

RESPONSABILIDAD DE LAS LÍNEAS AÉREAS FRENTE A PASAJEROS Y TERCEROS EN IBEROAMÉRICA Y SUS DIFERENCIAS FRENTE A EUROPA

Por: Nelly Jasmina Rojas Velandia

Recibido: 03 de octubre de 2013

Aceptado para publicación: 12 de noviembre de 2013

Tipo: revisión

RESUMEN

En un mundo globalizado como el actual, donde la navegación aérea se ha convertido en un medio de transporte no solo útil sino prácticamente obligatorio para la sociedad, en la mayoría de las ocasiones no se tiene conocimiento de qué ocurre si en el transcurso de un vuelo, al interior de un país, de un país a otro o de un continente a otro, se presenta un accidente, o cuál va a ser la responsabilidad del transportista, no solo frente a los pasajeros sino frente a las personas que, por algún motivo, se ven afectadas por el accidente.

Por lo anterior, en el presente escrito se pretende realizar un estudio de la responsabilidad de las líneas aéreas frente a pasajeros y terceros en Iberoamérica y sus diferencias frente a Europa. Para lo cual se realizarán unas precisiones geográficas, la descripción del tema a nivel internacional, el papel de los seguros en la navegación aérea y, por último, una serie de conclusiones que serán de gran utilidad, no solo para las personas que continuamente manejan este tema, sino para todas aquellas que están expuestas a sufrir en cualquier momento las consecuencias de un accidente aéreo.

PALABRAS CLAVE

Responsabilidad civil, aerolíneas, pasajeros, terceros.

RESPONSIBILITIES OF AIRLINES ABOUT PASSENGERS AND THIRD PARTY IN LATIN AMERICA AND ITS DIFFERENCES FROM EUROPE

ABSTRACT

In this globalized world, where air navigation has become a means of transport not only useful but practically mandatory for society, in most cases there is no knowledge about what happens if an accident occurs in the course of a flight within a country, from one country to another or from one continent to another, or what will be the airline's liability not only with passengers but also with people who for some reason are affected by the accident.

By the above, a study about the responsibility of the airlines with passengers and third in Latin America and their differences from Europe is intended in this text. To which, some geographical details, the description of the issue internationally, the role of insurance in air navigation will be done. Finally, a set of conclusions will be useful not only for those who continually know this topic, but for those who are exposed to suffer the consequences of a plane crash at any time.

KEYWORDS

Liability, airlines, passengers, third.

INTRODUCCIÓN

El 17 de diciembre de 1903, en Kitty Hawk, a bordo del Flyer I, se realiza el primer vuelo autopropulsado de un aeroplano por parte de los hermanos Orville y Wilbur Wright, quienes difícilmente algún día imaginaron la importancia que su invento tendría para la historia de la humanidad.



En la actualidad, los adelantos de la navegación aérea, de las telecomunicaciones y de las facilidades electrónicas han permitido que la aviación haya progresado de forma asombrosa, llegando a considerarse el transporte aéreo como el más seguro de todos. Sin embargo, también, la modalidad más regulada del globo terrestre.

Lo anterior, teniendo en cuenta que el paulatino aumento de usuarios de este medio de transporte, hace temer un incremento del número de accidentes en un futuro próximo, por lo que el lograr la máxima seguridad de este, se ha convertido en una de las preocupaciones más importantes de los estados.

Pero si esto ha sido así desde el punto de vista de la previsión, es aún más importante la atención legislativa que los estados deben dar para el momento en que se producen los daños, específicamente la atención que deben dar al tema de responsabilidad civil, pues es necesario tener los medios suficientes que garanticen un adecuado resarcimiento de las víctimas ante una catástrofe de estas características. La magnitud de los perjuicios derivados de la navegación aérea cobra tal importancia, no tanto desde el punto de vista cuantitativo, es decir, en cuanto al número de accidentes, pues se considera un transporte seguro, si se compara con el número de fallecimientos generados por accidentes de circulación, sino más bien desde una perspectiva cualitativa, teniendo en cuenta que un desastre aéreo trae consigo, normalmente, más víctimas mortales que heridos, así como grandes pérdidas económicas, en virtud del elevado coste de las aeronaves.

Es aquí donde radica la importancia del estudio de este tema, pues en un mundo globalizado como el actual, donde la navegación aérea se ha convertido en un medio de transporte no solo útil sino prácticamente obligatorio para la sociedad, en la gran mayoría de las ocasiones, no se tiene conocimiento de qué ocurre si en el transcurso de un vuelo, al interior de un país, de un país a otro o de un continente a otro, se presenta un accidente, o cuál va a ser la responsabilidad del transportista, no solo frente a los pasajeros sino frente a las personas que, por algún motivo, se ven afectadas por el accidente, entre otros aspectos que surgen atendiendo a la conmoción social que provoca un accidente aéreo.

CAPÍTULO I. CONSIDERACIONES PRELIMINARES

1. PRECISIONES GEOGRÁFICAS

Tal como se ha enunciado, el desarrollo del presente estudio se va a centrar en Europa e Iberoamérica. Es por esto que a continuación se indicará cual va a ser el significado de estos términos para efectos de este trabajo.

1.1 Europa:

Cuando se haga referencia a Europa, dicho término hará alusión a los 27 Estados que actualmente conforman la Unión Europea, que son los que se enuncian a continuación:

BANDERA	PAÍS		País
	Alemania		Irlanda
	Austria		Italia
	Bélgica		Letonia
	Bulgaria		Lituania
	Chipre		Luxemburgo
	Dinamarca		Malta
	Eslovaquia		Países Bajos
	Eslovenia		Polonia
	España		Portugal
	Estonia		Reino Unido
	Finlandia		República Checa
	Francia		Rumania
	Grecia		Suecia

Tabla 1.

