cámara de Apelaciones del 11º Circuito sostuvo que el “Manual de Mantenimiento” de una aeronave formaba parte del GARA, en tanto que los tribunales del 2º Circuito han seguido una tendencia en la interpretación restrictiva de la excepción de fraude al GARA.

Bajo el título de “‘No sin mi hija’: el sobreesimiento de las reclamaciones en contra de una aerolínea por sustracción parental de menores” (pp. 255-289), Barry ALEXANDER desarrolla un tema infrecuente para los que tradicionalmente se escriben sobre derecho aeronáutico. Según estadísticas de la Oficina de Control y Fiscalización del gobierno, entre 2007 y 2009 esa dependencia del Estado recibió 3011 reclamos demandando la restitución de 4365 niños norteamericanos que fueron extraídos del país por uno de sus padres con rumbo a otros Estados. Cuatro de esas sustracciones dieron lugar a demandas inter-

puestas contra las líneas aéreas regulares en las que viajaron los menores, y una quinta contra una compañía de vuelos *charter*. La jurisprudencia, refiere el autor, es aún errática, sin predominio de interpretaciones a favor de la aplicación de leyes federales o del derecho común. El transportador aéreo, responsable de verificar que cada pasajero porte la documentación necesaria para desembarcar en el punto de destino, debiera controlar que el viaje del menor cuente con la autorización del otro padre, o bien la expedida por el juez. En dos de esos casos, con sentencia firme basada en el derecho civil y no en el aeronáutico, las aerolíneas fueron condenadas a pagar 15 y 27 millones de pesos, respectivamente, en concepto de responsabilidad extracontractual. El autor hace aportes teóricos que dan fundamento a la aplicación de las normas específicas del transporte aéreo, como los Convenios de Montreal o de Varsovia, y la Ley de Desregulación de Aerolíneas.

Christopher COTTER escribe sobre la “Evolución jurisprudencial reciente en torno al Convenio de Montreal” (pp. 291-315). El propósito del autor es examinar las sentencias más relevantes emitidas por los tribunales norteamericanos durante los años 2013 y 2014. Al respecto, sigue sin variar la postura de los jueces en fundar en el concepto de “accidente” el derecho a indemnización por daños sufridos por los pasajeros durante el transcurso de un transporte aéreo internacional. Fiel a la tradición casuística, se escudriña si los *ataques cardíacos* sufridos por una persona abordo, si las esperas prolongadas en las conexiones aéreas causadas por retrasos del vuelo de conexión, si el empujón que un pasajero recibe de otro haciéndolo trastabillar, y si el altercado con un tripulante de cabina constituyen un “accidente” en los términos del Convenio de Montreal, o no. También se analizan situaciones exóticas, tales como: a) si parientes directos del pasajero que sufrió el faltante de varias pertenencias de su equipaje de bodega, tenían legitimación activa bajo los términos del citado tratado por el mero hecho de que los objetos robados eran de su propiedad; b) si la promesa, luego incumplida, de tener conexión a Internet durante el vuelo, es causal de incumplimiento del contrato; y c) si el daño a una escultura valuada en 3.5 millones de dólares, cuyo valor decreció en un 75% a causa del hecho dañoso, era responsabilidad de la aerolínea o de la empresa encargada de su embalaje.

Bajo el título de “El recaudador de impuestos: cómo detener la creciente ola de ventas de aviones y utilizar la aplicación de impuestos” (pp. 317-366), Kent KRAUSE y Laura ARBEITER abordan la tendencia actual, derivada en gran parte del malestar económico de los últimos seis años, por la que los departamentos de ingresos de los distintos Estados de los Estados Unidos están buscando agresivamente aquellas aeronaves potencialmente ubicadas en sus respectivos Estados, con el propósito de facturarle a sus propietarios los impuestos por las ventas, uso y propiedad de las mismas. El artículo intenta demostrar que las autoridades fiscales, y aún los jueces de varios Estados de EE.UU., interpretan restrictivamente la ley estatutaria para denegar exenciones impositivas a la venta y utilización de aviones. Esta política recaudatoria, según los autores,

significa que los compradores de aeronaves deben planificar cuidadosamente sus transacciones, y los propietarios de aeronaves deben ser conscientes de las leyes fiscales aplicables por el uso y almacenamiento de sus aviones a fin de proteger sus derechos fiscales.

El volumen cierra con dos comentarios presentados por estudiantes avanzados en la carrera de doctorado; uno de ellos, “¿Con qué autoridad? Las autoridades aduaneras y la guerra injustificada de protección de las fronteras en la aviación privada” (pp. 369-399), escrito por Heather MCKINNEY, y el otro sobre “Dormir en el trabajo: Un análisis crítico de la regla 117 de la FAA sobre ‘exclusión de carga’ y la solución simple de la que nadie está hablando” (pp. 401-437), trabajado por Kelsey TAYLOR.