Esta revista forma parte del acervo de la Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM
www.juridicas.unam.mx http://biblio.juridicas.unam.mx

INDEMNIZACION DE LOS DAÑOS CAUSADOS A LOS BIENES Y PERSONAS EN LA SUPERFICIE POR AERONAVES QUE REALICEN VUELOS INTERNACIONALES

Por el Lic. Gabriel BONILLA Jr.

La cuestión de la revisión del Convenio de Roma de 1933, sobre la unificación de ciertas reglas relativas a los daños causados por las aeronaves a terceros en la superficie, Convenio que sólo ha sido ratificado por un número relativamente pequeño de Estados, y la cuestión del Protocolo de Bruselas de 1938 que complementa este Convenio, han sido objeto de estudios por parte del Comité Jurídico de la Organización de Aviación Civil Internacional, desde la primera conferencia de dicho Comité, celebrada en Bruselas en septiembre de 1947. Este Comité sustituyó, al crearse la organización mencionada, el antiguo CITEJA (Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens), y en él se encuentran representados los Estados que, en número de 57, forman parte de la organización. Dichos estudios comprendieron discusiones de los informes presentados por los subcomités o ponentes designados al efecto, envio de cuestionarios a los gobiernos y compilación y examen de sus contestaciones.

En enero de 1950, el Comité jurídico celebró su quinta conferencia en Taormina, Italia. Como resultado de los debates, se preparó un proyecto de convenio que será presentado a la cuarta sesión de la asamblea de la OACI, para su posible aprobación y firma por parte de los Estados miembros. El texto comprende las disposiciones del Convenio de Roma y del Protocolo de Bruselas con bastantes enmiendas. Con el fin de facilitar la comprensión del sistema del Convenio, las disposiciones han sido dispuestas en otro orden y divididas en seis capítulos, cada uno con un título apropiado.

Las diferencias principales entre el texto revisado y el del actual Convenio de Roma son las siguientes:

El Convenio se aplica a los daños causados a las personas o a los bienes en la superficie por una aeronave en vuelo. Sin embargo, la definición del Convenio de Roma de la expresión "en vuelo" (*en vol*), que ocasionó considerables dificultades de interpretación, ha sido substituída en el artículo 1 del Convenio revisado por una

DR © 1950. Escuela Nacional de Jurisprudencia

Esta revista forma parte del acervo de la Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM
www.juridicas.unam.mx http://biblio.juridicas.unam.mx

nueva definición que, en opinión del Comité, es más satisfactoria. Por otra parte, se dice expresamente que el Convenio se aplica, no sólo a los daños ocasionados por el contacto, sino también a los ocasionados por fuego o explosión o por toda persona u objeto que caiga de la aeronave. Se mantiene el principio de responsabilidad absoluta para tales daños.

El artículo 2 declara, de conformidad con el Convenio actual, que la obligación de indemnizar en virtud de este Convenio corresponde al operador. Sin embargo, es preciso tener en cuenta que si una persona utiliza una aeronave sin la autorización del operador, éste es responsable solamente si no puede probar que ha tomado todas las medidas del caso para impedir tal uso, o que le fué imposible tomarlas. En estos casos, la persona que hace uso ilegítimo y el operador serán solidariamente responsables por los daños causados.

La definición de "operador" ha sufrido un cambio de fondo. Por una parte, la nueva definición ha mantenido el principio del Convenio de Roma, que considera "operador" sólo a la persona que utiliza la aeronave por su propia cuenta; por otra parte, la condición del Convenio de Roma de que el operador debe tener el derecho de disposición de la aeronave ha sido substituída por la condición de que, personalmente, o por el medio de sus empleados, debe ser tenedor legítimo de la aeronave y estar a su cargo la navegación de la misma. Esta última condición significa que el operador debe tener el control de la navegación de la aeronave.

En el párrafo 2 del artículo 3, figura una nueva disposición que estipula que ni el operador ni el propietario son responsables del daño causado si el operador ha sido privado del uso de la aeronave por un acto de la autoridad pública, o como consecuencia de conflictos armados o perturbaciones de orden público. En ese caso, podría resultar difícil para el propietario probar que otra persona es el operador de conformidad con el Convenio y es por ello que queda declarado expresamente que ni el propietario ni el (ordinariamente) operador, son responsables del daño causado.

La modificación más importante introducida en el nuevo texto se refiere a los límites de la responsabilidad del operador.

El Convenio de Roma se basa en el siguiente doble sistema:

1. La cantidad por concepto de indemnización a pagar por el operador no puede, en general, es decir aún sin prueba de culpa por parte del operador, pasar de 2.000,000 de francos (65 ½ mg. de oro), y es proporcional al peso de la aeronave, a razón de 250 fr., por kilo de peso con un mínimo de 600,000 francos. La indemnización máxima por muerte es de 200,000 francos.

2. Si, por otra parte, queda probado que el daño ha sido ocasionado por culpa grave o dolo del operador, o de sus empleados, o si el operador no ha dado una garantía suficiente de conformidad con el Convenio para cubrir su responsabilidad, ésta es ilimitada. Sin embargo, en caso de culpa grave o de dolo, el operador puede oponer algunas excepciones, expresamente mencionadas en el Convenio.

