

**2. LA REGULACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL
EMANADA DE LOS DAÑOS CAUSADOS POR
AERONAVES A LA PERSONA O PROPIEDAD
DE TERCEROS EN LA SUPERFICIE**

A. LA CONVENCIÓN DE ROMA DE 1933

La actividad aérea no sólo involucra riesgos para las personas que celebran el contrato de transporte con el porteador aéreo sino que también puede constituir una fuente de daños para terceras personas, que están en la superficie. Las personas en la superficie pueden ser lesionadas o muertas y sus propiedades pueden sufrir daños como consecuencia de fallas de una aeronave. Entre estas personas y los propietarios u operadores de las aeronaves no existe vínculo contractual alguno y, por ello, la regulación de la responsabilidad por los daños y perjuicios que se produzcan no queda sujeta a las convenciones que precedentemente se han esbozado. La ausencia de normas que regularan este problema internacionalmente y la frecuencia con que se producían en un comienzo los accidentes, debido a las deficiencias técnicas de las aeronaves, a la falta de experiencia de los pilotos y al incipiente desarrollo de los servicios de la infraestructura, planteó a las autoridades aeronáuticas y a los juristas, la necesidad de elaborar una convención que rigiera sobre esta importante materia, con el objeto de proteger los intereses de los afectados. Además las legislaciones internas generalmente no contemplaban normas especiales que solucionaran estas situaciones, lo que involucraba acudir a las normas del derecho común que dejaban en situación desventajosa a los perjudicados porque los obligaba a probar la culpabilidad del propietario u operador de la aeronave. La prueba de la culpa presentaba para los afectados serias dificultades de orden técnico que en la práctica no podían superar y que en definitiva le significaban la pérdida de sus derechos.

Por otra parte, también interesaba a las compañías aéreas comerciales, y a la aviación civil en general, saber con certeza a qué atenerse en esta materia, ya que las legislaciones nacionales que pretendían resolver el problema a nivel interno, tenían muchas diferencias y el paso de cada frontera podía significar enfrentar distintos tipos de responsabilidad y dificultades para cubrir los riesgos consiguientes.

La situación descrita llevó al CITEJA a ocuparse del proble-

ma y sus trabajos se concretaron al suscribirse el Convenio de Roma, de 29 de mayo de 1933, sobre unificación de ciertas reglas relativas a los daños causados por la aeronave a los terceros en la superficie.

Este Convenio consagra un régimen de responsabilidad objetivo, limitado y que garantiza la indemnización de las víctimas. El sistema es objetivo porque la responsabilidad no depende de la culpa del operador de la aeronave sino que al afectado le basta probar que el daño existe y que proviene de la actividad de una aeronave. Probadas estas circunstancias el explotador de la aeronave está obligado a indemnizar. Como contrapartida a esta obligación se establece que la responsabilidad por la operación de una aeronave tiene ciertos límites máximos, los cuales se determinan en función del peso de cada aeronave. De tal manera que la operación de una aeronave pequeña tiene límites máximos de responsabilidad que son más bajos que los de una aeronave mayor. Por último, el sistema garantiza la indemnización de las víctimas, porque obliga a los propietarios o explotadores de aeronaves que vuelan sobre el territorio de otros Estados a contratar seguros, en una institución pública o en una compañía autorizada por el Estado, para responder por los daños y dentro de los límites que fija el propio Convenio. Hasta aquí los principios generales más importantes del Acuerdo.

Este Convenio no tuvo mayor éxito ya que sólo fue ratificado por cinco Estados: Brasil, Bélgica, España, Guatemala y Rumanía. Las causas que impidieron su entrada en vigencia fueron variadas. Algunos Estados estimaron que no se protegían adecuadamente los intereses de los terceros en la superficie, ya que el seguro obligatorio que se establecía no se encontraba adecuadamente reglamentado. Ello significaba que era posible que las compañías de seguros, al contratar con los operadores de aeronaves, podían establecer cláusulas de exoneración de responsabilidad que hicieran ilusiones las garantías. Otros países rehusaron la ratificación, porque estimaron que en estos casos la reparación para las víctimas no podía ser limitada sino que debía ser integral. Las empresas de aviación y las compañías de seguros, de otra parte, demostraron hostilidad hacia el principio de la responsabilidad objetiva y presionaron sobre sus respectivos gobiernos para impedir la ratificación del Convenio. Los países anglosajones estaban también en esta posición y particularmente Inglaterra, a través de su delegación a la conferencia, se opuso a la implantación de un seguro obligatorio que garan-

tizara un régimen de responsabilidad objetiva por las inconvenientes repercusiones económicas que tendría para su propio comercio.¹⁷

B. EL PROTOCOLO DE BRUSELAS DE 1938

La resistencia para ratificar el Convenio de Roma de 1933 hizo renacer la preocupación del CITEJA por encontrar fórmulas jurídicas que protegieran a los terceros, las cuales fueran aceptadas por las empresas aéreas y satisficieran a los Estados. Esta vez CITEJA, al reemprender sus trabajos y consultas, no toma en cuenta a las compañías aseguradoras por estimar que su influencia podría hacer fracasar las labores preparatorias.

