



ARTÍCULOS

La convención de Bruselas de 1938 relativa a al ayuda y salvamento de aviones en el mar

Jorge Damianovich Oliveira

Revista de Economía y Estadística, Segunda Época, Vol. 3, No. 3-4 (1950): 3º y 4º Trimestre, pp. 331-350.

<http://revistas.unc.edu.ar/index.php/REyE/article/view/3283>



La Revista de Economía y Estadística, se edita desde el año 1939. Es una publicación semestral del Instituto de Economía y Finanzas (IEF), Facultad de Ciencias Económicas, Universidad Nacional de Córdoba, Av. Valparaíso s/n, Ciudad Universitaria. X5000HRV, Córdoba, Argentina.

Teléfono: 00 - 54 - 351 - 4437300 interno 253.

Contacto: rev_eco_estad@eco.unc.edu.ar

Dirección web <http://revistas.unc.edu.ar/index.php/REyE/index>

Cómo citar este documento:

Damianovich Oliveira, J. (1950). La convención de Bruselas de 1938 relativa a al ayuda y salvamento de aviones en el mar. *Revista de Economía y Estadística*, Segunda Época, Vol. 3, No. 3-4: 3º y 4º Trimestre, pp. 331-350.

Disponible en: [<http://revistas.unc.edu.ar/index.php/REyE/article/view/3283>](http://revistas.unc.edu.ar/index.php/REyE/article/view/3283)

El Portal de Revistas de la Universidad Nacional de Córdoba es un espacio destinado a la difusión de las investigaciones realizadas por los miembros de la Universidad y a los contenidos académicos y culturales desarrollados en las revistas electrónicas de la Universidad Nacional de Córdoba. Considerando que la Ciencia es un recurso público, es que la Universidad ofrece a toda la comunidad, el acceso libre de su producción científica, académica y cultural.

<http://revistas.unc.edu.ar/index.php/index>



REVISTAS
de la Universidad
Nacional de Córdoba



Universidad
Nacional
de Córdoba



FCE
Facultad de Ciencias
Económicas



1613 - 2013
400
AÑOS

LA CONVENCION DE BRUSELAS DE 1938, RELATIVA
A LA AYUDA Y SALVAMENTO DE AVIONES
EN EL MAR (*)

Presentación del tema.

1.— El intenso desarrollo del transporte aéreo internacional y la consiguiente explotación de innúmeras rutas circundando el globo, actualiza un problema de positivo interés práctico y evidente relevancia jurídica, la asistencia y salvamento de aviones en peligro, su personal volante, pasajeros y cargamento.

2.— El avión, en el curso de su vuelo, puede accidentarse y verse forzado a descender a la superficie. El percance —obligatorio e imprevisto— puede acontecer sobre tierra firme, mar o aguas interiores. A raíz de él el material puede o no quedar destruído y el personal volante o pasajeros con vida o fallecidos.

3.— Destruído el avión y fallecidos sus ocupantes, sólo queda el problema de ubicar los restos y cumplimentar las prescripciones relativas a la investigación de accidentes de aviación.

(*) Por el Profesor Encargado del Curso Especial de Derecho Aeronáutico de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de Córdoba,, JORGE DAMIANOVICH OLIVEIRA.

4. — Si los ocupantes del aparato sobreviven, se plantea la necesidad de rescatarlos, muy especialmente si el hecho ha sucedido en regiones desérticas o sobre el mar.

5. — Debe tenerse presente que la instantaneidad con que suceden generalmente los accidentes, neutraliza las posibilidades de poder mantener un contacto radial ordenado a fin de pedir socorro. Lo común será un angustioso mensaje dando la posición aproximada del avión, seguido del silencio.

6. — Es de imaginar la precaria situación de los accidentados, la que se agrava aun más, si cabe, en el mar, ya que el naufragio del avión es el corolario normal del evento, con lo que sus ocupantes quedan a merced del elemento.