Fuente: http://europa.eu/index_es.htm

Elaboración: Nelly Rojas Velandia



Figura 1. Mapa de la Unión Europea.

Fuente: <http://otrasactividades6.blogspot.com.es/>

1.2 Iberoamérica:

Para los efectos del presente estudio y acatando la definición que el Diccionario de la Real Academia Española da a este término, se incluirán

dentro de este los países americanos de lengua española y portuguesa, que son los que se enuncian a continuación:

BANDERA	PAÍS		Uruguay
	Brasil		Nicaragua
	Argentina		Honduras
	México		Cuba
	Perú		Guatemala
	Colombia		Panamá
	Bolivia		Costa Rica
	Venezuela		República Dominicana
	Chile		El Salvador
	Paraguay		Puerto Rico
	Ecuador		

Tabla 2.

Fuente: <http://lema.rae.es drae/?val=iberoamerica>

Elaboración: Nelly Rojas Velandia



Figura 2. Mapa de Iberoamérica

Fuente: <http://www.imagui.com/a/mapa-america-latina-ceKaxgApp>

2. DELIMITACIÓN CONCEPTUAL

2.1 Líneas Aéreas

En materia de transporte aéreo las compañías aéreas, aerolíneas o transportistas aéreos, son las organizaciones o empresas dedicadas al transporte aéreo regular de personas y/o mercancías en el ámbito comercial.

Estas compañías se sirven de aeronaves, de personal en tierra y en las propias aeronaves para el cumplimiento de su tarea como son: pilotos, personal de cabina, personal dedicado a la facturación de pasajeros, etc.

No se deben confundir con chárter, que son aquellas compañías que realizan vuelos especiales previo acuerdo con los pasajeros y que no vuelan de manera regular.

2.2 Responsabilidad Civil

De manera general, la responsabilidad civil es aquella obligación que surge de un comportamiento incorrecto, desde el punto de vista de la ley. Es de carácter económico y, ante todo, hay que distinguirla de la responsabilidad penal, ya que esta supone el ingreso en la cárcel de su autor mientras que la civil, supone la obligación de indemnizar económicamente al perjudicado. (Caballero, 2010).

2.2.1 Clases de responsabilidad civil

Básicamente hay dos grandes clases de responsabilidad civil:

Por un lado está la contractual, que como su propio nombre indica, es la que se deriva de la existencia de un contrato; surge como consecuencia de que entre dos o más personas, particulares o sociedades, se haya celebrado un contrato. Tal como se verá en páginas posteriores, en tema de derecho aeronáutico es la responsabilidad que surge como consecuencia del contrato de transporte celebrado entre la compañía aérea y sus pasajeros.

Por otro lado está la extracontractual, que es la que se origina cuando se causa un daño, pero sin la existencia de un contrato previo entre la persona que lo ha causado y la persona que ha resultado perjudicada. Para efectos de la navegación aérea es la responsabilidad que se deriva de un daño producido a un sujeto distinto de las personas que se encuentran dentro de la aeronave (pasajeros y tripulación), esto es, personas o cosas que se ubiquen en la superficie.

2.3 Pasajeros y Terceros

Como complemento de lo anterior, es preciso indicar quiénes se consideran pasajeros y quiénes terceros para efectos del Derecho aeronáutico.

De esta manera, se entiende por pasajero o viajero, cualquier persona que efectúa el viaje con billete adquirido a título oneroso o gratuito (art. 1 del Convenio de Varsovia y art. 1 del Convenio de Montreal).



Por su parte, los terceros son aquellos sujetos que no guardan ninguna relación contractual con el transportista aéreo. (Bustos, 2003, p.65)

En este punto, es preciso aclarar que para efectos del presente trabajo no se consideran terceros la tripulación u otros empleados técnicos, personal de mantenimiento, reparación o revisión de las aeronaves en tierra, para quienes habría que aplicar la correspondiente normativa laboral en virtud de la relación contractual- laboral establecida entre el transportista de una aeronave y su personal.

CAPÍTULO II. RÉGIMEN JURÍDICO INTERNACIONAL DE RESPONSABILIDAD CIVIL EN NAVEGACIÓN AÉREA

Es un hecho innegable que el medio de transporte de masas que ha experimentado mayor evolución durante el siglo XX ha sido el aéreo. La importancia del transporte aéreo y la subsiguiente necesidad de disponer de un eficaz sistema de protección de los derechos de los usuarios de dicho transporte resulta pues evidente.

Prácticamente desde los inicios de la aviación comercial, la comunidad internacional apreció la necesidad de establecer un régimen uniforme aplicable al transporte aéreo; nacía un medio de transporte con innegable capacidad para trasladar a una persona, en breve lapso temporal, desde un país a otro y que reclamaba, por tanto, un esfuerzo de unificación del Derecho aplicable a escala universal. (Garrido, 2006).

Esta circunstancia hace dotar a este régimen jurídico de unos tintes internacionalistas, razón por la cual, se hace necesario el análisis de los principales instrumentos normativos que, a nivel internacional, han desarrollado el tema.

Sin embargo, en este punto y teniendo en cuenta que el objeto del presente estudio es analizar el régimen jurídico aplicable tanto a pasajeros como a terceros, es preciso aclarar que la normativa aplicable a cada uno de estos no ha sido la misma a lo largo de la historia, por lo que a continuación se describirá, en primer lugar, la evolución de los instrumentos internacionales relativos a los pasajeros y, posteriormente, la aplicable a los terceros.

1. RÉGIMEN JURÍDICO INTERNACIONAL APLICABLE A LOS PASAJEROS

1.1 Convenio de Varsovia de 1929

Como resultado del esfuerzo por parte de las naciones de lograr una unificación del derecho aplicable en materia de transporte aéreo, surge el “*Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional*”, firmado en Varsovia el 12 octubre de 1929, pero que entró en vigor el 13 de febrero de 1933.