Para poder solucionar el problema se estimó conveniente elaborar un protocolo complementario a la Convención, suscrito en Bruselas el 3 de septiembre de 1938, que tenía por misión reglamentar las condiciones del contrato de seguro y, en forma muy especial, precisar las cláusulas de exoneración de responsabilidad. A los aseguradores sólo se les permite exonerarse de responsabilidad por las causales que de acuerdo al Convenio pueden hacer valer los operadores aéreos contra los terceros en la superficie, por ejemplo, el dolo o intencionalidad de la víctima, y las demás causales que establece el Protocolo. Estas modificaciones eran convenientes y positivas y complementaban adecuadamente al Convenio. Sin embargo, el Protocolo sólo fue ratificado por Brasil y Guatemala.

Bonet Correa expresa que nadie duda que el Protocolo hubiera tenido éxito sino hubiera estallado la Segunda Guerra Mundial y fundamenta su argumento en el hecho de que los principios del Convenio de Roma y del propio Protocolo fueron recogidos por muchas legislaciones nacionales como la inglesa, *Air Navigation Act*, 1936, el Código de la Navegación italiana de 1942, la Ley Federal suiza del año 1948 y la Ley de Navegación Aérea de España de 1960.¹⁸

C. EL CONVENIO DE ROMA DE 1952

Génesis del acuerdo

Al crearse la Organización de Aviación Civil Internacional, como ya se ha visto, su Comité Jurídico vino a reemplazar en sus tareas al

¹⁷ Bonet Correa, José, *La responsabilidad en el derecho aéreo*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1963, p. 157.

¹⁸ *Idem*, p. 160.

CITEJA y tuvo que enfrentar prontamente el estudio y preparación de un proyecto que regulara la responsabilidad extracontractual del explotador u operador aéreo.

El Comité Jurídico realizó muchas consultas y reuniones, las más importantes de ellas se realizaron en Taormina, Italia, enero de 1950; en Montreal, junio de 1950, y en México, en 1951. En Taormina nuevamente se volvió a plantear el asunto del sistema de responsabilidad que debía adoptarse, al proponer la delegación de EE.UU. que se aceptara un sistema mixto que consistía en que el operador respondía en forma objetiva hasta ciertos límites. Más allá de esos límites sólo respondía en los casos en que hubiera culpa de su parte. La propuesta no fue aceptada por estimarse que jurídicamente era inaceptable tratar de fundir en uno solo los sistemas de responsabilidad objetiva y subjetiva. En Montreal uno de los temas más importantes de discusión fue la determinación de la persona del operador aéreo, o sea de la persona que es responsable por los daños que se produzcan a la persona o a la propiedad de los terceros en la superficie. En la reunión de México, el Comité Jurídico presentó un proyecto ya integrado, que en sus lineamientos básicos establece un sistema de responsabilidad objetivo y limitado y que posteriormente serviría de base para el texto definitivo que se aprobaría en Roma, el 7 de octubre de 1952 .

La Conferencia para discutir el nuevo acuerdo comenzó en Roma el 9 de septiembre del año citado y durante cerca de un mes se discutieron arduamente los diferentes principios y disposiciones del proyecto. La delegación norteamericana insistió nuevamente en el establecimiento de un sistema de responsabilidad basado en la culpa del operador aéreo, lo cual habría significado estructurar un nuevo proyecto y perder todo el trabajo realizado anteriormente. EE.UU. argumentaba que el establecimiento de un sistema objetivo de responsabilidad imponía a la aviación cargas excesivas e injustificadas y recomendaba un régimen de responsabilidad subjetiva que, al igual que la Convención de Varsovia, presumiera la culpa del operador.¹⁹ Sin embargo, la mayoría se mostró partidaria del principio de la responsabilidad objetiva.

¹⁹ Eguiguren Rozas, Andrés, *Responsabilidad extracontractual por daños causados por aeronaves a terceros en la superficie*, Editorial Universitaria, S. A., Santiago de Chile, 1962, p. 50.

Ambito de aplicación del Convenio

Para que se aplique el Convenio es necesario que los daños provengan de una aeronave "en vuelo" o de una persona o una cosa caída de la misma y siempre que hayan sido causados en el territorio de un Estado contratante por una aeronave matriculada en otro Estado contratante.

Sobre el particular el artículo 1, número 2, para determinar si una aeronave está o no en vuelo distingue entre aeronaves más pesadas o más ligeras que el aire. Tratándose de aeronaves más pesadas que el aire se entiende que están en vuelo "desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje". Si son aeronaves más ligeras que el aire —globos o dirigibles— se entiende que están en vuelo desde el momento en que se desprenden de la superficie hasta aquel en que quedan nuevamente amarradas a ésta. Si la aeronave no se considera en vuelo no puede aplicarse el Convenio y, por tanto, la regulación de los daños que se causen a los terceros en la superficie se regulará por la legislación aérea del país en que éstos se produzcan o, a falta de ésta, por el derecho común de ese mismo país.