7. — Cuando el aeromóvil accidentado es un hidroavión, el peligroso predicamento está más atenuado, ya que por sus características estructurales, ese aparato podrá soportar un lapso mayor en la superficie del agua; quizás el suficiente para permitir la llegada de socorros. Ello cuando el amaraje ha sido hecho con felicidad, lo que no siempre sucede (1).

8. — Aparece, pues, imperiosa una obligación: la de salvar la vida de quienes así peligran y, además, procurar el rescate de la máquina, su carga y demás efectos transportados.

9. — Las situaciones varían. En tierra, la asistencia y el rescate pueden hacerse por varios medios —radioeléctricos,

(1) Ejemplo reciente lo constituye el amaraje forzado del "Bermuda Sky Queen", por falta de combustible, en el Atlántico Norte, en el invierno europeo de 1947. Personal volante y pasajeros fueron rescatados por un navío meteorológico de la OACI; el aparato fué hundido por los salvadores, con autorización de los empresarios.

terrestres y aéreos—; en mar, serán aviones o buques los que realicen la tarea, sin que deba excluirse la posibilidad de que estaciones radioeléctricas capten los llamados de auxilio y alerten a los organismos competentes, que de otro modo no hubieran podido quizá conocer el hecho (2).

10.—Las operaciones de asistencia y salvamento originan un cúmulo de relaciones jurídicas y problemas, cuya adecuada solución incide, sin duda, en beneficio de la seguridad de la vida humana.

El Derecho Marítimo.

11.—Cuando se trata de asistencia y salvamento de buques en el mar, la rama del derecho que rige las relaciones que de esa actividad nacen, presenta soluciones de sólido abo- lengo y de indudable trascendencia práctica.

12.—Existen convenciones internacionales (3), cuyas nor- mas, sistematizando la obligación de acudir en socorro de náu- fragos, rol a cumplir por los actores del salvamento, determi- nación del monto de la remuneración, prorrateo, jurisdicción competente y plazos de prescripción, han traducido ordena- damente al léxico jurídico, costumbres y leyes de vieja data. Bien dice Arnold W. Knauth que así, viejas costumbres del mar “adecuadas y modernizadas por convenios multilatera- “les, han quedado claramente definidas, bien comprendidas “por los marinos y ajustadas a los intereses afectados” (4).

(2) Cfr. Amadeo Giannini en “Nuovi Saggi di Diritto Aeronau- tico”; impresa por A. Giuffré en Milán en el año 1940; pág. 327, del tomo 2º.

(3) Convenciones de Bruselas de 1910 y de Londres de 1929.

(4) ARNOLD W. KNAUTH: “The Aviation Salvage at Sea Con- vention of 1938”, publicada en el volumen 10 de “The Air Law Review”, pág. 147.

El tema en derecho aeronáutico.

13. — En el ámbito jurídico-aeronáutico, la cuestión se presenta de modo especial. En primer lugar, no hay abolengo como el que informa las soluciones jurídico-marítimas, ni se cuenta con la ley internacional que reglamente, en texto único, las varias posibilidades, con criterio específicamente aviatorio.

14. — Como se verá, se ha recurrido al arbitrio de aplicar el derecho marítimo. Empero, esa no es la solución porque el asunto —repito— se presenta en forma especial, al provenir de una nueva actividad. En este estado, no está demás recordar, que en caso sonado, se declaró por un tribunal, que los principios del derecho marítimo no eran operantes en el supuesto de salvamento de aeromóvil en el mar, porque “un hidroavión no es un barco” (5) y, a pesar del tiempo transcurrido desde el momento del fallo, sus considerandos conservan interés para los estudiosos.

(5) Se trata del fallo recaído en el pleito “Watson c/ R.C.A. “Victor”, transcripto en las páginas 543/48 del tomo 1 de “Aviation Cases”, impreso por Commerce Clearing House Inc.

En 1932, un hidroavión piloteado por el Coronel G.P. Hutchinson, y en el que, además del personal volante, viajaba la familia del piloto, se accidentó cerca de Groenlandia, descendió y naufragó. Los sobrevivientes se refugiaron en una roca, a la que consiguieron llegar junto con material fotográfico, avaluado en tres mil libras esterlinas.