Entre otras materias, el Convenio de Varsovia regulaba la responsabilidad del transportista aéreo en caso de accidente acaecido en el curso de un transporte aéreo internacional. De este modo, dicho instrumento determinaba la responsabilidad del transportista aéreo en caso de muerte o lesiones del pasajero, mediante un sistema de responsabilidad que ha sido calificado como de responsabilidad, por falta presunta o con inversión de la carga de la prueba, que se compensaba con una limitación cuantitativa de la responsabilidad del transportista aéreo, salvo que se acreditase que el daño era el resultado de dolo del transportista o de faltas que, con arreglo a la Ley del Tribunal que entendiese del asunto, se considerasen como equivalentes al dolo.

Ahora bien, podría pensarse que el régimen de responsabilidad establecido en el Convenio de Varsovia no pretendía, tanto dar una respuesta a la necesidad de proteger los intereses de los consumidores y usuarios del transporte aéreo como favorecer e impulsar la incipiente aviación comercial, mediante el establecimiento de un régimen de responsabilidad más liviano para los transportistas aéreos que aquel que pudiera ser aplicable en otros supuestos de responsabilidad civil.

El apoyo a una industria naciente es una de las justificaciones comúnmente citadas por la doctrina, aunque no la única, para el establecimiento en el Convenio de Varsovia de una limitación cuantitativa de la responsabilidad del transportista aéreo. De este modo, en la redacción original del Convenio de Varsovia, la responsabilidad del transportista en caso de muerte o lesiones



del pasajero, quedaba limitada a la suma de 150.000 francos oro²⁸, salvo acreditación de que el daño hubiera sido causado por dolo o falta equivalente al dolo.

La natural evolución del transporte aéreo, la consolidación de las compañías aéreas, el desarrollo económico y social experimentado por muchos de los Estados, parte del Convenio de Varsovia durante el siglo veinte (germen del creciente interés por la protección de los derechos de los consumidores y usuarios), desembocaron finalmente en gran parte de dichos Estados, primero en la reclamación del incremento de los límites cuantitativos del Convenio de Varsovia, referidos a los daños causados por lesiones o muerte del pasajero y, finalmente, en la petición de abolición de los referidos límites. Obviamente, a este proceso lo acompañó paralelamente otro de reclamación de reforma de aquellas legislaciones internas que sometieran el transporte aéreo doméstico a similares límites de responsabilidad.

1.2 Convenio de Montreal de 1999

Como consecuencia de lo anterior, el 28 de mayo de 1999 nace el “*Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional*”, firmado en Montreal, pero que entró en vigor en el orden internacional, el 4 de noviembre de 2003.

En la exposición de motivos del mencionado tratado, que se pretendió fuera el sustituto definitivo del sistema de Varsovia, se reconoce expresamente “la importancia de asegurar la protección de los intereses de los usuarios del transporte aéreo internacional y la necesidad de una indemnización equitativa fundada en el principio de restitución”, con lo cual se avanzó hacia un sistema de responsabilidad mucho más moderno, y favorable al consumidor.

En efecto, mientras que el Sistema de Varsovia establecía el ya clásico sistema de responsabilidad limitada y subjetiva con inversión de la carga

²⁸ Las sumas indicadas en el Convenio de Varsovia, artículo 22, numeral 4, se referían al franco francés integrado por sesenta y cinco miligramos y medio de oro con la ley de novecientas milésimas de fino, que podía convertirse en toda moneda nacional en números redondos.

de la prueba, el Convenio de Montreal instala un sistema mixto en el que la responsabilidad es objetiva y limitada en la mayor parte de los casos, pero en otros supuestos podrá ser también subjetiva e ilimitada o limitada.

Así, la ventaja más importante que trae este Convenio, es la de eliminar el límite de la responsabilidad en algunos supuestos, a la vez que eleva considerablemente los límites impuestos. De igual modo, reconociendo la necesidad de actualizar los límites en cuestión, el mismo Convenio establece la obligación de revisarlos cada cinco años, teniendo en cuenta también la inflación ocurrida durante dicho período. (Barreiro, 2009).

Todo lo mencionado anteriormente lleva necesariamente a realizar un breve repaso por el sistema de responsabilidad en transporte aéreo internacional, que impone el Convenio de Montreal de 1999.

1.2..1 Régimen de responsabilidad

El Convenio de Montreal conserva el ámbito de aplicación en razón del espacio y la materia que tenía el sistema Varsovia. Por ende, se aplica a todo transporte internacional, remunerado o gratuito, de pasajeros, equipaje y carga realizado por empresas de transporte aéreo (art. 1.). Mantiene, pues, el criterio de acto de comercio que adoptó en 1929 el convenio de Varsovia y, al igual que este tampoco se aplica al transporte de piezas postales.

Dentro del transporte de personas, los daños indemnizables son:

a. Muerte o lesión corporal de un pasajero.

Respecto de los daños ocurridos a los pasajeros, se trate de muerte o lesión corporal, el Tratado de Montreal establece que el transportista es responsable *“por la sola razón de que el accidente que causó la muerte o lesión se haya producido a bordo del aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque”*.

Ahora bien, la objetivación de la responsabilidad no opera respecto de todos los casos, sino que rige en reclamos que no superen la cantidad de 100.000



Derechos Especiales de Giro (DEG)²⁹ por pasajero. En estos casos el único eximente de responsabilidad será la culpa del pasajero.

Esto, lleva a realizar una distinción entre aquellos daños de hasta 100.000 DEG y los que superen ese monto, toda vez que el Convenio de Montreal dispone dos sistemas distintos de responsabilidad (dos capas) dependiendo de cuál sea el monto del daño.