Pero no basta que una aeronave se considere en vuelo para que se aplique el Convenio. Es necesario también que los daños hayan sido causados en un Estado contratante por una aeronave matriculada en otro Estado contratante. Lo expuesto en atención a que los daños producidos por las aeronaves matriculadas en un Estado dentro del mismo no necesitan de una regulación internacional y se rigen por la legislación interna correspondiente.

El artículo 23 añade que los buques o aeronaves en alta mar se consideran como partes del territorio del Estado donde están matriculados. Lo expuesto conduce a la aplicación del Convenio si se causan daños a la persona o propiedad de terceros en la superficie que se encuentran navegando en un buque en alta mar o en una aeronave que se encuentre flotando en la misma zona. A estos vehículos se les considera como parte de la superficie de su respectivo Estado con el objeto de hacer regir el Convenio. El no haber regulado este asunto podría haber significado dejar sin solución el problema o haberlo entregado a la legislación interna de los países, que no siempre resuelven adecuadamente este tipo de problemas.

En cuanto al campo de aplicación del Convenio, deben definirse algunas situaciones en las que, aun cuando reúnen los requisitos

señalados anteriormente, no rigen sus disposiciones. Así, en conformidad al artículo 26, no quedan regulados por el Acuerdo los daños causados por aeronaves militares, de aduanas o de policía. Los tipos de aeronaves que se han mencionado, según el artículo 3, letra b), de la Convención de Chicago de 1944, son consideradas aeronaves del Estado y la generalidad de los convenios multilaterales aéreos las excluyen de sus estipulaciones.

Tampoco hay aplicación del Convenio para regular los daños de los terceros en la superficie cuando existe entre éstos y el operador un acuerdo contractual para indemnizar los perjuicios. Tales serían los casos, por ejemplo, en que existiera un acuerdo entre la administración de un aeropuerto y las empresas aéreas, por daños que estas últimas produzcan en las pistas o instalaciones; o bien, en los casos en que exista un contrato de trabajo entre la compañía operadora de la aeronave que produce el daño y uno de sus empleados en la superficie que lo ha sufrido. Todo ello según lo prescribe el artículo 25.

Otra situación en que no rigen las estipulaciones del Convenio es el caso en que una aeronave en vuelo produce daños a otra aeronave en vuelo o a las personas o bienes a bordo de la misma.

El artículo 7 hace aplicable finalmente el Acuerdo si hay abordaje o colisión de aeronaves. Los casos que contempla la disposición son los siguientes: colisión de dos o más aeronaves en vuelo o si éstas se perturban entre sí; o si dos o más aeronaves ocasionan conjuntamente daños contemplados por el Convenio. Sobre el particular hay que dejar constancia que la responsabilidad de todos los operadores frente a los terceros en la superficie está regida por el Convenio.

Personas responsables

La determinación de la responsabilidad de una persona por los daños producidos a terceros en la superficie fue lograda en definitiva, en el artículo 2; en el cual se hizo responsable al "operador" de la aeronave, entendiendo por tal a las siguientes personas:

a) Como norma general se considera operador de la aeronave a la persona que hace uso de ella cuando se causan los daños. El uso de la aeronave puede hacerse personalmente o por los dependientes, siempre que ellos están en el ejercicio de sus funciones, y sin que tenga trascendencia que sa hayan extralimitado en sus atribu-

ciones. El caso típico que ejemplifica lo anotado es el de las empresas aéreas.

b) La persona que aun cuando ha conferido directa o indirectamente el uso de la aeronave se ha reservado el control de la navegación. Tal sucede en los contratos de fletamiento, en que el fletante se obliga a prestar un servicio con la aeronave a otra persona, el fletador, pero conserva la dirección de la aeronave y el control sobre la tripulación.

c) El propietario inscrito en el registro de matrícula de la aeronave se presume operador de ésta, a menos que pruebe en el juicio respectivo que es otra persona la que reúne tal carácter y en cuanto los procedimientos aplicables le permitan traer a juicio a esta persona.

d) Si una persona confiere a otra el derecho a operar una aeronave y esta última no tiene derecho exclusivo a usarla por un periodo de más de catorce días, la persona que ha conferido el derecho aun cuando no sea operadora al momento de los daños, responde solidariamente con el que efectivamente era el operador. El objeto de esta norma fue facilitar la acción de los afectados contra la persona que permanentemente aparece con derecho a operar la aeronave, ya que los contratos por corto tiempo generalmente no son objeto de registro alguno.

e) En último término, es considerado operador de la aeronave el que ha hecho uso de la aeronave sin el consentimiento del que tenga derecho al control de su navegación, vale decir, el operador o usuario ilegítimo de la aeronave. Pero la persona que tiene el control de la navegación si no prueba que tomó las medidas debidas para impedir su uso ilegítimo responde solidariamente con el que se apoderó de ella.

f) En el caso de abordaje, o colisión de aeronaves, existe también una responsabilidad solidaria entre todos los operadores de las aeronaves que han intervenido en el accidente. Lo expuesto obliga al operador que no tiene culpa a responder por los daños producidos a los terceros, dentro, por supuesto, de los límites que establece el Convenio.