Rescatados por un barco, cuyo capitán reclamó indemnización por trescientas libras esterlinas, el fallo en lo que atañe al párrafo 14, expresa:

“¿Puede un hidroavión ser considerado buque, a fin de aplicarle —junto con su cargamento— los principios sobre salvamento en el mar? ... parece imposible aceptar, dentro de la acepción normal inglesa, corriente entre comerciantes, marinos y gente dedicada a cuestiones del mar, que esta cosa (hidroavión) pueda ser un buque, barco o embarcación”.

El juzgador rechazó la demanda por el motivo substancial señalado.

15. — Cuando se salvan buques y personas en el mar, lo normal es que haya cosas —buque y carga— como para asegurar una remuneración. Cuando se trata de un avión, lo común es que se destruya el aparato con su carga y, aparte de algunos elementos de uso personal y equipaje librados del desastre, no haya bienes que salvar.

16. — En nuestra materia, el rasgo característico lo constituye que fundamentalmente se salvan vidas. Y bien, ¿sería pertinente una retribución por ello? ¿Cómo se la justificaría? ¿Cómo se la calcularía? ¿Cuáles los tribunales competentes? La solución legislativa internacional de estos y otros interrogantes afines, regularizaría la situación, robusteciéndose, por ende, los principios dirigidos a proteger la seguridad de la vida humana en la explotación del espacio aéreo.

17. — Es preciso, pues, considerar la preparación de instrumentos legislativos internacionales que respondan a la necesidad de reglamentar jurídicamente estos hechos nuevos, sin recurrir al paliativo implícito en el préstamo de soluciones por parte de disciplinas similares. *Ex facto Jus*.

Soluciones nacionales.

18. — Varios países se han ocupado del asunto en su órbita legislativa nacional. Valga la mención del Código Brasileiro do Ar que dedica varios artículos a la “Assistência e Salvamento” (6); el “Codice della Navigazione” de Italia que

(6) Art. 118: “Todo comandante ou piloto de aeronave em vôo “deve assistência, sem prejuizo para a própria segurança, a quem quer que, no mar, ou a bordo de aeronave em perigo, “corra risco de vida ou seja vítima de avarias”.

legifera sobre “Assistenza e del Salvataggio” (7); el Código de Legislación Aeronáutica del Uruguay que se ocupa del “Auxilio y Salvamento” (8) y la Ley de Bases para un Código de Navegación Aérea de España de 1947, que le dedica su Base décimo quinta.

19.— En el Instituto de Derecho Aeronáutico de la Nación, la Comisión Redactora de un Anteproyecto de Código Aeronáutico, instituída en cumplimiento de Resolución del Ministro de Aeronáutica, Brigadier D. César R. Ojeda —disponiendo que se realizara dicho trabajo a fin de colaborar en el cumplimiento del precepto constitucional que manda un cuerpo sistemático sobre esta materia para la República Argentina— ha incorporado disposiciones al respecto en su articulado.

Legislación internacional.

20.— Varios textos internacionales han incluido normas relativas a tan importante tópic de derecho privado aeronáutico, con anterioridad a la sanción de la Convención de Aviación Civil Internacional de 1944.

París, 1919.

21.— La “Convención para la Reglamentación de la Navegación Aérea Internacional” firmada en París el 13 de

(7) Art. 981: “Obbligo di Assistenza a navi o aëromobili in pericolo. La assistenza a nave o ad aëromobile in mare o in “acque interne, i quali siano in pericolo di perdersi, ovvero ad “aëromobile caduto o atterrato in regioni desertiche, è obbligatoria, in quanto possibile...”.

(8) Art. 166: “Los comandantes de aeronaves en vuelo deberán “prestar auxilio que no perjudique a su seguridad, a las aeronaves a su vista que, en el mar o en lugares donde no “existan poblados próximos, sufran accidentes que pongan en “peligro la vida de las personas de a bordo”.

octubre de 1919, dispuso la aplicación de normas jurídico-marítimas a la solución de problemas originados por el auxilio de aviones perdidos en el mar (9).