Asimismo, en supuestos donde el daño reclamado sea superior a 100.000 DEG, el transportista podrá exonerarse de responsabilidad no solo por la culpa del pasajero, sino también cuando aquél demuestre que el daño no fue ocasionado por su culpa o negligencia, o por la de sus dependientes o agentes. De igual modo, podrá eximirse cuando demuestre que el daño se debió únicamente a la negligencia o a otra acción u omisión indebida de un tercero.

De lo expuesto se puede concluir que el sistema jurídico introducido por el Convenio de Montreal ha modificado el sistema de responsabilidad previendo un tipo de responsabilidad objetiva para todos aquellos daños inferiores a 100.000 DEG, y manteniendo el sistema anterior, pero ahora ya sin límites en la responsabilidad, para aquellos supuestos en que el daño supera aquel importe. (Capaldo, 2012)

b. Destrucción, pérdida o avería del equipaje.

Idéntica responsabilidad opera respecto del equipaje, por el cual el transportador resulta responsable, siempre y cuando *la destrucción, pérdida o avería se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquier período en el que el equipaje facturado se hallase bajo la custodia de aquel.*

²⁹ El Derecho Especial de Giro (DEG) es un activo de reserva internacional creado en 1969 por el FMI para complementar las reservas oficiales de los países miembros. Su valor está basado en una cesta de cuatro monedas internacionales fundamentales. Los DEG se pueden intercambiar por monedas de libre uso. Tras la asignación general del 28 de agosto y la asignación especial del 9 de septiembre de 2009, el volumen de DEG aumentó de DEG 21.400 millones a aproximadamente DEG 204.000 millones (equivalentes a unos US\$310 millones, al tipo de cambio vigente al 20 de agosto de 2012).

Siguiendo los lineamientos de la responsabilidad objetiva con origen en una relación contractual, el tratado establece la total responsabilidad por el equipaje “facturado”, mientras que por el “no facturado” o “equipaje de mano”, incluidos los objetos personales, el transportista responde sólo cuando haya existido culpa de su parte o sus dependientes.

Por otra parte, así como se ha establecido como eximente de la responsabilidad la culpa del pasajero, en los supuestos de daños al equipaje, el art. 17 del Convenio de Montreal, también establece que el *transportista no será responsable en la medida en que el daño se deba a la naturaleza, a un defecto o a un vicio propio del equipaje.*

La responsabilidad respecto del equipaje es limitada, por cuanto el Convenio dispone un máximo de 1.000 DEG por pasajero para el supuesto de destrucción, pérdida, avería o retraso del equipaje.

c. El retraso.

El Convenio de Montreal también establece la responsabilidad (limitada salvo dolo) del transportista por los daños ocasionados por retrasos en el transporte aéreo de pasajeros y del equipaje. Asimismo, es de resaltar que para lograr la exoneración de responsabilidad, el transportista deberá probar que el daño se produjo pese a que él y sus dependientes y “agentes adoptaron todas las medidas razonablemente necesarias para evitar el daño o que les fue imposible, a uno y a otros, adoptar dichas medidas” (art. 20 del Convenio de Montreal).

En el supuesto de retraso, la responsabilidad se encuentra limitada a la cantidad de 4.150 DEG por pasajero (art. 22 del Convenio de Montreal), y a 1000 DEG por pasajero respecto del retraso en la recepción del equipaje.

1.2.2 ¿Qué comprenden las indemnizaciones?

Establece el Convenio, que en ningún caso, las acciones que se establezcan con origen en las disposiciones de aquel, otorgarán indemnización punitiva (sanción penal), ejemplar, o de cualquier naturaleza que no sea



“compensatoria” (art. 29 del Convenio de Montreal). Esto lleva directamente a eliminar toda posibilidad de reclamar daño punitivo³⁰.

Respecto de la conversión de los DEG, esta deberá efectuarse a la fecha de la sentencia.

1.2.3 El seguro

Otro de los aspectos más importantes del Convenio de Montreal es el relativo al “Seguro”, contenido en el artículo 50, que establece de manera textual lo siguiente:

Los Estados Partes exigirán a sus transportistas que mantengan un seguro adecuado que cubra su responsabilidad en virtud del presente convenio. El Estado Parte hacia el cual el transportista explota servicios, podrá exigirle a este que presente pruebas de que mantiene un seguro adecuado, que cubre su responsabilidad en virtud del presente convenio.

2. RÉGIMEN JURÍDICO INTERNACIONAL APLICABLE A LOS TERCEROS

Una vez analizado el régimen jurídico aplicable a los pasajeros, se procede a analizar la normativa internacional que reglamenta la responsabilidad de las líneas aéreas frente a los terceros (responsabilidad extracontractual)³¹.

La situación del tercero en la superficie, completamente ajeno a la actividad aeronáutica, ante el hecho que sufra algún perjuicio derivada de esta, ha sido objeto de análisis desde el nacimiento mismo del hecho técnico aeronáutico.

³⁰ El daño punitivo es la penalización económica que impone el juez al causante de un daño, de cuantía extraordinaria y carácter ejemplarizante, por haber incurrido en un comportamiento de mala fe o conducta maliciosa. Tiene por objeto aliviar al perjudicado y castigar al demandado por su conducta y al propio tiempo servir de ejemplo. Recuperado del Diccionario Mapfre de Seguros: <http://www.mapfre.com/wdiccionario/terminos/vertermino.shtml?d/danos-punitivos.htm>

³¹ Véase definición dada en el capítulo de “Delimitación Conceptual”.

Haciendo énfasis justamente en la condición de total extraño a dicho fenómeno, se ha proclamado, prácticamente sin dudar, tanto a nivel internacional como en las legislaciones internas, el régimen de responsabilidad objetiva, según el cual un sujeto responde de un hecho causado por él, aunque no haya tenido voluntad de realizarlo (dolo), ni haya actuado con imprudencia o negligencia (culpa).

