

Aeronaves Deportivas Livianas

La categoría que salvó a la Aviación General

Por Gustavo Marón

La profesión de abogado es muy ingrata. Se nos critica todo el tiempo, pocas veces se nos reconocen los méritos y generalmente se nos hace responsables de perjuicios en los que no tuvimos nada que ver. Pero en esto de las Aeronaves Deportivas Livianas, tengo que reconocer que la culpa fue de los abogados.

Todo comenzó el 24 de enero de 1963, cuando la Suprema Corte de Justicia del Estado de California se pronunció en el caso “*Greenman versus Yuba Power Products Incorporated*” [*Supreme Court of California*. 26 59 Cal.2d 57, 377P. 27 Cal. Rep. 697. LA N° 26976. 2d 1153, 104 Cal. Rep. 433 1972]. Se trató simplemente de un reclamo de responsabilidad civil pues el actor se había lastimado mientras usaba un taladro eléctrico deficiente. La empresa fabricante del taladro contestó la demanda diciendo que el hecho se había producido mucho después de haber sido vendido el producto y que, por el transcurso del tiempo, se encontraba extinta la garantía postventa. En los términos de la ley norteamericana por entonces vigente, ello hubiera bastado para rechazar la demanda. Sin embargo, la Corte de California hizo lugar al reclamo argumentando que, en los casos productos deficientes, la responsabilidad no debía decidirse en función de lo previsto en la ley o en función de las garantías contractuales pactadas por las partes al vender o comprar, sino en función del riesgo ínsito de la cosa.

El caso *Greenman* revolucionó los estrados judiciales norteamericanos, pues a partir de entonces los fabricantes pasaron a ser responsables por daños generados por sus productos sin necesidad de que los damnificados tuvieran que probar negligencia, impericia, imprudencia o apartamiento de las reglas de control de calidad en el proceso productivo. En simultáneo, quedaron abolidos los acuerdos privados de limitación de responsabilidad, pues el reclamo fundado en el riesgo inmanente de la cosa podía prosperar cualquiera fuera el coto, corsé o plazo de vigencia que hubieran pretendido ponerle las partes (incluso en términos de garantía). Se habían sentado las bases del moderno estándar norteamericano de responsabilidad objetiva (*strict liability*), que poco tiempo después se convertiría en ley.

Y es aquí donde entran en escena los abogados, pues el caso *Greenman* proveyó a mis colegas norteamericanos de una herramienta demoledora contra cualquier fabricante. Como el caso líder había sido pronunciado por la Suprema Corte de California, no es de extrañar que los primeros reclamos fundados en *strict liability* tuvieran lugar, precisamente, en ese Estado. El dato sería irrelevante de no ser porque California concentraba en 1963 el treinta por ciento de la flota de Aviación General de los Estados Unidos, con miles de hermosos aviones volando por su cielo siempre azul. Buena parte de esta flota había sido fabricada en las décadas de 1940 y 1950 por empresas tales como Beechcraft, Bellanca, Cessna y Piper. Lo que vino a continuación fue una verdadera ola de acciones civiles contra dichos fabricantes, con fundamento en cualquier defecto de sus productos, fuera real o inventado. El criterio de la *strict liability* se perfeccionó en California y a principios de la

década de 1970 comenzó a extenderse por todos los Estados Unidos. Como era de esperarse, los abogados se hicieron más y más precisos en la fundamentación de sus demandas y pronto descubrieron que la industria aeronáutica les representaba una fuente virtualmente inagotable de ingresos. Y es que para 1970, ya con hombres caminando en la Luna, era relativamente sencillo encontrar defectos (reales o inventados) en aviones producidos treinta años antes.