22. — Resalta el texto citado por escueto y unilateral, ya que sólo se refiere a uno de los términos del problema, la asistencia en el mar, orillando lo relativo a tierra. No era ésta la solución más adecuada.

23. — Wegerdt en difundido artículo (10), criticó el contenido de la norma, señalando que sería resistida la solución, tanto por los empresarios aerocomerciales, como por intereses navieros. Juzgaba que los primeros estimarían excesivos los precios a pagar por asistencia y salvamento, mientras los segundos verían con recelo la circunstancia de que el límite máximo fijado a la remuneración —el valor del avión— no cubriría los gastos del salvamento.

Otras convenciones.

24. — Igual criterio que la de París, adoptaron la Convención de Madrid de 1926 (11) y la Convención de La Habana de 1928 (12).

(9) Art. 23: “El salvamento de las aeronaves perdidas en el mar, “ será regulado salvo estipulación contraria, por los principios del derecho marítimo”.

(10) “Germany and the Aerial Navigation Convention at Paris, October 13, 1919”; publicado en el volumen 1, año 1930, página 23 del “Journal of Air Law”.

(11) Art. 26: “El salvamento de los aparatos perdidos en el mar, “ se regulará, salvo convenios en contrario, por los principios “ del derecho marítimo”.

(12) Art. 25: “The salvage of aircraft lost at sea shall be regulated, in the absence of any agreement on the contrary, by “ the principles of maritime law”.

El Citeja.

25. — Era evidente la necesidad de contar con reglamentación más amplia y detallista para aspecto medular, y a ello dedicó sus afanes el Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos, por resolución tomada en Budapest en 1930.

26. — Citeja encaró el problema, inicialmente, formulando principios comprensivos de la asistencia y salvamento en mar y tierra. Este criterio, a mi juicio acertado, inspiró la preparación del proyecto presentado a la novena sesión del comité tenida en Berlín en 1934.

27. — Empero, se impuso otro temperamento, que consideraba imperioso reglamentar la asistencia en mar, en tanto vacilaba sobre la urgencia de proceder análogamente respecto del aspecto terrestre (13). Los expertos italianos han contestado esta posición —como bien señala Giannini— al indicar la necesidad de mantener la unidad sistemática en la reglamentación de esta institución, teniendo en cuenta la útil experiencia en tierra, en donde los siniestros no son de ningún modo menos frecuentes que en el mar (14).

28. — Resuelto el estudio por separado, el Experto Ripert se encargó del primer tema y su colega Vivent del segundo. La asistencia y salvamento en tierra fué sistematizada en proyecto, cuyo texto fué presentado a la reunión de Berna de 1936 y continuó siendo estudiada hasta la ruptura de hostilidades de la Segunda Guerra Mundial. Fué incluido entre los asuntos de la Comisión Jurídica de la Primera Asam-

(13) KNAUTH, Arnold W.: obra citada, pág. 150.

(14) GIANNINI, Amadeo: obra citada, pág. 349.

blea Interina en 1946 ⁽¹⁵⁾ y se decidió postergar su consideración para futuras reuniones ⁽¹⁶⁾, habiendo sido incorporado finalmente al plan de trabajo del Comité Jurídico de OACI.

La Convención de 1938.

29.— El proyecto Ripert, aprobado en Berna en 1936, fué sometido a la IV Conferencia Internacional de Derecho Privado Aeronáutico celebrada en Bruselas del 19 al 28 de septiembre de 1938, la que finalmente aprobó el texto definitivo de la “Convención para la Unificación de Algunas Reglas Relativas a la Ayuda y Salvamento de Aviones o por Aviones en el Mar”, firmada por representantes de dieciséis países, ad referendum de la posterior ratificación constitucional ⁽¹⁷⁾.

30.— El redactor del proyecto, abrevó fundamentalmente en el derecho marítimo ⁽¹⁸⁾, no obstante lo cual, el artícu-

(15) Sobre OPACI y OACI, ver mi artículo “La Organización de Aviación Civil Internacional”, publicado en el 1er. semestre de esta Revista.