Naturalmente nada impide que la persona que ha tenido que responder como operador, no siendolo al momento de los daños, tenga derecho a reclamar por lo indebidamente pagado contra la persona que efectivamente debe considerarse como operador y responsable de los daños. Así, por ejemplo, el operador legítimo, o el operador inocente en caso de abordaje, podrán demandar respecti-

vamente el reembolso de lo que hayan pagado contra el operador ilegítimo o contra el operador de la aeronave culpable en el abordaje. El Convenio ha concedido a los afectados, en ciertas hipótesis, acción directa contra el asegurador o la persona que ha prestado garantía por el operador. Así sucede si el contrato de seguro o la ley que lo regula permite esta posibilidad, o bien, en los casos de expiración del seguro que indica el artículo 16 —que se estudiará en detalle más adelante— o en el evento de quiebra del operador.

El sistema de responsabilidad: daños por los cuales se responde; características del sistema y límites de responsabilidad

Uno de los requisitos para que se aplique el Convenio de Roma es que debe haber daños y éstos deben provenir de una aeronave en vuelo o de una persona o cosa caída de la misma. Pero el operador sólo responde de los daños que sean consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado. Si los daños son una consecuencia indirecta no hay responsabilidad. Tampoco hay responsabilidad si los daños se deben al mero paso de una aeronave a través del espacio aéreo en conformidad con los reglamentos de tránsito que le son aplicables. La norma general enunciada, que se establece en el artículo primero, sólo tiene la excepción que se contempla en el artículo 9. En efecto, si existe la intención deliberada de causar un daño no sólo se pierde el beneficio de la limitación de responsabilidad sino que el causante deberá, además, responder de todo daño o perjuicio que de acuerdo a la legislación nacional le sea imputable.

El sistema de responsabilidad que se consagra es de orden objetivo y limitado. Es objetivo porque el operador responde de todas maneras, con prescindencia de que haya o no culpa de su parte, y al afectado le basta con probar los daños y que éstos provienen de una aeronave en vuelo o de una persona o cosa caída de la misma. Probadas estas circunstancias el operador tendrá que indemnizar obligatoriamente a las víctimas, o a sus herederos, por los daños que sean consecuencia directa de lo acaecido, sin que pueda alegar que ha actuado diligentemente o que no ha existido culpa de su parte ni de sus dependientes.

El sistema es limitado, porque la indemnización por los daños producidos no es total sino que tiene montos máximos para cada

tipo de aeronaves, según lo determina el artículo 11. Los montos que se señalan para las diferentes aeronaves es máximo y naturalmente el tribunal puede fijar una cantidad más reducida, de acuerdo a las pruebas que se rindan en el proceso.

Los valores máximos por los cuales deben responder los operadores se han establecido en relación al peso de las aeronaves, y se entiende por tal el peso máximo autorizado para el despegue por el certificado de aeronavegabilidad, excluyéndose el efecto del gas ascensional cuando se use.

La moneda en que se cuantifica la indemnización consecuente de la responsabilidad máxima del operador aéreo es el franco poincaré, el cual tiene su origen en la Convención de Varsovia, y es una unidad monetaria ficticia que equivale a sesenta y cinco y medio miligramos de oro con una ley de novecientas milésimas de fino.

De acuerdo a la norma citada, la cuantía de la indemnización no puede exceder por aeronave y por accidente de las siguientes cantidades:

a) 500,000 francos para las aeronaves cuyo peso no exceda de 1,000 kilogramos.

b) 500,000 francos, más 400 francos por kilogramo que pase de los mil, para aeronaves que pesen más de 1,000 kilogramos y que no excedan de 6 mil.

c) 2,500,000 francos, más 250 francos por kilogramo que pase de los seis mil, para aeronaves que pesen más de 6,000 y que no excedan de 20,000 kilogramos.

d) 6,000,000 de francos, más 150 francos por kilogramo que pase de los 20,000, para aeronaves que pesen más de 20,000 kilogramos y que no excedan de 50,000 kilogramos.

e) 10,500.00 francos, más 100 francos por kilogramo que pase de los 50,000, para aeronaves que pasen de los 50,000 kilogramos.

f) Si hay muerte o lesiones, la indemnización no debe exceder de 500,000 francos por persona muerta o lesionada.

Estos límites de responsabilidad se han establecido en beneficio del operador como contrapartida a su responsabilidad objetiva, ya que la aplicación de las normas del derecho común le impondría la obligación de tener que indemnizar el valor total de los daños ocasionados.

