

La responsabilidad en la Ley sobre navegación aérea española

Dr. JOSE BONET CORREA

Secretario de la Sección de Derecho Aéreo
del VI Congreso Internacional de Derecho Comparado

SUMARIO: 1. Antecedentes: I. La incorporación de España a la colaboración internacional en el ámbito aeronáutico.—2. La situación legal española antecedente.—II. La legislación aeronáutica española vigente: 3. Ambito de aplicación de la “Ley sobre Navegación Aérea”.—III. La responsabilidad contractual aérea: 4. El daño o perjuicio como causa de responsabilidad.—5. Las clases de daño y su indemnización.—6. El seguro aéreo de responsabilidad civil.—IV. La responsabilidad extracontractual aérea: 7. Aceptación del sistema de responsabilidad objetiva de indemnización limitada.

I. ANTECEDENTES:

1. *La incorporación de España a la colaboración internacional en el ámbito aeronáutico.*

España se incorporó muy tempranamente a los progresos que la aviación fué realizando en nuestro siglo veinte, particularmente en el ámbito internacionol del Derecho. Como recuerda TAPIA SALINAS (1), la aportación de nuestro país a la elaboración del moderno Derecho aéreo internacional resulta evidente ya desde sus comienzos. En 1911 y en 1913 tienen lugar en Madrid las sesiones del “Instituto de Derecho Internacional” y de la “International Law Association”, respectivamente, en las que se abordaron materias jurídicas aéreas, así como el problema de la condición jurídica del espacio aéreo.

Una vez terminada la primera guerra mundial, España presta todo su entusiasmo y esfuerzo al “Comité Internacional de Navegación Aérea” (C. I. N. A.), creado por el Convenio de París de 1919, donde se consigue, en unión de otros países, lograr una cierta igualdad frente a las exigencias de las grandes potencias. Esta colaboración internacional culmina con el “Congreso Iberoamericano de Navegación Aérea”, celebrado en Madrid en 1926, con una intencionalidad

(1) TAPIA SALINAS, *Aportación española al desarrollo del tráfico y Derecho aéreo internacional*. Madrid, s. a., pág. 11.

análoga al de París, la de unificar los criterios de los países de habla española y portuguesa (2). Otras participaciones españolas —señala TAPIA SALINAS— hay que recordar en el ámbito del Derecho internacional privado. Así, la conferencia reunida en París, en octubre de 1925, que aprueba un proyecto de convenio relativo a la responsabilidad del porteador en el transporte internacional. España también participa y se adhiere a las tareas del “Comité Internacional de Técnicos Jurídicos Aéreos” (C. I. T. E. J. A.), cuya tercera reunión se celebró en Madrid, en mayo de 1928, y en la que quedó aprobado definitivamente el anteproyecto de lo que más tarde, en 1929, habría de ser el Convenio de Varsovia para la reglamentación del transporte aéreo internacional, cuyo texto fué ratificado por España, entre los primeros cinco Estados que lo hicieron en 1930. Con el mismo espíritu de universalismo y de unidad se adhirió a los Convenios de Roma de 1933 y de 1952 (3).

España contribuye y colabora con el “Comité Jurídico Internacional de la Aviación”, el organismo privado de más importancia para el Derecho aéreo, ya desde sus comienzos en 1928, hasta su décimo congreso, en marzo de 1948. Si bien como consecuencia de la segunda guerra mundial y la política de bloqueo que sufrió España no puede participar en la “Conferencia de Chicago”, por no ser miembro de la O. A. C. I., más tarde, se le reconoce este derecho y se adhiere a ella por el Instrumento de ratificación de 10 de mayo de 1957 (4); igualmente España queda adherida al Convenio de París de 30 de abril de 1956 (5), que se refiere a los servicios irregulares y sus derechos comerciales.