(16) “La IV Asamblea Interina, resolvió: “Que la consideración del proyecto de Convención de Citeja sobre asistencia y recuperación de aeronaves por aeronaves en tierra, sea postpuesta y que los problemas técnicos implicados en el asunto de que se trata en este proyecto de convenio, sean estudiados más ampliamente por el Consejo en conexión con sus proyectos pendientes”.

(17) Además del convenio citado, se aprobó el “Protocolo Adicional” a la Convención de Roma de 1933, daños a terceros en superficie.

(18) “...cet avant-projet est directement inspiré de la Convention Internationale de Bruxelles du 1910 sur l'assistance et le sauvetage maritime...”. Transcripto por GIANNINI, en pág. 351 de la obra citada.

lado contiene algunas innovaciones de valor dirigidas a contemplar la solución de cuestiones nacidas de la actividad aviatoria. Para el análisis, agruparé las disposiciones de acuerdo con un criterio sistemático, así como con buen sentido lo hace el profesor Knauth (19).

Sistema.

31. — En cuatro pueden agruparse las normas del convenio. Un primer grupo sobre estipulaciones generales y protocolos; un segundo, relativo a la asistencia de pasajeros y personal volante en el mar, en peligro, a raíz de accidente aviatorio; un tercero, referente a la asistencia y salvamento de aviones y su remuneración así como al supuesto de asistencia de personas y cosas; y, finalmente, un cuarto, con normas procesales.

Estipulaciones generales.

32. — A fin de conseguir la más rápida vigencia internacional, el convenio imponía a los contratantes la adopción de todas las medidas necesarias para poner en vigor sus reglas (20) y una vez recibida la quinta ratificación del texto auténtico —redactado en un solo ejemplar en francés (21)— entraría en vigencia (22) y quedaba abierta la adhesión (23).

(19) KNAUTH (obra cit., pág. 153, vta.), agrupa los temas así: a) asistencia a personas en peligro; b) salvamento de avión y cosas; c) salvamento simultáneo de personas y cosas; d) disposiciones relativas a reclamaciones por salvamento de personas y cosas; y e) la convención como ley.

(20) Artículo 1.

(21) Artículo 18.

(22) Artículo 19. (2).

(23) Artículo 20.

33. — Su ámbito de aplicación alcanzaba a todas las situaciones en que alguno de los protagonistas —salvador o salvado— avión o buque, estuviera matriculado en una de las partes contratantes (24). Quedaban excluidos de sus disposiciones los aviones y los buques militares, aduaneros o de policía (25).

34. — Dos años después de haber comenzado a regir, podría ser pedida su reforma por cualquier parte contratante (26) a cuyos efectos sería reunida una conferencia diplomática.

35. — La Convención podía ser denunciada y los efectos de la denuncia se producirían sólo respecto de la parte que la efectuara, seis meses después del acto de notificación de la denuncia (27).

Asistencia a personas en peligro.

36. — Es mandato tradicional el auxilio a los semejantes que, en el mar, están en peligro. Este imperativo aparece relevante para capitanes de buque y comandantes de avión Eurico Pablo Valle analiza elocuentemente este deber moral al comentar las prescripciones del código “do Ar” (28). El convenio transforma, en lo que a náufragos de aviones atañe,

(24) Artículo 17.

(25) Artículo 16.

(26) Artículo 23.

(27) Artículo 21.

(28) “Direito Aeronautico Brasileiro”, editado por Coelho Branco Flo, en 1947. Ver páginas 85, 86, 87 y 88.

el deber moral en estricto deber jurídico (29), cuya inobservancia hace posibles de sanción a los culpables (30).

Qué es asistencia.

36. — Asistencia es, en el lenguaje de la convención, “todo socorro prestado a persona en peligro, en el mar”. Socorro que aun puede concretarse al envío de mensaje a quienes concurrirán al rescate con medios idóneos, de los que quizás no disponga quien avista a los accidentados, y no obstante lo cual, será a quien éstos deberán su vida por haberlos ubicado y dado su situación (31). Esta prescripción es comprensiva e inteligente.