El beneficio de la limitación de la responsabilidad, que se establece como norma general a favor del operador aéreo, tiene también algunas excepciones, las cuales se encuentran establecidas en el artículo 12. Así, se debe responder por el valor total de los daños

causados cuando éstos sean consecuencia de una acción u omisión deliberada del operador o de sus dependientes realizada con la intención de causar esos daños. Debe aclararse que en el caso de los dependientes para que opere la excepción señalada es necesario que la acción u omisión antedicha se haya realizado mientras actuaban en el ejercicio de sus funciones y dentro de los límites de sus atribuciones.

No puede tampoco alegar el beneficio de la limitación de la responsabilidad la persona que sin el consentimiento de quien tiene el uso de la aeronave se ha apoderado ilícitamente de ella.

El monto máximo de las indemnizaciones que determina el Convenio de Roma plantea el problema, en algunas ocasiones, de establecer cómo se distribuyen éstas cuando el monto fijado para cada una de ellas por el tribunal excede los límites fijados por el artículo 11. Sobre el particular el artículo 14 da algunas reglas que tienen una gran utilidad práctica.

En un primer caso se prevé que las indemnizaciones correspondan únicamente por muerte o lesiones de terceros en la superficie. La solución consiste en que una vez fijadas las respectivas indemnizaciones para cada caso, las cuales no pueden exceder de 500,000 francos por persona, se reducen proporcionalmente en relación a su valor. La reducción proporcional tiene relación con el monto máximo total que corresponde a cada aeronave según su peso.

Si la indemnización se refiere únicamente a daños en los bienes, la forma de resolver el problema es hacer la reducción proporcional.

En un tercer caso, puede darse la hipótesis que las indemnizaciones que excedan el límite máximo a pagar se refieran tanto a lesiones o muerte de una persona como a daños en los bienes. En tal evento, la mitad de la cantidad máxima a pagar, de acuerdo al artículo 11, número 1, se destina preferentemente a cubrir las indemnizaciones correspondientes a lesiones o muerte. Dentro de esta mitad, si las indemnizaciones son cubiertas no hay problema, pero si exceden el valor de esta mitad se hace una repartición proporcional de ella.

La otra mitad se destina al pago de indemnizaciones por daños contra los bienes y a la parte no cubierta de las indemnizaciones relativas a lesiones o muerte de las personas. Si el valor de la segunda mitad no fuera suficiente para cubrir todas estas indemnizaciones, se hará nuevamente la reducción a prorrata de los respectivos valores que haya fijado el tribunal.

Lo establecido en el artículo 14 revela la preocupación de los autores del Convenio por darle prioridad y preferencia a las indemnizaciones atinentes a lesiones o muerte de las personas, sobre aquellas relativas a los daños que se produzcan en las propiedades de la superficie. Debe advertirse, sin embargo, que satisfechas las indemnizaciones por lesiones o muerte de una persona, si queda un remanente en esa mitad, el valor sobrante aumentará la mitad correspondiente a las indemnizaciones por daños en los bienes.

Abordaje

Es de interés también examinar el problema de la determinación y distribución de las indemnizaciones en caso de abordaje o colisión.

Aunque algunas delegaciones fueron partidarias de suprimir el artículo relativo al abordaje, prevaleció en definitiva la opinión de conservarlo con el objeto de establecer la responsabilidad solidaria de los operadores y posteriormente en el artículo 13, párrafo 2, se establecieron los límites máximos de responsabilidad para este caso particular. En general, hubo consenso para considerar que había de legislar más adelante sobre tan importante problema, y que la solución definitiva del asunto consistía en elaborar una nueva convención que sirviera de complemento a lo acordado en Roma en 1952.

El artículo 7 soslayó la discusión sobre lo que debía entenderse por abordaje y se limitó a señalar los casos en que dos o más operadores debían responder solidariamente por los daños causados.²⁰ Estos casos son los de dos o más aeronaves en vuelo que entran en colisión o que se perturban entre sí y ocasionan daños a la persona o propiedad de terceros en la superficie; o cuando dos o más aeronaves ocasionan conjuntamente tales daños. En esta situación, el perjudicado no tiene necesidad de averiguar cuál es el operador de la aeronave culpable sino que puede demandar a cualquiera de ellos. Ahora bien, si el monto de estos perjuicios tiene un valor que excede el límite por el cual debe responder uno de los operadores, la víctima para poder cobrar el total que le corresponde tiene que demandar de ambos el pago de la indemnización. Todo

²⁰ *Conferencia de Derecho Aéreo Internacional Privado*, Roma, septiembre-octubre de 1952. OACI, doc. 7379-LC/134, p. 35.

ello en el entendido que ningún operador es responsable más allá de los límites que para cada aeronave, según su peso, determina el artículo 11, a menos que haya operadores que no gocen del beneficio de la limitación de responsabilidad.

Los artículos 7 y 13 se limitan a señalar los casos en que dos o más operadores deben responder solidariamente, y conceden a las víctimas la posibilidad de demandar una indemnización que tiene como tope la suma del máximo por el cual deben responder los operadores de cada una de las aeronaves. No debe olvidarse tampoco que la persona que haya tenido que responder como operador, no siéndolo al momento del accidente, o bien, en el caso de daños causados por dos o más aeronaves cuando ha tenido que responder el operador de la aeronave que no era culpable, el Convenio no prejuzga sobre el derecho a repetir que se tiene contra el culpable.