Donde se demuestra el espíritu de colaboración y expansivo que anima nuestro deseo de contribución al perfeccionamiento del régimen jurídico aéreo es a través de sus acuerdos bilaterales (6), al sentar el precedente de ser los precursores de la llamada “quinta libertad del aire”, recogida por el Convenio de Chicago y suscrita en posteriores convenios en los que se adopta la postura de las más modernas tesis de compensación, reparto de tráfico, recomendación de Ginebra de 1948 y otras varias, para iniciar en el Tratado de la Toja (firmado con Francia en agosto de 1948) lo que ha merecido el calificativo de “nuevo tipo de acuerdo”, por inspirarse en los principios siguientes:

(2) Cfr. LOZANO RUIZ, *Derecho aéreo. Principios informativos para el desarrollo de la legislación aérea*, en *Aérea*, V (1927).

(3) Cfr. “Boletín Oficial del Estado”, núm. 117, de 17 mayo 1961; pág. 7415.

(4) Cfr. “Boletín Oficial del Estado”, núm. 117, de 17 mayo 1961, pág. 7419.

(5) Instrumento de Ratificación de 10 mayo 1957, cfr. “Boletín Oficial del Estado”, 17 mayo 1961; pág. 7419.

(6) Cfr. en la doctrina extranjera: MACHÍN, *Convenios tipo para el establecimiento de líneas aéreas internacionales*, en *Revista Aeronáutica*, 82 (1947); WEGERT, *Vom Wesen und Wandel der bilateralen Luftverkehrsabkommen*, en *Studi Ambrosini* (1957) págs. 167 ss.

A) Extensión del acuerdo al conjunto de las relaciones aéreas civiles entre los países interesados, cuando los acuerdos anteriores se limitaban a los transportes regulares.

B) División de las relaciones aéreas en dos grandes categorías: Servicios comerciales tratados y otros transportes aéreos (irregulares).

C) Régimen especial para los servicios de vecindad entre los dos países, que por primera vez figura como cláusula en los tratados aéreos.

España practica una amplia política aérea de Convenios bilaterales. Son dignos de mencionar los siguientes: el firmado con los Estados Unidos el 2 de diciembre de 1944, que se renueva el 4 de julio de 1950; le siguen los Convenios con Inglaterra, de 3 de octubre de 1944, de 20 de julio de 1950 y el de 1960; con Suiza son los de 17 de julio de 1946 y 3 de agosto de 1950; con Holanda los de 13 de julio de 1946, 8 de octubre de 1948 y 20 de julio de 1950. El Convenio con Argentina de 1 de marzo de 1947 y con Portugal el 31 de marzo de 1947; el Convenio con Francia de 23 de agosto de 1948; los Convenios con Brasil de 28 de noviembre de 1949 y de 20 de febrero de 1954; el Convenio con Italia de 31 de mayo de 1949; el Convenio con Suecia de 18 de febrero de 1950; el Convenio aéreo con Cuba de 19 de junio de 1951; el Convenio con Filipinas de 6 de octubre de 1951; el Convenio con Colombia de 11 de diciembre de 1951; el Convenio aéreo con Bélgica de 10 de marzo de 1952; el Acuerdo sobre servicios aéreos con Perú de 31 de marzo de 1954; el Convenio con Alemania occidental de 28 de abril de 1960 y de 12 de enero de 1961; el Acuerdo sobre transporte aéreo con el Gran Ducado de Luxemburgo de 26 de marzo de 1962, y el Convenio con Austria de 11 de mayo de 1962. Esta política de convenios bilaterales ha venido ratificada en la nueva Ley sobre Navegación Aérea de 1960, donde su artículo 88 autoriza la concesión de permisos y concesiones a empresas extranjeras para efectuar los servicios aéreos en España siempre que se reconozca el principio de reciprocidad y sin perjuicio para los nacionales.

Hay un caso de noble excepción, cual es el de poder sobrevolar en el territorio nacional, sin más requisito cuando se trate de aeronaves destinadas al servicio de búsqueda y salvamento, con arreglo a los convenios especiales (7). De otro modo, ninguna aeronave extranjera será autorizada a volar sobre territorio español sin tener garantizadas suficientemente las responsabilidades que pueda contraer por el sobrevuelo o por los contratos de transporte con subjeción a la Ley española (art. 90 de la Ley sobre Navegación Aérea). Ahora bien, el Estado español por Tratados y Convenios con otros Estados o mediante permiso especial podrá autorizar el tránsito inocuo sobre

(7) Sobre el servicio de búsqueda y salvamento son de interés las disposiciones siguientes: Decreto 17 junio 1955 y Orden 16 enero 1956.

su territorio de las aeronaves extranjeras (art. 2 de la cit. Ley). A las aeronaves extranjeras, mientras se encuentran en territorio de soberanía española, o en el espacio aéreo a ellas sujeto, les serán aplicadas las disposiciones de esta Ley, así como las penales, de policía y seguridad pública vigentes en España (art. 7 de la cit. Ley).