37. — Si la asistencia la practica quien no está obligado a hacerlo, la ayuda se califica de espontánea y quien la realiza tiene, con ciertas limitaciones, derecho a una indemnización, cuyo alcance se explica en el párrafo 39. También puede ocurrir que haya un auxilio impuesto al accidentado, a pesar de su rechazo “expreso y razonable”. Igualmente se prevé la posibilidad de que el accidente haya sido provocado

(29) Art. 2 (1): “Toute personne exerçant les fonctions de commandant à bord d'un aéronef est tenue de prêter assistance à toute personne se trouvant en mer, en danger de se perdre, p u autant q'elle puisse le faire sans danger sérieux pour l'aéronef son équipage, ses passagers ou d'autres personnes”.

“(2): Tout capitaine de navire est tenue, dans les conditions prévues au paragraphe (1), et sans prejudice des obligations plus étendues lui incombant d'après les lois et Conventions en vigueur, de prêter assistance a toute personne se trouvant en mer en danger de se perdre sur un aéronef ou à la suite de l'avarie d'un aéronef”.

(30) Art. 2 (6): “Les législations nationales détermineront les sanctions pénales destinées à assurer l'exécution de cette obligation et les Hautes Parties Contractantes se comuniqueront réciproquement par voie diplomatique le texte de ces dispositions”.

(31) Artículo 2 (3).

por quienes pretendan luego practicar la asistencia, o que aumenten los daños de modo fraudulento ⁽³²⁾, supuesto este en que el convenio priva de cualquier derecho pecuniario a quien así procede.

Excepciones.

38. — La imposición de asistir del artículo 2, está condicionada en sus posibilidades de implementación; así, no funcionará:

- a) cuando signifique peligro para el aparato, personal, pasajeros u otros;
- b) cuando no esté en viaje ni listo para despegar o zarpar;
- c) cuando otros, en iguales o mejores condiciones, ocurran al salvamento ⁽³³⁾.

Resarcimiento.

39. — Quienes asisten, tienen derecho al reembolso de los gastos incurridos con motivo de la operación efectuada, así como los daños sufridos por tal causa. Los asistentes espontáneos sólo concurren en la medida de utilidad que haya tenido su intervención; los que cumplen con el deber del artículo 2 siempre tienen derecho al reintegro ⁽³⁴⁾.

40. — El pago del resarcimiento debe hacerlo el explotador del avión auxiliado ⁽³⁵⁾. La designación del explotador introduce uno de los nuevos conceptos que informan la teoría de la responsabilidad aeronáutica, también consagrado en la

(32) Artículo 8,

(33) Argumento de los incisos 1, 2, 4 y 5 del artículo 3.

(34) Artículos 3 y 7.

(35) Artículo 3 (3).

Convención sobre daños a terceros en superficie, firmada en Roma en 1933 (36).

Limitación al monto del resarcimiento.

41. — El monto del reintegro está limitado por el convenio, a la suma de cincuenta mil francos por persona salvada, con un tope máximo de quinientos mil francos sea cual fuere el número de personas auxiliadas. Si nadie ha resultado rescatado, el reintegro no podrá exceder de cincuenta mil francos (37).

42. — El fundamento de esta limitación es el mismo que informa disposiciones similares de las Convenciones de Varsovia de 1929 y Roma de 1933. Procúrase así prevenir quebrantos a las empresas aerocomerciales, sujetas a imprevisibles indemnizaciones, de aplicarse estrictamente los principios del derecho común sobre responsabilidad, quebrantos que podrían muy bien provocar la detención del progreso aviatorio, así como contemplar equitativamente los intereses de los damnificados por el siniestro.

Justificación.

43. — La innovación que significa la norma del artículo 3, se justifica plenamente a mi juicio. Debe aclararse bien que no se trata de premiar ni pagar un estipendio por salvar la vida humana —como parece haberse interpretado— sino de evitar que quien cumplimenta la obligación del artículo 2 se vea perjudicado patrimonialmente; se limita a un reintegro

(36) Artículo 14: “Est qualifié “exploitant” de l’aéronef, toute “personne qui en a la disposition et qui en fait l’usage pour “son propre compte...””.