Hasta aquí las disposiciones relativas al daño conjunto causado por dos o más aeronaves, que incluyen naturalmente los casos de abordaje, sin definirlo; que se limitan a establecer la responsabilidad solidaria de todos los operadores los cuales han intervenido en el accidente, y que permiten a las víctimas demandar por la suma del valor total de cada una de las indemnizaciones que correspondan a cada operador. Lo anotado significa que la regulación que ha hecho el Convenio en esta materia se limita a las relaciones de los afectados en relación a los operadores, pero no se han dado normas, en cambio, que determinen la responsabilidad de los operadores entre sí por los daños que mutuamente se hayan causado. Esta cuestión queda entregada, por el momento, a lo que determine la legislación interna del país en que hayan ocurrido los hechos.

Causales de exención de responsabilidad

En lo atinente a las causales de exención de responsabilidad, el Convenio ha contemplado varios casos que se deben analizar. De acuerdo al artículo 1, sólo hay responsabilidad cuando se trata de daños que son consecuencia directa de una aeronave en vuelo o de una persona o cosa caída de la misma, y no es posible perseguir la responsabilidad del operador cuando hay daños que no son una consecuencia directa o cuando el daño se debe al mero paso de una aeronave, en conformidad con los reglamentos del tránsito. Dados estos supuestos, corresponde estudiar las causales de exen-

ción de responsabilidad, ya que en las situaciones precitadas no existe acción de responsabilidad.

No hay primeramente responsabilidad del operador, en conformidad al artículo 5, si los daños son consecuencia directa de conflictos armados o disturbios civiles, o si ha sido privado del uso de la aeronave por un acto de la autoridad pública. En este punto hay que advertir que los redactores del Convenio velaron muy cuidadosamente por respetar el principio de la responsabilidad objetiva y no hacer excepciones que significaran en la práctica desconocerlo. Así, por ejemplo, se estimó que si había actos dolosos de un tercero que hicieran explotar una aeronave en el aire, los daños producidos por ésta a los terceros en la superficie debían de todas maneras ser indemnizados por el operador de la aeronave que sufrió el siniestro. Sin embargo, se consideró que no significaba desvirtuar este principio el establecer la exención de la responsabilidad del operador, cuando teniendo el uso de la aeronave o habiéndolo perdido por conflictos armados o disturbios civiles se causaran daños a terceros. Asimismo, no hay responsabilidad cuando el operador ha sido privado de la aeronave por un acto de autoridad pública. Esta última parte se incluyó, en definitiva, más que para proteger a los operadores —que ya habían dejado de serlo sin culpa de su parte— con el objeto de impedir que los propietarios inscritos en el registro de matrícula, que no eran operadores, pudieran ser demandados por tal concepto.²¹

La segunda causal de exención de responsabilidad que establece el Convenio se encuentra estipulada en el artículo 6, que exime de responsabilidad al operador cuando los daños fueron causados únicamente por culpa de las personas que los han sufrido o por culpa de sus propios dependientes. También puede haber reducción de la responsabilidad del operador cuando los daños se hayan producido, en parte, por culpa del afectado o de sus dependientes. Para que opere esta exención o reducción de responsabilidad, por culpa total o parcial de los dependientes de la víctima, es menester que estos dependientes hayan actuado dentro de los límites de sus atribuciones. Sobre esta disposición, se debe hacer presente que si el operador quiere eximir o disminuir su responsabilidad, alegando la culpa de los dependientes de la víctima, debe probar esta culpa. A su vez, el afectado si quiere evitar que la culpa de sus dependientes exima o disminuya la responsabilidad del operador, debe pro-

²¹ *Idem.*, p. 51.

bar que tales dependientes actuaron fuera de los límites de sus atribuciones.

Garantías de responsabilidad que debe prestar el operador

El Convenio de Roma de 1933 establecía un sistema de seguro obligatorio para las aeronaves que volaron sobre otros Estados contratantes; la delegación italiana, a instancias de Ambrosini, fue partidaria de conservar esta obligación. No obstante, se optó, al final, por establecer en el artículo 15 la facultad de los Estados para poder exigir el seguro a las aeronaves extranjeras, en atención a las dificultades de orden económico que la implantación del seguro obligatorio produciría y en consideración a que había un gran número de Estados que ni siquiera requerían esta garantía a las aeronaves matriculadas en su propio país.²²

Para que el seguro sea considerado como satisfactorio es necesario se conforme a las disposiciones del Convenio en materia de daños indemnizables, montos de responsabilidad o causales de exención de responsabilidad. Además, según el artículo 15, el asegurador debe estar autorizado como tal por el Estado que da la matrícula a la aeronave, o por el Estado en que el asegurador tenga su domicilio o la sede principal de sus negocios. Corresponde a estos mismos Estados comprobar la solvencia de los aseguradores.