2. *La situación legal española antecedente.*

En cuanto a un sistema y límites de responsabilidad en el Derecho aéreo, España no contó, en principio, con normas adecuadas y específicas. Dadas sus analogías con el transporte marítimo, en cuanto a las características que presentan sus notas de hospedaje, escalas y sumisión del viajero a la autoridad del capitán o comandante de la aeronave, etc., el Código de comercio parecía el ordenamiento más apto para su aplicación. Igualmente, en cuanto a los accidentes de la navegación aérea, se acudía al régimen legal de los preceptos sobre la responsabilidad civil contractual y extracontractual del Código civil (arts. 1.089 y 1.902 al 1.910), por lo que la responsabilidad demandada de los actos y de las omisiones ilícitas, o en que interviniese cualquier género de culpa o negligencia era motivo o fuente de obligaciones (8).

Resulta, pues, que para el tráfico aéreo nacional, los preceptos del Código civil y de comercio fueron el ordenamiento jurídico aplicable. De este modo, se mantenía como principio fundamental, origen de la obligación de indemnizar, el de la culpa. La responsabilidad delictiva tenía su principio en la culpa, que se distinguía del dolo por la ausencia del elemento intencional (9). En cuanto a la culpa, los artículos 1.105 y 1.107 del Código civil son los que señalan las características fundamentales de esta responsabilidad. Conforme al artículo 1.105 es suficiente que el daño hubiese podido ser previsto para que se hubiese podido evitar; es que, se dice por este artículo, que "fuera de los casos expresamente mencionados en la ley y en los que así lo declare la obligación, nadie responderá de aquellos sucesos que no hubieran podido preverse, o que previstos, fueran inevitables". Estos sucesos inevitables son la fuerza mayor y el caso fortuito que resultan identificados por nuestra jurisprudencia (10).

La prueba de la culpa del demandado debía ser aportada por el actor, según el precepto general de la obligación de indemnizar, contenida en el artículo 1.902 del Código civil y de una línea jurisprudencial constante (11), a la que se opuso otra corriente nacida de los

(8) Cfr. la Sentencia de 6 julio 1957 sobre un accidente aéreo.

(9) La Sentencia de 12 enero 1928 establece la distinción por la presencia o no de la malicia, mientras que el artículo 1.107 del Código civil se hace derivar de la existencia o no de la buena fe.

(10) Sentencias de 20 junio 1916, 26 febrero 1926 y 11 junio 1958, esta última considera un supuesto de responsabilidad por accidente aéreo.

(11) La Sentencia de 16 octubre 1956 manifestó que no habiendo probado el porteador que los daños ocurridos durante el transporte fueron debidos a

casos por accidentes de vehículos de motor y que acabará por imponerse igualmente para los supuestos ocurridos por tráfico aéreo, por la que se invierte la carga de la prueba debido a las dificultades con que se encontraba la víctima para hacer tal demostración, imputándose una prueba de verosimilitud o de probabilidad de la culpa del demandado, con aceptación por parte de éste, de una contraprueba que desvirtúe tales elementos de probabilidad (12).

Tal régimen de responsabilidad del Derecho común fué moderándose por la jurisprudencia para el tráfico aéreo nacional e internacional al tomarse en cuenta las normas del Convenio de Varsovia (13) y de Roma, así como las "Condiciones generales de transporte" de la "Asociación Internacional de Transportistas Aéreos" (I. A. T. A.) (14). Sin embargo, mientras que las normas de los dos Convenios citados eran favorables al viajero, en este sentido de la carga de la prueba, las procedentes de la I. A. T. A. resultan unas medidas de defensa y atenuación en pro de los transportistas aéreos.