Las fábricas aeronáuticas subestimaron el peligro en el que estaban y se limitaron a contratar pólizas de seguros industriales que cubrieran ese nuevo riesgo que significan las demandas por *strict liability*. Y así, convencidas de que eso sería suficiente, se dedicaron a hacer lo que mejor hacían, que era fabricar aviones al ritmo que iba marcando el crecimiento de la economía estadounidense. Las tasas de producción se incrementaron muy rápido, desde 7.466 aviones producidos en 1971 a 17.811 en 1979, lo que representó un incremento de más del 125 % en nueve años. De lo que no se dieron cuenta los fabricantes es que, junto con ésta explosión productiva, también se expandieron los juicios por calidad de producto al amparo de la *strict liability*. Para enjugar y prevenir las indemnizaciones, las empresas aseguradoras fueron aumentando el precio de las pólizas de seguro industrial para los fabricantes, quienes a la vez trasladaron el costo al valor final de producto, lo que a la vez disparó a las nubes el precio unitario de cada avión.

Así, la avaricia de los abogados (y de sus clientes, nunca olvidar a sus clientes) terminó hundiendo a la industria de Aviación General. Esto explica que de los 17.811 aviones fabricados en 1979 se cayera a sólo 811 unidades en 1993, una pasmosa declinación del 95,5 %. Como dejaron de producirse aviones, simétricamente dejaron de recibirse pilotos. Y aunque la caída en este punto no fue tan pronunciada, sí fue muy importante pues representó un 32 % computado entre los 357.500 pilotos formados en 1980 y los 288.078 formados en 1993. El impacto por pérdida de puestos de trabajo fue terrible, pues de 40.000 operarios que empleaba la industria de Aviación General en 1980 sólo quedaban 21.580 en 1991. Como bien dijo un especialista de seguros de Lloyd's de Londres, la principal re-aseguradora de las aseguradoras aeronáuticas, "*estábamos bien preparados para lidiar con los riesgos de la aviación, pero no con los riesgos del sistema legal norteamericano*".

Después de largas discusiones entre los fabricantes aeronáuticos norteamericanos nucleados en la *General Aviation Manufacturers Association* (GAMA), se llegó a la conclusión de que la única solución estable al problema generado por la *strict liability* era solicitar al Congreso de los Estados Unidos que sancionara una ley que, sin negar el concepto mismo de responsabilidad objetiva, acotara temporalmente se aplicabilidad. Es decir, los fabricantes coincidieron en fijar un plazo de prescripción para los reclamos, única forma de otorgar seguridad jurídica a sus accionistas, a los inversores y a las aseguradoras que cubrían los riesgos por calidad de producto. Aunque hubo discrepancia respecto de cuál debería ser el plazo de prescripción de las acciones (oscilaba entre 10 y 20 años), todos coincidieron en que esa era la vía más segura y sensata para salir del brete.

El problema fue que los abogados litigantes no pensaban lo mismo, particularmente aquellos que estaban haciendo ricos a sus clientes (y a ellos mismos) a costa de la industria aeronáutica. Y si un abogado litigante suele ser algo molesto y urticante, imagine el lector

lo que pueden llegar a ser miles de ellos reunidos una asociación profesional que persigue el resguardo de sus intereses. Ese infierno tan temido se materializó en ésta historia bajo la forma de la *Association of Trial Lawyers of America* (ATLA), cuyo poder de lobby era realmente demoledor. Esto explica que fueran bloqueados por ATLA todos los proyectos de ley presentados en el Congreso norteamericano a instancias de GAMA, todos los cuales contemplaban la prescripción temporal de las acciones fundadas en la *strict liability*.

Parece que al final los ejecutivos de GAMA se dieron cuenta que una cosa era tener razón y otra cosa muy diferente era poder convertir esa razón en ley, lo que los obligó a tener que dialogar con los demás interesados en la reactivación de la industria aeronáutica. De aquel diálogo surgió la formación de un frente común entre GAMA y la asociación de propietarios de aviones y pilotos de los Estados Unidos (*Aircraft Owners & Pilots Association*, AOPA), el gremio de los empleados de las fábricas aeronáuticas (*International Association of Machinists and Aerospace Workers*, IAMAW) y los representantes del Estado de Kansas en el Congreso de los Estados Unidos (dado que en Kansas estaba ubicada la ciudad de Wichita, el principal polo productor de aeronaves de Aviación General del mundo).