Como norma general, el Estado sobrevolado debe aceptar a los aseguradores que hayan sido autorizados por los Estados precedentemente mencionados y cuya solvencia haya sido comprobada por los mismos. Pero el Estado sobrevolado puede, en ciertas ocasiones, negarse a aceptar algunos seguros. Tiene esta facultad si en uno de los Estados contratantes se ha dictado sentencia definitiva y el asegurador no ha efectuado el pago en la moneda nacional del lugar donde se ha entablado el juicio; o bien, se puede considerar no satisfactorio el seguro si ha sido contratado con una aseguradora que no esté autorizada en un Estado contratante. Esta última referencia se hace al Estado que permite que los daños que ocasionen sus aeronaves a terceros se cubran con contratos de aseguradores que no han sido autorizados en ese mismo país.

El seguro puede ser reemplazado por otras garantías consisten-

²² *Idem.*, p. 39.

tes en depósitos en efectivo, fianza otorgada por un banco autorizado u otra garantía de un Estado contratante, en los términos que se establecen en el párrafo 4 del artículo 15 del Convenio. Estas garantías deben estar dedicadas especial y preferentemente al pago de las indemnizaciones por daños producidos a terceros en la superficie.

El Estado sobrevolado si duda de la solvencia de un asegurador o del banco que haya prestado una fianza, puede exigir pruebas adicionales de tal solvencia y si aún duda sobre el valor de tales pruebas, a petición de uno de los Estados contratantes, se puede someter el asunto al arbitraje del Consejo de la OACI u otro tribunal que designen las partes. Mientras no haya fallo se entiende que la garantía prestada tiene validez.

De lo expuesto se advierte que los tres tipos de objeciones que pueden oponer los Estados a los contratos de seguros deben ser racionales, ya que lo contrario podría atentar contra el principio de la libre circulación de las aeronaves no dedicadas a los vuelos regulares, que establece el Convenio de Chicago en su artículo 5.

Los Estados sobrevolados tienen también la facultad de exigir a las aeronaves matriculadas en otros países que lleven consigo un documento expedido por el asegurador, en el que se haga constar que el contrato se ha celebrado cumpliendo con las estipulaciones del Convenio; pueden pedir, asimismo, otro certificado del Estado de cuya matrícula es la aeronave, o del Estado donde el asegurador tenga su domicilio o sede principal de sus negocios, en que conste la solvencia del asegurador. Estos documentos se pueden reemplazar por la entrega de copia legalizada del contrato de seguro a la autoridad competente del Estado sobrevolado o bien remitir esta misma copia autorizada a la OACI, la cual tendría la misión de enviar un duplicado a los Estados signatarios del Convenio de Roma.

Si el Estado sobrevolado, signatario de este Acuerdo, impone cualquier otro requisito a las aeronaves extranjeras, en relación a los seguros, para garantizar la indemnización de los daños de los terceros en la superficie, tiene la obligación de notificarlo al Secretario General de la Organización de la Aviación Civil Internacional para que éste le comunique a los Estados contratantes.

Una materia de gran trascendencia que ha reglamentado el Convenio son las excepciones que puede oponer el asegurador para eximirse del pago del seguro. Las cláusulas que ordinariamente se incluían en los contratos de seguros para no pagar las indem-

nizaciones ponían en peligro el cumplimiento de cualquier acuerdo internacional que se celebrara al respecto. Por ello, en Bruselas se había celebrado un Protocolo complementario al Convenio de Roma de 1933. En la Convención de Roma de 1952 se estimó indispensable incluir la reglamentación de estas excepciones y asegurar de esta manera el resarcimiento de los daños que sufrieran los terceros en la superficie.

De acuerdo al artículo 16, el asegurador o las otras personas que en conformidad al Convenio hayan asegurado la responsabilidad del operador sólo podrán oponer las excepciones siguientes:

a) Pueden hacer valer primeramente las mismas excepciones que correspondan al operador; por ejemplo: que ha sido privado del uso de la aeronave por un acto de autoridad pública, o bien por las excepciones de falsedad.

b) Que el daño ha ocurrido con posterioridad a la expiración del seguro o de la garantía que lo ha sustituido. En este punto hay que advertir que los redactores del Convenio establecieron una extensión del contrato de seguro más allá de lo acordado por las partes. En efecto, si el seguro expira durante un vuelo se entiende subsistente hasta el primer aterrizaje incluido en el plan de vuelo, siempre que el tiempo de vuelo hasta ese lugar no exceda de veinticuatro horas, contado desde el momento de la expiración. Si el seguro deja de estar en vigor por razón distinta de la expiración del plazo o por cambio de operador, se entiende subsistente el seguro hasta quince días después de la notificación, ante la autoridad del Estado que certificó la solvencia del asegurador, de que la garantía ha dejado de surtir efecto o hasta que se retire el certificado que se haya otorgado sobre la solvencia del asegurador, si ello tiene lugar antes del término de los 15 días mencionados.

c) Que el daño se ha producido fuera de los límites territoriales previstos en el seguro o en la garantía respectiva. Sin embargo, si el vuelo fuera de esos límites se ha debido a fuerza mayor, a una asistencia justificada o a una falta de pilotaje, de conducción o navegación, se entiende subsistente el seguro o la garantía prestada.