Nuestros transportistas aéreos, con anterioridad a la nueva legislación, acudían a regular sus contratos pactando las condiciones más favorables para su tráfico nacional e internacional. Así, la compañía "Iberia", que adquirió el monopolio del servicio de viajeros en el tráfico aéreo interior por disposición gubernativa de 7 de junio de 1940, fué objeto de duras críticas al autoregularse su servicio desde el punto de vista jurídico por el derecho que se arrogaba de denegar la

un caso fortuito, fuerza mayor o vicio propio de la cosa, es procedente considerarlos de su exclusiva responsabilidad. La Sentencia de 11 junio 1958 revela la eficacia de la prueba aportada por la compañía demandada a causa de accidente aéreo.

(12) Cfr. SANTOS BRIZ, *Derecho de daños*. Madrid, 1962, pág. 330 ss.; EHRENZWEIG, *La responsabilidad por daños causados por automóviles*, en "Boletín del Instituto de Derecho Comparado", de México, VIII-23 (1955); págs. 31 ss.

(13) Sentencias 31 mayo 1954, 6 julio 1957 y 11 junio 1958.

(14) Cfr. la posición de la doctrina española: ROMERO ROMAÑA, *La responsabilidad de las compañías de navegación aérea en los accidentes*, en "Boletín del Colegio de Abogados de Madrid", 56 (1936), 99; ACEDO COLUNGA, *El contrato de transporte aéreo*, en "Revista de Derecho Privado", XXX (1946), 225; CASTRO RIAL, *El transporte aéreo*, en "Revista de Derecho Mercantil", III-8 (1947), 175; MORIS MARRODÁN, *La responsabilidad contractual del transporte aéreo*, en "Revista Jurídica de Cataluña" 60 (1949), 399; TAPIA SALINAS, *La responsabilidad del transportista derivada del contrato de transporte aéreo*, en "Revista Jurídica de Cataluña", 69 (1952), 486; TAPIA SALINAS, *La responsabilidad del transportista en el transporte aéreo de pasajeros (El Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955)*, en "Revista de Derecho Privado", XI (1956), 443; TAPIA SALINAS, *Ensayo de sistematización de la responsabilidad en el transporte aéreo internacional*, en Studi Ambrosini (1957), 93; GAY DE MONTELLÁ, *El sistema y límites de la responsabilidad en el Derecho aéreo*, en Ponencias españolas al V Congreso Internacional de Derecho Comparado. Barcelona, 1958, pág. 257; GAY DE MONTELLÁ, *Consideraciones sobre la responsabilidad civil en materia aeronáutica, desde el punto de vista del Derecho español*, en Studi Ambrosini (1957), 135.

firma de los contratos, sin más explicaciones, al limitar su responsabilidad civil exclusivamente a los accidentes ocurridos a bordo y al excluir cualquier otro accidente, ya en tierra dentro de la pista o del aeropuerto en prestación de su servicio, amparándose en estas cláusulas exonerativas (15).

Ciertos autores consideran que para el transporte aéreo nacional estas cláusulas son nulas, sin duda alguna, cuando interviene culpa o dolo del transportista (16), aunque otros (17) las consideren como cláusulas limitativas de la responsabilidad válidas en razón de los siguientes fundamentos: a) Que, carente el transporte aéreo de una regulación específica como regulación jurídica desprovista de todo antecedente, no es posible hacer aplicación de normas destinadas a otros transportes por el mero hecho de serlo, mientras resulta adecuado someterlo a los preceptos de Derecho común que regulan las posibilidades contractuales, los cuales, si bien no admiten la renuncia o limitación de la que nace de dolo (art. 1.102 del Código civil), no sigue igual criterio respecto a las procedentes de culpa. Es de tener en cuenta, se añade, que el Convenio de Varsovia deja íntegra la responsabilidad dolosa y que nuestro Tribunal Supremo (18) ha estimado facultad de las partes regular de manera distinta al Código las consecuencias legales del incumplimiento de las obligaciones contraídas, siempre que el pacto, cláusulas o condición en que así se establezca no sea contrario a la ley, a la moral o al orden público; b) Que, aun al aplicarse preceptos dictados para otros transportes, la responsabilidad limitada no era ajena a nuestra legislación. Los artículos 363 y 371 del Código de comercio no hacen sino señalar un límite a la responsabilidad del transportista cuando, en vez de alcanzar la indemnización a todas las consecuencias del daño producido, la reducen al valor de la cosa en el día y lugar en que debía de entregarse. Y, aprobada por Decreto de 14 de diciembre de 1945 la tarifa de la R.E.N.F.E., ésta recoge la indemnización limitada de 200 pesetas por kilo de mercancía, si no se hace especial declaración de valor y abono del suplemento correspondiente.