Recién entonces, y a través de la entente formada por industriales, trabajadores y propietarios, el proyecto de ley de GAMA accedió al Congreso el 14 de septiembre de 1993 como iniciativa de Nancy Kassebaum, Senadora del partido Republicano por Kansas. El texto terminó convertido en la denominada Ley de Revitalización de la Aviación General (*Public Law 103-298, General Aviation Revitalization Act*) promulgada por el Presidente Bill Clinton el 17 de agosto de 1994. La norma estableció una suerte de escudo protector contra las acciones de responsabilidad civil dirigidas contra fabricantes de aeronaves de menos de 20 pasajeros y que no estuvieran afectadas a servicios de transporte regular. Conforme a la nueva ley, los fabricantes no serían responsables por los daños que pudieran generar sus productos después de 18 años de fabricados, ni tampoco serían responsables los autopartistas después de 18 años de instalados sus partes o repuestos en aeronaves nuevas o usadas.

Me gustaría decir que, después de tanto esfuerzo, la *General Aviation Revitalization Act* representó un triunfo de los fabricantes, pero no fue así. Para cuando la ley fue sancionada el daño estructural ya estaba hecho a nivel industrial. Cessna Aircraft Company, con mucho el fabricante más prolífico de los Estados Unidos, había sido adquirida por General Dynamics Corporation en septiembre de 1985 y, en plena expansión del problema de la *strict liability*, los nuevos dueños decidieron retirarse del segmento de Aviación General, suspendiendo en 1986 la producción de todos sus modelos propulsados por hélice (con excepción del modelo 208 *Caravan* destinado al Transporte Aéreo y al Trabajo Aéreo). Cuando la ley de revitalización fue sancionada la empresa volvió a fabricar aviones de hélice, pero en forma limitada y sólo respecto de tres modelos en particular (el 172 *Skyhawk*, el 182 *Skylane* y el 206 *Stationair*), concentrándose principalmente en jets ejecutivos.

Lo mismo ocurrió con Beech Aircraft Corporation, que en medio de la crisis de la *strict liability* fue adquirida por Raytheon Corporation, momento en el cual la producción de aeronaves de Aviación General se restringieron al monomotor *Bonanza* y el bimotor *Baron*.

Respecto de Piper Aircraft Corporation la cirugía fue muchísimo mayor, pues luego de su declaración de quiebra y renacimiento como The New Piper, la producción se concentró en una sola fábrica (Vero Beach, Florida) donde sólo se restableció la producción de los modelos PA-28 *Archer/Arrow/Warrior*, PA-34 *Seneca* y PA-44 *Seminole*. Para peor, resultó que luego de sancionada la ley de reactivación las compañías aseguradoras no redujeron sus primas de cobertura. De ésta forma se llegó a los precios que hoy exhiben un Cessna 182 *Skylane* o un Piper PA-28 *Archer* recién salidos de fábrica. Comparados a moneda constante, estos precios nada tienen que ver con lo que valían los mismos aviones en 1983. La culpa, por supuesto, la tienen los avaros abogados de California (y sus clientes).

Lo interesante de ésta historia es que no todos los actores quedaron atrapados en el juego perverso de abogados y aseguradoras. Mientras el drama de la *strict liability* se desarrollaba en los estrados judiciales, y al tiempo que los precios de los productos de Aviación General iban en aumento, miles de particulares se volcaron a la búsqueda de alternativas para llevar adelante el vuelo deportivo. Estados Unidos ya tenía una fuerte matriz de constructores experimentales, pero fue en éste período en el que florecieron diseñadores y productos realmente innovadores, desde los ultralivianos motorizados de principios de la década de 1980 a los diseños futuristas de materiales compuestos de fines de la misma década.

