

CAPALDO, GRISELDA D. - GÓMEZ, HERNÁN A. (DIRS.),
ASPECTOS DE DERECHO AERONÁUTICO.
COMPENDIO DE DOCTRINA INTERDISCIPLINARIA,
EDIUNC-EUDEBA, MENDOZA-BUENOS AIRES,
2013 (232 PS.).

Prologado por Eduardo COSENTINO, esta obra condensa siete trabajos de investigación sobre la “Protección del medio ambiente: manejo sustentable de las actividades relacionadas con la aeronáutica civil” (Griselda CAPALDO, pp. 19-70), “Aspectos jurídicos ambientales de la aviación agrícola. Daños a terceros superficiarios e impacto ambiental” (Hernán GÓMEZ, pp. 71-123), “La responsabilidad del Estado por omisión: la utilización de artefactos aéreos no convencionales” (Francisco LOSADA, pp. 125-137), “El régimen jurídico aplicable a los infortunios laborales en el trabajo aéreo” (Jessica L. MARTÍNEZ, pp. 139-156), “La gestión de la calidad en la industria aeroespacial” (Laura C. BEALE, pp. 159-169), “El control del peligro aviario en el aeropuerto internacional de El Plumerillo, Mendoza, Argentina” (Elba PES CETI y Sergio QUINZANO, pp. 171-200), y “Certezas y vacíos legales en la modificación artificial del tiempo atmosférico” (GUSTAVO Marón, pp. 201-230).

En gran medida, la obra hace foco en los problemas ambientales generados por la aviación civil, sea a través del transporte aéreo, del trabajo aéreo, del peligro aviario y de la modificación del clima. Incluso la gestión de calidad en la industria aeroespacial tiene un componente de prevención ambiental, lo mismo que el entorno laboral en el trabajo aéreo.

En todos los casos, los autores tienen una mirada multidisciplinaria, que rara vez declina hacia la interdisciplina. Tanto una como otra son herramientas de análisis válidas cuando se trata de cuestiones ambientales, laborales y de gestión industrial, aunque la más lograda de las dos sean la visión interdisciplinar. Las investigaciones unidisciplinarias, aun en el campo del derecho, privan a éste de la complejidad que está latente en toda actividad humana regulada por normas jurídicas. Hay amplios sectores de la doctrina argentina que aún están anclados en taxonomías disciplinares bajo el infundado escrúpulo de que, si incluye variables extra-jurídicas, ya no es derecho. Creemos que es una visión empobrecida de la ciencia, que quizá explique porque la Argentina ya no hace aportes decisivos a la teoría general del derecho, salvo contadas excepciones.

Como señala Thompson Klein¹, si bien desde finales del siglo XIX las taxonomías del conocimiento en la tradición intelectual de occidente estuvieron dominadas por un sistema de interdisciplinariedad que delimitó los ámbitos de investigación especializada, a partir de la segunda mitad del siglo pasado el sistema del pensamiento crítico se complementó y fue desafiado por un número creciente de actividades interdisciplinarias, que dieron lugar a las nuevas taxonomías que expandieron el género de la “interdisciplinariedad”, propulsados por nuevas especies de integración, colaboración, complejidad crítica, y resolución de problemas.

El primer capítulo, dividido en cuatro partes, conjuga los problemas ambientales generados por la aviación civil con los conocimientos aportados por las ciencias naturales y exactas sobre los cinco componentes del sistema climático terrestre, que engloba a la atmósfera, la biosfera, la litosfera, la criosfera y la hidrosfera. Como subraya la autora, en tanto “sistema”, el ambiente posee la peculiaridad de estar alejado de toda homeostasis interna, permaneciendo en un estado de ligero desequilibrio, sobre el cual convergen factores forzantes externos, algunos de ellos de origen natural y otros de origen antropogénico. Creemos que esa homeostasis ligeramente alejada del equilibrio es un factor que debiera tomarse en cuenta al momento de atribuir responsabilidades jurídicas, pero la autora —lamentablemente— no aborda esta cuestión.

Luego de señalar los puntos de contacto entre el Derecho Aeronáutico y el Ambiental, se pasa revista de aquellos impactos adversos que la aviación produce sobre los cinco componentes del sistema climático terrestre, deteniéndose en el muy trabajado tema del ruido de las aeronaves y en otro, menos estudiado, relativo a la implementación del mercado de bonos de carbono por la industria aerocomercial. El capítulo cierra con una propuesta de inclusión del paradigma ambiental dentro del Código Aeronáutico argentino.

El segundo capítulo se aplica al estudio del manejo sustentable de la aviación agrícola, como forma especial de trabajo aéreo. El autor entrelaza aspectos técnicos, económicos, fiscales y jurídicos con el objeto de mostrar la complejidad del escenario que examina, para derivar conclusiones acerca del marco normativo, del contrato de aeroaplicación y de su gestión integral.