Respecto a esta materia, el Convenio de Roma de 1952, modificado por el Protocolo de Montreal de 1978, se ha constituido por más de cincuenta años en el principal instrumento internacional de regulación del régimen de responsabilidad por daños causados a terceros por aeronaves, razón por la cual a continuación se describirán los aspectos más importantes de estas dos normas internacionales.

2.1 Convenio de Roma de 1952

El principal objetivo del “*Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras*”, firmado el 7 de octubre de 1952 en Roma, pero que entró en vigor hasta el 4 de febrero de 1958, fue crear un cuerpo normativo que garantizara una reparación equitativa a las personas que sufrieran daños en la superficie por aeronaves, limitando al mismo tiempo, en forma razonable, el alcance de las responsabilidades originadas por dichos daños, con el fin de no entorpecer el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional.

El ámbito de aplicación del Convenio surge de su art. 23, que establece:

1. Esta Convención se aplica a los daños contemplados en el artículo I (daños sufridos por terceros en la superficie), ocurridos sobre el territorio de un Estado contratante y provenientes de una aeronave matriculada en el territorio de otro Estado contratante.

El sistema de responsabilidad es objetivo, ya que la persona que sufre perjuicios en la superficie tiene derecho a ser indemnizada con la sola prueba de haber experimentado los daños que invoca de haberse originado los mismos por una aeronave en vuelo, inclusive por la caída de una cosa o



persona, que hubiesen estado a bordo de la máquina, conforme lo establece el art. 1º del Convenio. Se trata, sin duda, de una responsabilidad fundada en el riesgo creado por la aviación.

En rigor, la única causal de exención plenamente admitida por el convenio es la culpa de la víctima, que se encuentra establecida en el artículo 6 de la siguiente manera: “La persona que sería responsable según este Convenio, estará exenta de responsabilidad si prueba que los daños fueron causados únicamente por culpa de la persona que los sufra o de sus dependientes”.

Sin embargo, a pesar de existir una responsabilidad objetiva, la gravedad de la situación del explotador se alivia porque se establece una responsabilidad limitada.

Las limitaciones están fijadas en relación con el peso de la aeronave y este está definido como el máximo que puede pesar, sin combustible, según el pertinente certificado de aeronavegabilidad.

No obstante, estas limitaciones no aplican al transportador en caso de haber obrado con dolo, expresión que el Convenio no utiliza, y que reemplaza por la referencia a la intención deliberada de producir el daño que hayan tenido el explotador o sus dependientes en el ejercicio de sus funciones.

Las notas de la responsabilidad por daños a terceros en la superficie que se han analizado -objetiva y limitada- se complementan con una tercera, de parecida o mayor importancia: se trata de una responsabilidad garantizada. De esta manera, el Convenio de Roma de 1952 faculta a los Estados contratantes para que exijan que las aeronaves matriculadas en otro Estado, que sobrevuelen su territorio, estén cubiertas por seguros u otras garantías hasta los máximos fijados en el Convenio.

2.2 Protocolo de Montreal de 1978

Dicho protocolo que entró en vigor solo hasta el 25 de julio de 2002, principalmente establece los límites de responsabilidad del transportista atendiendo al peso de la aeronave.

3. SITUACIÓN DE EUROPA E IBEROAMÉRICA RESPECTO A LAS NORMAS INTERNACIONALES QUE REGULAN LA RESPONSABILIDAD DE LAS LÍNEAS AÉREAS FRENTE A PASAJEROS Y TERCEROS

Una vez analizada la normativa que, a nivel internacional, existe frente a la responsabilidad de las líneas aéreas en relación con pasajeros y terceros, corresponde determinar cuál es la situación de la Unión Europea e Iberoamérica en la actualidad respecto a dicha normatividad y así poder establecer en que países es plenamente aplicable.

3.1 Responsabilidad frente a pasajeros:

EUROPA			IBEROAMÉRICA		
<i>ESTADOS</i>	CONVENIO DE VARSOVIA	CONVENIO DE MONTREAL	<i>ESTADOS</i>	CONVENIO DE VARSOVIA	CONVENIO DE MONTREAL
	Fecha de entrada en vigor	Fecha de entrada en vigor		Fecha de entrada en vigor	Fecha de entrada en vigor
Alemania	29/12/1933	28/06/2004	Brasil	14/09/1964	18/07/2006
Austria	27/12/1961	28/06/2004	Argentina	10/09/1969	14/02/2010
Bélgica	11/10/1936	28/06/2004	México	01/08/1963	04/11/2003
Bulgaria	23/09/1949	28/06/2004	Perú	03/10/1988	04/11/2003
Chipre	16/08/1960	04/11/2003	Colombia	13/11/1966	04/11/2003
Dinamarca	01/10/1937	28/06/2004	Venezuela	01/08/1963	-----
Eslovaquia	01/01/1993	04/11/2003	Chile	31/05/1979	18/05/2009
Eslovenia	25/06/1991	04/11/2003	Paraguay	26/11/1969	04/11/2003
España	13/02/1933	28/06/2004	Ecuador	11/03/1970	26/08/2006
Estonia	14/06/1998	04/11/2003	Uruguay	02/10/1979	04/04/2008
Finlandia	01/10/1937	28/06/2004	Nicaragua	---	-----