La construcción experimental burló por completo el laberinto de la *strict liability*, sencillamente porque el fabricante era el propio usuario (o viceversa). Se generó entonces un círculo cerrado de constructores-usuarios y un mercado paralelo, los que progresivamente se fueron expandiendo hasta alcanzar los niveles actuales. En el proceso jugó un papel fundamental la *Experimental Aircraft Association* (EAA), cuyos dirigentes supieron leer acertadamente los signos de los nuevos tiempos, favoreciendo el desarrollo de diseñadores y fabricantes artesanales. Entre 1990 y 2004 la EAA generó una verdadera revolución silenciosa que al principio fue subestimada, progresivamente fue entendida y, finalmente, terminó siendo aceptada como la única solución posible para sacar del estancamiento a la Aviación General. En el proceso los constructores experimentales se fueron transformando en verdaderos fabricantes y la EAA obtuvo un poder de negociación superior al que podrían haber exhibido en su tiempo la GAMA, la AOPA y la IMAAW juntas.

Una de las principales acciones que llevó adelante la EAA para favorecer el resurgimiento de la Aviación General de la mano de los muy prolíficos fabricantes de kits experimentales, fue proponer a la autoridad aeronáutica norteamericana la consagración de una nueva categoría legal de aeronaves cuyos procesos de certificación y producción en serie no fueran tan estrictos como los previstos en las *Federal Aviation Regulations* (FAR) emitidas en concordancia con el Anexo 8 (Aeronavegabilidad) del Convenio de Aviación Civil Internacional suscripto en 1944 en Chicago.

Debía tratarse de aeronaves livianas y carentes de complejidad, cuyo único propósito debía ser el uso privado (personal o recreativo) o bien la instrucción básica. El camino fue recorrido durante varios años, hasta que en 2004, durante la Cumbre de Aviación Recreativa (*Recreational Aviation Summit*) celebrada por la Federal Aviation

Administration (FAA) y la EAA, la autoridad aeronáutica norteamericana acordó analizar el desarrollo de la industria de las llamadas Aeronaves Deportivas Livianas (*LSA, Light-Sport Aircraft*) de cara a la emisión de una normativa específica que las contemplara, tarea que fue delegada en la División de Aeronavegabilidad del Servicio de Certificación de Aeronaves (*Aircraft Certification Service, Production and Airworthiness Division, AIR-200*).

La figura de las *Light Sport Aircraft* (LSA) fue finalmente receptada por la Federal Aviation Administration en 2004 y ello fue posible a partir del excelente trabajo de los abogados de la EAA, quienes encontraron la forma de sacar del naufragio a la Aviación General, precisamente a través de la generación de una nueva categoría de aeronavegabilidad. Para ello fue preciso pensar diferente, salir de la lógica cerrada del proceso tradicional de certificación de una aeronave, abrir un camino distinto al trazado en el Anexo 8 del Convenio de Aviación Civil Internacional suscrito en 1944 en Chicago. La solución que encontraron nuestros colegas fue sencillamente brillante porque nadie se la esperó, porque resultó plenamente legal y porque le tapó la boca a todo el mundo.

Consistió, simplemente, en ir al grano. Es decir, en garantizar a la autoridad aeronáutica norteamericana que los aviones producidos bajo la nueva categoría tendrían igual o superior calidad constructiva que aquellos diseñados, certificados y fabricados al amparo de las categorías tradicionales (FAR21-FAR23). Y para evitar el engorro y el costo de los procedimientos de certificación convencionales, los abogados de la EAA propusieron un esquema simplificado pero igualmente seguro, cuya implementación quedaba restringida sólo a la nueva categoría a crear (la LSA).

Conforme a la propuesta de la EAA, los parámetros de diseño, fabricación y operación de la nueva categoría LSA no fueron generados desde la FAA sino desde una organización no gubernamental, la *American Society for Testing and Materials* (ASTM), que redactó un conjunto de normas denominadas *Consensus Standard*, las que fueron aceptadas como idóneas por la autoridad aeronáutica norteamericana. No es ocioso destacar que tanto la EAA como la ASTM eran (y siguen siendo) organizaciones civiles no gubernamentales. En particular la ASTM es una asociación sin fines de lucro que procura alcanzar entre sus miembros consensos voluntarios en cuanto al uso de materiales, productos, sistemas y servicios. En tal carácter, ASTM constituye uno de los mayores contribuyentes técnicos de la *International Standard Organization*, el ente de normalización de la Organización de Naciones Unidas. Como vemos, para salvar a la Aviación General la FAA fue permeable a los aportes constructivos generados desde el sector aeronáutico civil (a través de la EAA) y desde el sector industrial (a través de la ASTM).