Creemos que el autor debiera haber abordado el tema de las externalidades negativas y positivas de la aviación agrícola, pero aún así es notable que haya cruzado esta unidad de análisis con variables tan disímiles como la relevancia económica de la producción de agroquímicos, la preponderancia de la innovación tecnológica de los fabricantes de aeronaves diseñadas para la aeroaplicación, los intereses de las sub-industrias relacionadas, el impacto de las campa-

¹ THOMPSON KLEIN, Julie, “A taxonomy of interdisciplinarity”, en FRODEMAN, Robert - THOMPSON KLEIN, Julie - MITCHAM, Carl, *The Oxford Handbook of Interdisciplinarity*, New York-London, Oxford University Press, 2010, p. 15.

ñas de organizaciones ambientalistas, y el impacto fiscal sobre una actividad tan especial.

Hernán Gómez se concentra, luego, en glosar numerosos casos de jurisprudencia rastreados por el autor en Holanda, India, Francia, España, Filipinas, Brasil, Canadá, EE.UU. y, por supuesto, la Argentina.

En un giro que habla de las bondades del análisis interdisciplinario, el autor examina cuidadosamente la incidencia de “la deriva” (desplazamiento del pulverizado por acción del viento, la humedad, la temperatura ambiente y las condiciones de estabilidad atmosférica) como fuente de imputación de responsabilidad por daños a terceros en la superficie causados por la aviación agrícola. Luego de transitar por varias definiciones, en las que tasa la autoridad de cada fuente consultada, concluye su análisis con las esbozadas por los ingenieros Etiennot y Pozzolo que distinguen la exoderiva de la endoderiva, y la deriva física de la química, respectivamente. El objeto de este *iter* es demostrar que la ausencia, o bien la precariedad, de argumentos interdisciplinarios en los fundamentos de las sentencias, conducen a resultados sub-óptimos en los criterios de realización del valor “justicia”.

El tercer capítulo se adentra en los vacíos legales en torno a las actividades desplegadas con alas delta y parapentes, y de cómo esa omisión incide en los vaivenes de la jurisprudencia al momento de decidir casos sometidos a su consideración.

Su autor, Francisco Losada, lo encuadra como un caso de omisión del Estado y no duda en adjudicarle responsabilidad por los daños que de esa abstención pudieren derivarse. Parte de nociones de Derecho Administrativo para definir a la conducta omisiva como aquella, de carácter material, que se presenta cuando las autoridades administrativas dejan de hacer aquello que la Constitución y el resto de las normas jurídicas ponen a su cargo. Ampara su postura en jurisprudencia del más alto tribunal mendocino, de la que se deduce que la obligación de hacer debe aparecer en forma muy precisa en la norma incumplida, sin que sea suficiente una referencia genérica al ejercicio de una determinada competencia.

La autora del cuarto capítulo persigue encuadrar jurídicamente al trabajo aéreo con el objeto de definir la medida en que son aplicables al caso las normas relativas a los infortunios laborales. En su silogismo, parte del artículo 87 del Código Aeronáutico argentino, que ordena que “La regulación de las relaciones laborales del personal aeronáutico será regida por las leyes de la materia”. El Código, al colocar a las cuestiones laborales fuera de su ámbito de aplicación en razón de la materia, está demarcando una frontera que obliga a rastrear disposiciones sancionadas por otros órganos administrativos, distintos de aquellos que son autoridad de aplicación en materia aeronáutica, con las desventajas relativas que eso conlleva.

Luego de repasar el repertorio de normas y decretos así como de casos jurisprudenciales, Jessica L. Martínez colige que el actual sistema dista enorme-

mente de ser considerado ideal y protectorio de la salud del trabajador dedicado a la aeroaplicación. Contrariamente a lo podría esperarse, esa desprotección de su salud está compensada por sentencias que le han adjudicado al trabajador aéreo el derecho a un sistema indemnizatorio pleno, basado en las normas del Código Civil, y no en las laborales. Sin evaluar el acierto o desacierto de esas decisiones, la autora concluye que, de manera voluntaria o involuntaria, se ha abierto una puerta que, pasando de una dimensión jurídica a otra, permite — hoy — que el trabajador del aire goce de un beneficio que ni siquiera los terceros superficiarios poseen (ya que a éstos se le aplica un sistema de responsabilidad cuantitativamente limitado).

El quinto capítulo conduce al lector por el insospechado tema de gestión de calidad en la industria aeroespacial. Entendida como “valor crítico”, la calidad supone un “grado en el que el conjunto de características inherentes cumple con los requisitos”. Ese grado es medido por organismos gubernamentales, como el Instituto Argentino de Normalización y Certificación, IRAM, e incluso no gubernamentales, como la *International Standard Organization*, ISO.