Francia	13/02/1933	28/06/2004	Honduras	25/09/1994	-----
Grecia	11/04/1938	04/11/2003	Cuba	28/11/1965	13/12/2005
Hungría	27/08/1936	07/01/2005	Guatemala	26/10/1971	-----
Irlanda	19/12/1935	28/06/2004	Panamá	10/02/1997	04/11/2003
Italia	15/05/1933	28/06/2004	Costa Rica	08/08/1984	08/08/2011
Letonia	13/02/1933	15/02/2005	Rep. Dominicana	25/05/1972	20/11/2007
Lituania	----	29/01/2005	El Salvador	01/08/1963	06/01/2008
Luxemburgo	05/01/1950	28/06/2004	Puerto Rico	-----	-----
Malta	19/02/1986	04/07/2004	Bolivia	29/03/1999	Firmado el 28/5/99 pero sin ratificar
Países Bajos	29/09/1936	28/06/2004			
Polonia	13/02/1933	18/03/2006			
Portugal	18/06/1947	04/11/2003			
Reino Unido	15/05/1933	28/06/2004			
Rep.Checa	01/01/1993	04/11/2003			
Rumania	13/02/1933	04/11/2003			
Suecia	01/10/1937	28/06/2004			

Tablas 3 y 4.

Fuente: <http://www.icao.int/Pages/default.aspx>. **Elaboración:** Nelly Rojas Velandia

De esta manera, se pueden sacar las siguientes conclusiones respecto a la situación actual de los países de Europa e Iberoamérica frente a la normativa internacional que rige la responsabilidad de las líneas aéreas frente a los pasajeros:

1. De los 47 estados objeto de estudio, 42 son parte del Convenio de Montreal de 1999, lo que representa el 89%.
2. De los 47 estados objeto de estudio, 45 son parte del Convenio de Varsovia de 1929, lo que representa el 95%.

3. De los 47 estados objeto de estudio, solo un estado (Lituania) ya es parte del Convenio de Montreal, pero no ha ratificado Varsovia, lo que representa el 2%.
4. De los 47 estados objeto de estudio, cuatro estados (Venezuela, Honduras, Bolivia y Guatemala) siguen siendo miembros del sistema Varsovia y aún no han ratificado el Convenio de Montreal, lo que representa un 8%.
5. Finalmente, de los 47 estados objeto de estudio solo dos no han ratificado ni el Convenio de Varsovia ni el Convenio de Montreal, lo que representa el 4%.

Ante esta situación, la doctrina ha dividido la comunidad internacional en dos grandes grupos:

1. Estados que son parte de la familia “Varsovia”, o del Convenio de Montreal, o de ambos; y
2. Estados que no han ratificado ninguno de ellos.

Cualquier transporte aéreo internacional efectuado entre los estados que pertenecen a este último grupo, se regirá por los principios del derecho internacional privado que, como norma de solución de conflictos, envía a la ley del estado de ejecución del contrato, o a la del estado de celebración, si así lo acordaron previamente las partes.

Por el contrario, si los estados son miembros del Convenio de Varsovia o del Convenio de Montreal o de los dos, los vínculos entre ellos se distribuirán de la siguiente manera:

- a. Los países que solo son miembros del Convenio de Montreal de 1999, como es lógico, se regirán únicamente por la normativa de dicho convenio.



- b. Los países que aún no han ratificado el Convenio de Montreal, pero que sí son miembros del Convenio de Varsovia, seguirán rigiéndose por el Convenio de Varsovia.
- c. Los derechos y obligaciones recíprocos entre los países que han ratificado el Convenio de Montreal y los que aún no lo han hecho, habrán de regirse solo por aquel tratado en el que ambos sean parte, es decir, por los del sistema Varsovia. (Capaldo, 2012).

3.2 Responsabilidad frente a terceros:

Tal como se ha indicado a lo largo de este escrito, la responsabilidad de las líneas aéreas frente a terceros se encuentra reglamentada principalmente por el Convenio de Roma de 1952 y por el protocolo de Montreal de 1978. Por lo anterior, se procede a determinar cuál es el estado de los países de Europa e Iberoamérica frente a dichos instrumentos internacionales:

CONVENIO DE ROMA			
EUROPA		IBEROAMÉRICA	
ESTADOS	Fecha de entrada en vigor	ESTADOS	Fecha de entrada en vigor
Alemania	---	Brasil	19 de marzo de 1963
Austria	---	Argentina	25 de diciembre de 1972
Bélgica	9 de noviembre de 1966	México	Firmado el 7 de octubre de 1952 pero sin ratificar
Bulgaria	---	Perú	---
Chipre	---	Colombia	---
Dinamarca	Firmado el 7 de octubre de 1952 sin ratificar	Venezuela	---
Eslovaquia	---	Chile	---
Eslovenia	---	Paraguay	24 de agosto de 1969
España	4 de febrero de 1958	Ecuador	10 de agosto de 1958
Estonia	---	Uruguay	6 de febrero de 1979

Finlandia	---	Nicaragua	---
Francia	Firmado el 7 de octubre de 1952 pero sin ratificar	Honduras	3 de enero de 1961
Grecia	Firmado el 5 de abril de 1955 pero sin ratificar	Cuba	7 de diciembre de 1965
Hungría	---	Guatemala	8 de agosto de 1983
Irlanda	---	Panamá	---
Italia	8 de enero de 1964	Costa Rica	---
Letonia	---	Rep. Dominicana	Firmado el 7 de octubre de 1952 pero sin ratificar
Lituania	---	El Salvador	13 de mayo de 1980
Luxemburgo	4 de febrero de 1958	Puerto Rico	---
Malta	---	Bolivia	7 de octubre de 1998
Países Bajos	Firmado el 7 de octubre de 1952 pero sin ratificar		
Polonia	---		
Portugal	Firmado el 7 de octubre de 1952 pero sin ratificar		
Reino Unido	Firmado el 23 de abril de 1953 pero sin ratificar		
Rep. Checa	---		
Rumania	---		
Suecia	Firmado el 11 de agosto de 1954 pero sin ratificar		

Tabla 5.