Así fue que, en 2004, entró en vigencia en Estados Unidos la nueva categoría LSA, cuya mera aparición revolucionó la industria y el mercado. Cualquiera que haya visitado aquel país coincidirá conmigo en que hoy no sólo se ven “aviones conocidos” (Cessnas, Pipers, Beechcrafts), sino además toda una verdadera constelación de productos nuevos, vanguardistas y económicos. Y es que, gracias a la categoría LSA, la Aviación General volvió a ser asequible, práctica y económica. No es de extrañar por ello que, siguiendo el precedente norteamericano, el 27 de junio de 2011 la autoridad aeronáutica de la Unión Europea (*European Aviation Safety Agency, EASA*) aprobara la Decisión N° 2011/005/R de

su Director Ejecutivo, emitiendo las especificaciones de diseño denominadas CS-LSA (*Certification Specifications and Acceptable Means of Compliance for Light Sport Aeroplanes*) relativas a la nueva categoría. Europa reprodujo en lo sustancial la normativa LSA norteamericana, aceptando igualmente el uso de las ASTM “Consensus Standard” elaboradas por la industria aeronáutica estadounidense.

El mismo temperamento y la misma lógica fueron seguidos por las Autoridades de Aviación Civil de Australia, Brasil, Chile y China quienes, sucesivamente, reprodujeron las normas LSA norteamericanas, adoptando las normas ASTM “*Consensus Standard*” a los fines del diseño, fabricación y operación de la nueva categoría de aeronaves. La Argentina siguió un derrotero normativo análogo y, poniéndose a tono con el desarrollo de la industria aeronáutica internacional, el 26 de diciembre de 2012 la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) emitió la Resolución N° 969/2012 creando en nuestro país la categoría de *Aeronaves Deportivas Livianas*. La norma dispuso un verdadero combo de reformas a nuestros reglamentos vigentes, produciendo cambios sustanciales en las RAAC (Parte 1 y Parte 91) así como en los DNAR (Parte 21 y Parte 45).

Concretamente, la Resolución ANAC N° 969/2012 dispuso incorporar a la Parte 1 (*Definiciones Generales, Abreviaturas y Siglas*), Subparte B (*Definiciones Generales*) de las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC) la definición conceptual de lo que debe entenderse normativamente por *Aeronave Deportiva Liviana* (ADL); sustituir las Secciones 21.175 (b) y 21.181 (a) de la Parte 21 (*Procedimientos para la Certificación de Productos y Partes*) del Reglamento de Aeronavegabilidad de la República Argentina (DNAR); modificar la Sección 21.190 (*Emisión de Certificado de Aeronavegabilidad Especial para Aeronaves de Categoría Deportiva Liviana*) de la Parte 21 del Reglamento de Aeronavegabilidad de la República Argentina (DNAR); modificar el inciso (i) de la Sección 21.191 (*Certificados Experimentales*) de la Parte 21 del Reglamento de Aeronavegabilidad de la República Argentina (DNAR); modificar el inciso (e) de la Sección 21.193 de la Parte 21 (*Certificados Experimentales Generalidades*) del Reglamento de Aeronavegabilidad de la República Argentina (DNAR); modificar el inciso (a) (5) de la Sección 45.23 (*Exhibición de marcas de nacionalidad y matrícula*) de la parte 45 del Reglamento de Aeronavegabilidad de la República Argentina (DNAR); y finalmente incorporar como Sección 91.327 e la Parte 91 de las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC) el título relativo a *Limitaciones de Operación para Aeronaves que Poseen Certificado de Aeronavegabilidad Especial en Categoría Deportiva Liviana*.