(37) Artículo 3 (4).

de los gastos hechos para asistir, los que ejemplifica Arnold Knauth diciendo que serán “unas horas más de consumo de combustible, un exceso en el pago de salarios y el importe de algunos radios” (38) y a la indemnización de los daños sufridos, cuando los haya.

44. — Si poner un precio a la vida humana puede válidamente ser tachado de inmoral, no menos injusto sería hacer recaer los gastos provocados por la ayuda, a quien la ha practicado. Por ello el fundamento de los argumentos del relator del proyecto de Berlín de 1934, aparecen razonables y bien fundamentados (39).

45. — Este reintegro no se confunde con ninguna otra remuneración y permanece inalterable para el que asistió vida humana, aun cuando también concurra a reclamar remuneración por salvamento de avión y/o carga con otros (40).

Asistencia o salvamento de avión.

46. — Conforme lo previsto en párrafo 31, considero ahora la asistencia o salvamento de avión o cosas en él transportadas, supuesto en el que se declara procedente una remuneración a quienes lo practican y cuya estimación se hace a la luz de los factores que detallo —siempre que haya habido un resultado útil—:

- a) éxito obtenido;
- b) valor de las cosas salvadas;
- c) esfuerzos, méritos, tiempo empleado, peligros corridos, daños sufridos y gastos hechos por el salvador (41).

(38) KNAUTH, Arnold W., obra citada, página 157.

(39) GIANNINI, transcribe en el II tomo de “Nuovi Saggi”, pág. 343, los argumentos del experto Ripert.

(40) Artículo 7.

(41) Artículo 4 (1), a) y b).

47. — El importe de la remuneración —que se debe aún cuando salvador y salvado integren equipo del mismo explotador— reconoce como límite en cuanto a su monto, el valor de las cosas salvadas, en el momento de la finalización de las operaciones relativas ⁽⁴²⁾, quedando excluidos como posibles elementos, los efectos personales y equipajes de pasajeros y personal volante, así como la materia postal transportada ⁽⁴³⁾.

48. — El convenio manda que la remuneración sea pagada al “avión o buque”. Knauth califica esta disposición de “taquigrafía jurídica” que debe interpretarse como significando personal volante o tripulación. No obstante, el convenio también parece prever la posibilidad de que el explotador entre en el prorrateo ⁽⁴⁴⁾.

Asistencia o salvamento de personas o cosas.

49. — Las prescripciones del instrumento sub-examen, no aparecen del todo claras en el caso del subtítulo, razón por la cual las interpretaré del modo siguiente:

- a) cuando hay asistencia de personas y salvamento de cosas por los mismos agentes, se hará una repartición equitativa, aplicando los principios del resarcimiento y la remuneración ⁽⁴⁵⁾;
- b) cuando el auxilio a las personas y el salvamento de cosas es simultáneo, quienes asistieron personas detentan un doble derecho: i) el del artículo 3 que les pertenece; ii) independientemente de aquél, su parte en el prorrateo de la remuneración del artículo 4 ⁽⁴⁶⁾.

(42) Artículo 4 (3).

(43) Artículo 10.

(44) Artículo 6.

(45) Artículo 5.

(46) Artículo 7.

Pluralidad de agentes.

50. — Cuando son varios los agentes que han intervenido en la asistencia de personas o en la asistencia y salvamento de aviones o su carga, deberá hacerse un prorrateo dentro de los límites de resarcimiento y remuneración fijados por los artículos 3 y 4 respectivamente (47).

Jurisdicción competente.

51. — Las cuestiones provocadas por el ejercicio de las acciones por reclamo de resarcimiento o remuneración serán ventiladas, a elección de los actores:

- a) ante los jueces del domicilio del demandado; o
- b) ante los jueces del lugar donde han tenido lugar las operaciones de asistencia o salvamento;
- c) ante los jueces del lugar donde se embargó el avión o la carga, de haber ello sucedido (48).