Fuente: <http://www.icao.int/Pages/default.aspx>. **Elaboración:** Nelly Rojas Velandia



PROTOCOLO DE MONTREAL DE 1978			
EUROPA E IBEROAMÉRICA			
ESTADOS	Fecha de firma	Fecha de depósito del instrumento de ratificación o adhesión (a)	Fecha de entrada en vigor
Argentina	8 de diciembre de 1978	---	---
Brasil	23 de septiembre de 1978	27 de octubre de 1981	25 de julio de 2002
Cuba	23 de septiembre de 1978	---	---
Ecuador	25 de enero de 1979	---	---
El Salvador	---	7 de noviembre de 2007 (a)	5 de febrero de 2008
Guatemala	19 de marzo de 1996	26 de noviembre de 1997	25 de julio de 2002
Venezuela	23 de septiembre de 1978	---	---

Tabla 6.

Fuente: <http://www.icao.int/Pages/default.aspx>. **Elaboración:** Nelly Rojas Velandia

Como se desprende de las tablas precedentes, son pocos los países de Europa e Iberoamérica que han ratificado los instrumentos internacionales que reglamentan la responsabilidad de las líneas aéreas frente a terceros.

Sin embargo, al hacer un estudio de esta situación, se pudo encontrar que la mayoría de los países que conforman Europa e Iberoamérica, a pesar de no ser partes ni del Convenio de Roma ni del Protocolo de Montreal, han instaurado dentro de sus legislaciones internas, casi que de manera exacta, los postulados consagrados en estos tratados internacionales, en especial, lo relacionado con el principio de la responsabilidad objetiva. Es decir, que tanto en Iberoamérica como en la Unión Europea, el damnificado solo debe probar el daño y su relación causal, dejando de lado en consecuencia, la demostración de la presencia de algún grado de culpabilidad en el operador aéreo.

Una vez aclarado esto, surge la siguiente pregunta: ¿Cuál es el procedimiento a seguir si se presenta un accidente en territorio de un estado que no ha suscrito ninguna de estas normas internacionales?

Tomando como ejemplo Colombia, que no ha ratificado el Convenio de Roma, a cualquier daño que se ocasione en el territorio colombiano, así sea por una nave matriculada en el exterior, no se aplicarán las normas del Convenio sino la normatividad nacional, es decir, lo dispuesto en el Código de Comercio Colombiano.

Como complemento de lo anterior, y continuando con el ejemplo de Colombia, surge la siguiente pregunta ¿qué sucede cuando el daño es ocasionado en el territorio de un Estado que haga parte del Convenio de Roma por una aeronave matriculada en Colombia? Por no cumplirse con el presupuesto de que el daño haya sido ocasionado por una aeronave matriculada en un Estado contratante, por encontrarse la aeronave matriculada en Colombia, se debe concluir que no se aplicarían las disposiciones del Convenio de Roma. Los hechos narrados en esta hipótesis se solucionarían por medio de las normas y los principios consagrados por el derecho internacional privado.

CAPÍTULO III. LOS SEGUROS DE AVIACIÓN

Tal como se mencionó en el capítulo precedente, la normativa internacional establece una serie de responsabilidades que deben asumir las compañías aéreas frente a pasajeros y terceros de llegarse a presentar un accidente, pero al mismo tiempo facultan a los estados a exigir que, tanto las aeronaves de su país como las matriculadas en otros países, estén cubiertas por un seguro que garantice los límites de responsabilidad mínimos exigidos por cada uno de estos Convenios.

Con base en esto, en el presente capítulo se realizará un análisis del estado actual de los seguros de aviación en Europa e Iberoamérica en cuanto a su obligatoriedad.



1. OBLIGATORIEDAD DEL SEGURO AÉREO EN EUROPA

En el ámbito de la Unión Europea, tras los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001 y con el fin de reforzar la protección de los consumidores, mediante el Reglamento (CE) N° 785 de 2004 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de abril de 2004, se establecieron los requisitos de seguro mínimos para las compañías aéreas y operadores aéreos.

De esta manera, se instauró un seguro obligatorio respecto de los pasajeros, el equipaje, la carga y terceros, para todas las compañías aéreas y todos los operadores aéreos que efectúen vuelos dentro del territorio de un Estado miembro de la comunidad europea, con destino a él, procedentes de él o que lo sobrevuelen.

2. OBLIGATORIEDAD DEL SEGURO AÉREO EN IBEROAMÉRICA

A diferencia de la Unión Europea, donde la firma de un reglamento rige de manera instantánea para todos los estados miembros de la misma, en Iberoamérica, para determinar la obligatoriedad del seguro de aviación, es necesario revisar la legislación de cada uno de los países que la conforman.

De esta manera, una vez realizado dicho procedimiento, se pudo comprobar que la mayoría de los países iberoamericanos exigen a las compañías aéreas para poder circular, la suscripción de un seguro que garantice las responsabilidades mínimas exigidas por los tratados internacionales.

CONCLUSIONES

1. En primer lugar, respecto a la responsabilidad de las líneas aéreas frente a pasajeros, se observa que no existe diferencia entre Europa e Iberoamérica, pues desde los inicios de la navegación aérea, a nivel internacional ha existido gran preocupación por parte de los Estados en crear una normativa general que regule y, por tanto, garantice los derechos de los usuarios del transporte aéreo a nivel mundial. Como ejemplo de ello, se encuentran el Convenio de Varsovia de 1929 y el Convenio de Montreal de 1999, antes estudiados.

Sin embargo, al revisar la jurisprudencia relacionada con este tema, se pudo observar que en muchos países no solo de Europa, ni de Iberoamérica, sino de todo el mundo, esta normativa solo se encuentra en el papel, pues los jueces, al momento de resolver los casos relacionados con siniestros aéreos, siguen aplicando las leyes internas, desconociendo de manera directa los tratados internacionales suscritos, situación que genera gran inseguridad jurídica para aquellas personas que por algún motivo se ven inmersas en un proceso de estas características.