Desde lo conceptual, la Resolución N° 969/2012 definió a la Aeronave Deportiva Liviana como una aeronave, excluido helicóptero, trike, paratrike o aeronave cuya sustentación dependa directamente de la potencia del motor (*powered-lift aircraft*), que desde su certificación original mantiene las siguientes características:

- (a) Peso máximo de despegue menor o igual a 600 kilogramos para operar solamente desde tierra, o 650 kilogramos para operar desde el agua.
- (b) Velocidad máxima en vuelo nivelado con potencia máxima continua menor o igual a 223 Km/h (120 nudos) CAS, bajo condiciones de atmósfera estándar a nivel del mar.

(c) Velocidad de nunca exceder (VNE) menor o igual a 223 Km/h (120 nudos) CAS para un planeador.

(d) Velocidad de pérdida (velocidad mínima de vuelo estabilizado) sin el uso de dispositivos hipersustentadores (VS1) menor o igual a 84 Km/h (45 nudos) CAS, con peso máximo de despegue, y para la posición del centro de gravedad más crítica.

(e) Asientos para dos personas, incluido el piloto.

(f) Un solo motor alternativo, en caso de que la aeronave sea motorizada.

(g) Una hélice de paso fijo, o variable en tierra, en caso de que la aeronave sea motorizada (excepto que la aeronave sea un motoplaneador).

(h) Una hélice de paso fijo o auto-embanderable, en caso de que la aeronave sea un motoplaneador.

(i) Cabina no presurizada (en caso de que la aeronave tenga una cabina).

(j) Tren de aterrizaje fijo (excepto para las aeronaves que van a ser operadas desde el agua o para un planeador).

(k) Tren de aterrizaje fijo o retráctil (o bien casco, para las aeronaves a operar en el agua).

(l) Tren de aterrizaje fijo o retráctil, para un planeador.

Como consecuencia de la entrada en vigencia de la Resolución ANAC N° 969/2012, en 2013 se produjo la inscripción en el Registro Nacional de Aeronaves de los tres primeros aviones matriculados en nuestro país bajo la nueva categoría ADL. Se trató de los modelos eslovacos Pipistrel *Virus*, *Taurus* y *Sinus*, todos ellos importados por Hangar 3 - Polo Aerodeportivo SRL (Aeroatelier) de La Cumbre, Córdoba, punta de lanza de una verdadera legión de nueva generación a través de la cual nuestra Aviación General comenzó a vivir la revitalización que ya se venía registrando en Estados Unidos y la Unión Europea.

Al igual que en aquellos países, al momento de la aparición de la nueva categoría la flota argentina se encontraba dominada por ejemplares obsoletos fabricados entre 1946 y 1986, aviones cuyos costos de mantenimiento y tasas de consumo empezaron a ser un cáncer para operadores particulares, escuelas de vuelo o aeroclubes. Como en el resto del mundo, la reacción del mercado argentino a la nueva categoría fue positiva, pues en ella se vio la única salida posible para continuar volando de manera segura, en aeronaves nuevas y a una fracción del costo con que se lo viene haciendo.

Es más, al amparo de la nueva categoría, el 10 de marzo de 2014 la empresa mendocina Aerotec Argentina S.A. suscribió con la firma italiana Costruzione Aeronautiche Tecnam SRL un contrato para la producción en nuestro país de cuatro modelos distintos de ADL, concretamente los Tecnam P92, P2002, P2008 y *Astore*, de los cuales se llevan entregados

a la fecha 33 ejemplares. El programa fabril, desarrollado al amparo del Taller Aeronáutico de Reparaciones Air Andes SRL (habilitación ANAC 1B-344) prevé la producción de cuatrocientas aeronaves en diez años, en base a cuatro fases distintas de integración de componentes nacionales y mano de obra local. De esta forma se procura cubrir el notorio déficit existente en Argentina en el segmento de Aviación General, reemplazando progresivamente los aviones de formación elemental de nuestras Escuelas de Vuelo, que cuentan con cuarenta años de servicio en promedio. Este programa fabril no hubiera sido posible de no haber mediado la previa consagración en nuestro país de la categoría de *Aeronaves Deportivas Livianas*.