Los productos aeroespaciales no escapan a este control y hoy día son evaluados por grupos de calidad inter-estatales, que si bien al principio actuaban independientemente, desde 1998 lo hacen a través del consorcio *International Aerospace Quality Group*, en el que intervienen las tres áreas geográficas de mayor relevancia en la industria aeroespacial (Europa, EE.UU., y Japón). Luego de describir las normas aplicables, los fundamentos y los beneficios de la gestión de calidad, Laura Beale, autora del trabajo, se concentra en tres modalidades, como la gestión de proyectos, la gestión de riesgo y la gestión de la configuración. Si bien no lo explicita, creemos que este “valor crítico” debe ensamblarse con las nociones de prevención y precaución, tan caras al derecho moderno, que exceden el marco del Derecho Ambiental para expandirse incluso al del Derecho Internacional Económico.

En el sexto capítulo, Elba Pescetti y Sergio Quinzano se detienen en el control del peligro aviario. Su trabajo se enfoca exclusivamente en el aeropuerto internacional El Plumerillo, de Mendoza. El peligro de colisión entre aves y aeronaves en las proximidades de los aeropuertos no es, solamente, un problema ambiental, sino que pone en jaque la seguridad misma del vuelo y de las personas y cosas que están a bordo. Como explican los autores, la mayoría de los aeropuertos del mundo trabaja sobre la base de Planes de Manejo, pero la Argentina no, sea porque los que pertenecen al Estado (nacional, provincial o municipal) carecen de presupuesto suficiente, sea porque los que han sido dados en concesión no tienen la obligación legal de proponerlo ni de ponerlo en marcha.

Ante tanta omisión, los autores proponen un Plan de Manejo de Control Aviario para el aeropuerto internacional El Plumerillo que toma en cuenta la variable ambiental, el riesgo y el cálculo de probabilidades ciertas de colisión.

Sobre la base de incidentes concretos acaecidos en varias provincias del país², en los que aves de distinto tamaño fueron succionadas por las turbinas de los aviones durante las fases de despegue o aterrizaje, provocando la rotura o paralización del motor y hasta la desestabilización del avión, los autores asientan su propuesta en un proyecto de investigación interdisciplinario en donde exponen los objetivos generales y específicos, la justificación o marco teórico en el que asientan su propuesta, la metodología de trabajo y evaluación de resultados, el cronograma de actividades y los indicadores que utilizarán para verificar el cumplimiento de los objetivos propuestos. A juicio de quien esto escribe, es un plan que se destaca por su rigor científico, por la novedad que implica (dada la omisión del Estado) y por el beneficio que su implementación reeditará para la sociedad civil y para industria aeronáutica.

El último capítulo, escrito por Gustavo Marón, ilustra, describe y reflexiona sobre la modificación artificial del tiempo atmosférico, y más particularmente, sobre la dinámica, las normas y los vacíos legislativos sobre el plan de defensa activa antigranizo que se desarrolla en la provincia de Mendoza. Entre las áreas de vacancia normativa, el autor identifica a las reglas de vuelo y operación general, los seguros aeronáuticos, la asistencia de radares y la actividad de los radaristas, y el régimen del personal aeronáutico afectado a estas tareas de riesgo.

La “modificación artificial del tiempo atmosférico” también exige del conocimiento interdisciplinario, pues en ella convergen la meteorología, la geografía, la física atmosférica, la química, la informática, y por supuesto, la aeronáutica. Se la denomina “modificación artificial” porque antropogénicamente se intervienen los procesos meteorológicos con el fin de aumentar la lluvia y las nevadas, o disipar la niebla, o disminuir y hasta suprimir el granizo alterando la mecánica de funcionamiento de las nubes. Tal intervención se realiza mediante el empleo de aeronaves.

Mendoza es pionera en el país en el desarrollo de esta actividad, que encuentra en la aviación a un aliado indispensable. Tal es la simbiosis generada, que, según explica Gustavo Marón, las compañías aseguradoras exigen la plena operatividad del sistema de lucha antigranizo como condición necesaria para la vigencia de la cobertura.

El concepto más provocativo desarrollado *in extenso* por el autor de este capítulo, que excede lo aeronáutico para insertarse en el dominio estrictamente civil, es el relativo a lo que él llama “acuífero atmosférico”, sobre el cual no nos detendremos porque excede el objeto de un volumen dedicado al Derecho Aeronáutico.

² El episodio más llamativo fue el ocurrido en 2001 en el aeropuerto de Neuquén, cuando alrededor de 5.000 ejemplares de gaviotas, gaviotines, cuervillos de cañada, garzas, avutardas y patos se adueñaron de las 120 hectáreas en las que se asienta la aeroestación.

Cerramos esta resección con un detalle no menos importante. El libro fue sometido a arbitraje (*peer review system*) por la Universidad Nacional de Cuyo, uno de los editores de la obra junto a la prestigiosa editorial Eudeba. No es frecuente que en la Argentina se proceda de ese modo, pero le damos una calurosa bienvenida porque ello asegura la calidad de los trabajos publicados.