En el nuevo Convenio se han hecho las siguientes modificaciones:

a) La cantidad máxima de la indemnización, sin que se haya probado la existencia de culpa, ha sido aumentada a 6.000,000 de francos. El incremento de la responsabilidad es ahora de 100 francos por kilo pero han sido previstas disposiciones especia-

DR © 1950. Escuela Nacional de Jurisprudencia

Esta revista forma parte del acervo de la Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM
www.juridicas.unam.mx http://biblio.juridicas.unam.mx

les, concernientes a los planeadores, globos y aeronaves más pequeñas. La indemnización máxima en caso de muerte ha sido suprimida.

b) Los casos mencionados en el inciso 2 del párrafo precedente, han sido divididos en los dos grupos siguientes:

i) Un grupo comprende los casos en que la persona dañada prueba que el daño ha sido ocasionado por un acto o una omisión deliberados del operador, o de sus empleados, con la intención de causar daños. En tales casos, el operador es en principio responsable en forma ilimitada, a menos que pueda probar, si los daños han sido causados por acto u omisión de sus empleados, que tomó todas las medidas del caso para impedirlos o que no le fué posible tomarlas.

ii) El segundo grupo, comprende todos los otros casos en que haya habido culpa por parte del operador o de sus empleados. En estos casos, el máximo de la responsabilidad ha sido aumentado en tres veces el monto previsto. También aquí el empresario puede hacer valer las mismas excepciones mencionadas en el inciso b) i).

Se podría hacer la objeción siguiente a este sistema de responsabilidad: que resulta más complicado de lo que es necesario; pero se ha creído que es inevitable el redactar disposiciones especiales que prevean la responsabilidad ilimitada en los casos en que la conducta del empresario haya sido muy censurable, puesto que en varios Estados tal limitación de responsabilidad sería considerada como contraria al orden público. Por otra parte, es de temer que si la responsabilidad ilimitada tuviese que aplicarse a todos los casos de culpa, la importancia práctica de la responsabilidad limitada sería muy pequeña. En estas circunstancias, se estimó que era más conveniente incluir un grupo intermedio que comprenda los casos en que la persona perjudicada pueda probar que existe culpa u otro acto semejante por parte del operador, pero que no puedan ser calificados de intencionales. Una limitación de la responsabilidad en tres veces la cantidad normal, ha sido juzgada como apropiada para ese grupo intermedio.

En el artículo 9 se dice expresamente que la persona que ha hecho uso ilegítimo, si ha actuado de buena fe, tendrá derecho a la misma limitación de responsabilidad que se aplica al operador de conformidad con las disposiciones que se acaban de mencionar.

El artículo 10 prevé un nuevo principio de distribución de la indemnización entre los diferentes créditos. Estas disposiciones parecen tener resultados menos rígidos que los artículos correspondientes del Convenio de Roma, pero conceden siempre cierta preferencia a los créditos de indemnización por daños causados a las personas en relación con los créditos de indemnización por daños causados a los bienes.

Artículos 11 y 12. Mientras el Convenio de Roma estaba basado en el principio del seguro obligatorio de la responsabilidad del operador, el nuevo texto no va tan lejos. Prevé solamente que un Estado contratante puede exigir, para admitir en su territorio una aeronave matriculada en otro Estado contratante, que el operador esté garantizado, ya sea mediante un seguro o de otro modo. Con el propósito de impedir disposiciones excesivas de esta clase, el Convenio prevé que ciertas garantías serán consideradas siempre como suficientes. Cuando la garantía dada es un seguro, el nuevo texto mantiene, con algunas modificaciones, las excepciones del asegurador reconocidas en el Protocolo de Bruselas.

DR © 1950. Escuela Nacional de Jurisprudencia

Esta revista forma parte del acervo de la Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM
www.juridicas.unam.mx http://biblio.juridicas.unam.mx

El artículo 15 del proyecto adoptado constituye un cambio profundo en el sistema de competencia previsto por el Convenio de Roma, cuyo mecanismo esencial fué conservado por el ponente. En vez de las tres competencias previstas en el proyecto del ponente, el nuevo proyecto consagra un sistema de competencia única, por el que el tribunal del lugar del accidente tiene competencia exclusiva para conocer en las acciones derivadas de un mismo accidente. Tal solución pareció necesaria a la mayoría de los delegados, que creyeron que era necesario evitar decisiones contradictorias por parte de tribunales diferentes, lo que destruiría la unidad de aplicación de un convenio que, en su última forma, prevé un doble sistema de responsabilidad.

Una disposición especial del proyecto se refiere a la ejecución en el extranjero de una sentencia dictada por el tribunal del lugar de los daños. Esta disposición responde al deseo del Comité, de proteger a las víctimas contra la insolvencia o la falta de fondos del operador en la jurisdicción del tribunal que haya fallado, permitiéndoles especialmente obtener el pago de su crédito en el territorio del Estado donde la persona responsable tenga su domicilio, o el lugar principal de su negocio. A pesar de las opiniones contrarias, la mayoría de los delegados consideró que, en su carácter de juristas, y sin perjuicio de las obligaciones de los Estados en relación con el proyecto de convenio, el espíritu de confianza internacional que debe inspirar la conclusión de convenios entre Estados, justificaba el reconocimiento de la autoridad de las decisiones judiciales dadas por los tribunales de otros Estados contratantes.

DR © 1950. Escuela Nacional de Jurisprudencia