Quizá, la principal causa de este fenómeno, es el vacío normativo de estos tratados internacionales respecto a la manera de cuantificar los daños, pues tal como se evidencia en este escrito, dichas normas sólo establecen el importe de los límites máximos de responsabilidad, pero en ningún momento refieren la metodología o criterios a tener en cuenta para cuantificar los daños, lo que genera una evidente falta de proporción entre los fallos de un país y otro. Un ejemplo de esto, son los fallos proferidos por jueces de Brasil o Estados Unidos, donde las sumas falladas son mucho más altas que en otros países, en atención al valor que la vida humana tiene en cada uno de estos estados.

Lo anterior demuestra la necesidad de una normativa internacional que no sólo establezca lineamientos generales respecto a la responsabilidad de las líneas aéreas frente a pasajeros, sino procedimientos específicos que eviten la desproporción en la cuantificación de los daños sufridos.

Sin embargo, mientras esto se logra, los gobiernos deben ser más firmes en la aplicación de los tratados internacionales, hasta ahora existentes y ratificados, con el fin de garantizar los principios básicos consagrados a favor de los pasajeros.

2. En segundo término, respecto a la responsabilidad de las líneas aéreas frente a los terceros, se observa que no ha existido un verdadero interés por reformar y completar esta materia desde el plano normativo internacional, tal como se evidencia a continuación.

En primer lugar, porque ni siquiera el Convenio de Roma de 1952 y su posterior protocolo de modificación de 1978 (únicos instrumentos internacionales que



reglamentan esta materia), han sido ratificados por muchos de los países, tanto de la Unión Europea como de Iberoamérica.

En segundo lugar, porque a pesar de los continuos esfuerzos por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional en crear un sistema novedoso o por lo menos que se ajuste a la realidad actual, como por ejemplo el “Convenio sobre indemnización por daños a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado a aeronaves” del 2 de mayo de 2009 (que no ha podido entrar en vigor por falta de ratificación por parte de los estados), los estados han sido reacios en tratar aspectos relacionados con este tema.

Una de las tantas razones invocadas por la doctrina sobre el escaso número de ratificaciones de los dos primeros instrumentos y de este último del año 2009, ha sido el hecho de haber adoptado desde el comienzo, el principio de responsabilidad objetiva y a la concertación por parte de los operadores de un seguro obligatorio.

Sin embargo, respecto a este punto y teniendo como antecedente el 11 de septiembre de 2001, mediante el cual se puso en evidencia, a nivel internacional, la gran exposición de los terceros en tierra a cualquier siniestro aéreo, se considera que ya no es pertinente la revisión o modificación de los tratados que actualmente regulan el tema, sino que es necesario la elaboración de un nuevo Convenio, en donde se plasme un sistema claro, integral y justo de reparación de daños a los terceros y que, asimismo, contemple las necesidades y problemática que el mundo actual presenta.

3. Finalmente, tal como quedó demostrado en este escrito, el seguro aéreo juega un papel fundamental en este tema, por cuanto garantiza la reparación de los daños que los pasajeros y terceros puedan sufrir como consecuencia de un siniestro aeronáutico. Sin embargo, en este punto cobra nuevamente importancia la necesidad de una homogeneidad legislativa en esta materia, pues si bien los seguros garantizan el pago de los daños a pasajeros y terceros, la fijación de la responsabilidad y, por tanto, del monto a pagar a los perjudicados, sigue estando bajo el criterio subjetivo de los jueces que no cuentan con criterios universales para la fijación de la misma y que en muchas ocasiones tampoco aplican la normativa internacional existente.

REFERENCIAS

Barreiro, Karina M. (2009). *Responsabilidad del transportador aéreo en el Convenio de Montreal* [en línea]. 4 de mayo de 2009. Recuperado de <http://www.derechodelturismo.net/contenidosVer.php?contenidoID=276>

Bustos Moreno, Yolanda B. (2003). *La Responsabilidad Civil en la Navegación Aérea*. Madrid: DYKINSON, S.L. ISBN: 84-9772-229-9.

Caballero Sagardia, Begoña. (2010). *La responsabilidad civil: Concepto y clases* [en línea]. 29 de julio de 2010. Recuperado de <http://suite101.net/article/la-responsabilidad-civil-concepto-y-clases-a22239>

Capaldo, Grisela D. (2012). *Análisis del sistema de responsabilidad en el Convenio de Montreal de 1999* [en línea]. Centro de Estudios de Derecho Aeronáutico y Espacial. 26 de diciembre de 2012. Recuperado de <http://cedaeonline.com.ar/2012/12/26/analisis-del-sistema-de-responsabilidad-en-el-convenio-de-montreal-de-1999/>

Diccionario Mapfre de Seguros.

Freidenberg, Elizabeth. (2008). Quinta Jurisdicción [en línea]. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial*, Diciembre. Recuperado de <http://www.sbda.org.br/revista/Anterior/1804.pdf>.

Garrido Parent, David. (2006). *La protección del pasajero aéreo en caso de accidente sufrido por una compañía aérea comunitaria: especial referencia al Reglamento (CE) n° 2027/1997* [en línea]. Noticias jurídicas. Febrero de 2006. Recuperado de <http://noticias.juridicas.com/articulos/45-Derecho%20Civil/200602-4555131901064180.html#foot2>

Serrano, Paola. (2002). El seguro de aviación. Efectos del siniestro de 11 de septiembre. *Trébol*. Madrid: MAPFRE RE, 1996- = ISSN 1137-246X. - 01/01/2002 Número 22 –Enero.