Con el fin de velar siempre porque los terceros en la superficie reciban su indemnización se ha concedido a éstos la posibilidad de actuar directamente en contra del asegurador. Ello es posible, primeramente, cuando el contrato de seguro o de garantía, o las leyes internas que regulan estos contratos así lo permiten.

Pero, el Convenio ha introducido otros casos más de acción directa contra el asegurador, los cuales se aplican a los casos en que el seguro se entiende subsistente, según lo dispone el artículo 16 párrafo 1, letras a) y b), y que corresponden a los casos anteriormente estudiados sobre expiración del seguro durante el vuelo, o por expiración debida a otras causas distintas; por daños producidos fuera de los límites territoriales amparados por el seguro o la garantía, y por quiebra. El asegurador que se haya visto obligado a responder directamente puede, en todo caso, actuar en contra del operador o la persona responsable del siniestro de acuerdo a la legislación común.

Finalmente, el capítulo II del Convenio incluye otras disposiciones complementarias sobre seguros para garantizar, en todo momento, la solvencia del asegurador o la del operador.

Entre ellas merece destacarse el artículo 18, el cual prescribe que las cantidades adeudadas por el asegurador al operador quedan exentas de embargo y de ejecución, por parte de los acreedores del operador, hasta que no hayan sido satisfechas las reclamaciones de terceros en la superficie quienes hayan sufrido daños regulables por el Convenio.

Prescripción de acciones y procedimientos

Las víctimas de los daños producidos por una aeronave en vuelo o por una persona o cosa caída de la misma tiene un plazo de seis meses, a contar desde la fecha del acontecimiento que originó el daño, para reclamar ante el operador o para entablar acción judicial en su contra. Si transcurre este plazo sin que las víctimas hayan hecho valer sus derechos, sólo serán indemnizadas hasta que se hayan cubierto las demandas de las personas que han cumplido con estos requisitos. Es posible, debido a los límites de responsabilidad que favorecen a los operadores, que los afectados poco diligentes se queden sin indemnización o que ésta sea reducida considerablemente.

El plazo de prescripción es de dos años, contados a partir de la fecha en que ocurrió el hecho que dio lugar a los daños. Este plazo se suspende o se interrumpe en conformidad a la ley del tribunal que conoce del juicio, pero en ningún caso perdurará pasados tres años, a contar desde la fecha del siniestro o accidente.

El Tribunal competente es del lugar correspondiente al Estado

contratante donde ocurrieron los daños. La solución, como se observa, es distinta a la adoptada en Varsovia en 1929, donde se prefirió un sistema de jurisdicción múltiple para demandar las indemnizaciones derivadas del contrato de transporte. En Roma se prefirió un sistema de jurisdicción única, en atención a que era natural que si los daños se producían en un país los afectados tenían que ser generalmente personas que allí vivían y, lógicamente, les iba a ser más cómodo litigar ante los tribunales de ese lugar. La opinión mayoritaria consideró también que el sistema de jurisdicción única propendía al ahorro en los gastos judiciales, facilitaba la producción de la prueba y posibilitaba la uniformidad de las sentencias y de las indemnizaciones.

En todo caso, se concede a uno o varios demandantes y a uno o varios demandados, la posibilidad de seguir el juicio ante los tribunales de otro Estado contratante, o ante un juez árbitro en cualquier Estado contratante. Esta elección no produce efecto alguno sobre los derechos de las personas que han intentado su acción ante el tribunal del lugar donde ocurrieron los hechos.

La adopción del sistema de jurisdicción única produce como consecuencia que a menudo se presente el problema de que el demandado no tenga, en el lugar del juicio, bienes sobre los cuales se pueda perseguir la ejecución de la sentencia. Por ello, el Convenio contempla una serie de normas relativas a la forma, condiciones y plazos para reclamar la ejecución de las sentencias o para impedir su cumplimiento cuando existen razones justificadas para ello. Igualmente se contienen normas complementarias sobre el pago de las costas y el cálculo de intereses sobre las indemnizaciones fijadas.

Procedimiento de ratificación, adhesión y denuncia

El depósito de los instrumentos de ratificación o de adhesión debe hacerse ante la Organización de Aviación Civil Internacional. En todo caso, el Convenio no puede ser objeto de reservas y debe aceptarse íntegramente. La denuncia se hace ante el mismo organismo y no produce efectos sino hasta seis meses después de la notificación correspondiente.

Corresponde al secretario general de OACI notificar a todos los Estados signatarios del Acuerdo o a todos los Estados miem-

bros de la Organización de la Aviación Civil Internacional, las ratificaciones, adhesiones o denuncias relativas al Convenio.

Cabe hacer notar, finalmente, que el artículo 29 señala que al entrar en vigor el presente Convenio entre los Estados partes en el Convenio de Roma de 1933 queda derogado este último acuerdo.