Prescripción.

52. — Prescriben por dos años, a contar desde la terminación de las operaciones de asistencia o salvamento, las acciones en reclamación de resarcimiento o remuneración y por un año, a contar desde el día en que fué hecha efectiva, el derecho del explotador para recurrir contra los cargadores a fin de conseguir el reintegro de las sumas abonadas en concepto de remuneración (49).

(47) Artículo 3 (5) y artículo 4 (5).

(48) Artículo 13.

(49) Artículo 11 (1) y (2).

Asistencia y salvamento de buques.

53. — No obstante referirse la Convención a la asistencia y salvamento “de aviones y por aviones” en el mar, contiene previsiones referentes a la asistencia y salvamento de buques, por aviones. Así el artículo 3 (3) prevé la posibilidad de que aviones salven náufragos de buques y pone a cargo del armador el pago del resarcimiento por tal asistencia.

54. — Por su parte, el artículo 4 (6) estipula que sus reglas son operantes en el supuesto de asistencia de buque en peligro por avión (50). Ambos supuestos dejan abierta la vía de la aplicación conjunta de los principios previstos por las convenciones marítimas pertinentes.

55. — Caso práctico de asistencia aeronaval, lo constituye el ocurrido en 1947, cuando un avión de la Real Fuerza Aérea, a pedido de los armadores ante el Ministerio del Aire Británico, asistió al buque estadounidense “American Farmer”. (El caso completo figura en U. S. Aviation Reports de 1947).

Suerte de la Convención.

56. — Pese a las expectativas suscitadas y al claro interés práctico que revestía, la convención no ha sido ratificada. No se considera que pueda atribuirse la ausencia de ratificaciones a desinterés; antes bien, cabe preguntarse si el especial momento político por que atravesó el mundo durante el lapso 1939 a 1945 no previno de modo completo la posibilidad de dedicarse con calma a la consideración de problemas de esta índole.

(50) Igual que el argumento del artículo 3 (3).

Chicago, 1944.

57. — El tema de la búsqueda y salvamento de aviones ha sido contemplado por la Convención de Aviación Civil Internacional en el artículo 25 en virtud del cual los Estados Contratantes se comprometen a cooperar en la ayuda a los aviones en peligro, así como a integrar el esquema ordenado que en ese sentido estructure el Organismo.

58. — Precisamente, al tratarse la Búsqueda y Salvamento de Aviones en Peligro (SAR) ⁽⁵¹⁾, la remuneración por servicios estatales de esta índole, fué motivo de consideración por el Consejo de Aviación Civil Internacional, que solicitó dictamen al Comité Jurídico, solicitándole que lo estudiara junto con la Convención de Bruselas de 1938 y el proyecto de asistencia y salvamento en tierra.

59. — El Comité Jurídico designó un subcomité a tales efectos —uno de cuyos integrantes fué nuestro compatriota el Capitán de Justicia D. Armando Antonio Irungaray— el que estudió detalladamente la cuestión durante 1948. Al cabo de su estudio, el Comité Jurídico señaló la conveniencia de contar con una política de parte de la OACI, en lo atinente a operaciones de búsquedas y salvamento y consiguiente remuneración; y, en cuanto a la Convención de 1938, se circuló un cuestionario entre los Estados miembros cuyas respuestas revelaron que se consideraba necesario revisar la Convención de 1938, pero que el asunto que más preocupaba era “no la remuneración privada entre individuos por concepto de ayuda

(51) Sigla de “Search and Rescue”, normas para Búsqueda y Salvamento de aviones.

“ sino la remuneración entre Estados por operaciones de búsqueda y salvamento ” (52).

60. — El problema, en su planteamiento actual trasciende la esfera del derecho privado y pasa al derecho público y su consideración está en proceso por la OACI, de acuerdo con la última información que se dispone.

JORGE DAMIANOVICH OLIVEIRA

(52) Actas de la Quinta Sesión del Comité Jurídico; Doc. 6029 — LC/126, Introducción, página XXIII.