A nuestro juicio, tal postura no es correcta por las siguientes razones: ni se distingue, o mejor, se mezclan el transporte de cosas con el de personas, ni se hace una aplicación correcta de las normas citadas que, si bien no son opuestas a otras normas específicas (porque faltan), sí van contra la más normal razón moral e indefensión de la persona humana: el recelo inicial que tenemos contra toda cláusula de exoneración de responsabilidad, por parte de uno de los contratantes.

(15) Cfr. ACEDO COLUNGA, *El contrato de transporte aéreo*, cit., pág. 230. Sobre la repudiación e injusticia de estas cláusulas en DE CASTRO Y BRAVO, *Las condiciones generales de los contratos y la eficacia de las leyes*. Madrid, 1961.

(16) Cfr. GAY DE MONTELLÁ, *El sistema y límites de la responsabilidad*, cit., pág. 265; ACEDO COLUNGA, *El contrato de transporte*, cit., pág. 230.

(17) Cfr. MORIS MARRODÁN, op., cit., pág. 415.

(18) Sentencias 10 diciembre 1910 y 5 junio 1945.

tes, coincide con toda una corriente doctrinal en la que pueden verse los argumentos decisivos para considerarlas ineficaces, máxime en un ámbito como el transporte aéreo de personas que es el resultado del manejo de una fuerza peligrosa (19).

II. LA LEGISLACION AERONAUTICA ESPAÑOLA VIGENTE

3. *Ámbito de aplicación de la "Ley sobre Navegación Aérea"*

Con objeto de proveer al tráfico aéreo civil nacional de una reglamentación jurídica que sentase las bases de su organización, explotación y realización de las finalidades públicas y privadas, en cuanto medio de transporte, se dictó una "Ley de Bases de la Navegación Aérea", el 27 de diciembre de 1947. Sin embargo, el tiempo fue transcurriendo hasta que apareció el texto que contiene la "Ley sobre Navegación Aérea", de 21 de julio de 1960 (19 bis). Como se advierte en el Preámbulo de esta Ley, "el nacimiento de nuevas necesidades requirieron una reglamentación urgente, lo que motivó la pérdida de actualidad de los criterios en que se inspiraron los preceptos relativos a ciertas materias comprendidas en aquella primera disposición".

Esta consideración previa no es más que una pieza acomodaticia para justificar el rotundo cambio que, en su concepción, opera el nuevo ordenamiento aéreo, entre otras materias, la de responsabilidad. La nueva Ley española de navegación aérea da un giro completo respecto a los principios que se habían proclamado con anterioridad en la Ley de Bases y con los ya tradicionales del Derecho común (civil y mercantil). Sus notas características son: *a*) en cuanto a su ámbito de aplicación o jurisdicción; *b*) respecto a la nueva adopción del sistema de responsabilidad objetiva; *c*) el establecimiento de unas cantidades máximas de indemnización; *d*) y, el establecer un régimen de seguro aéreo de responsabilidad civil. Veamos cómo se desarrollan tales características.

En cuanto al ámbito de aplicación de la "Ley sobre Navegación Aérea", el art. 5 dispone: "Sin perjuicio de lo estipulado en Tratados o Convenios internacionales, la presente Ley regulará la navegación aérea nacional, en todo caso, y la internacional sobre territorios de soberanía española". De este modo queda circunscrito el ámbito de aplicación de la nueva Ley, fundamentalmente, respecto a la navegación aérea nacional, identificada esta última por dos características: por la posesión de la nacionalidad española de las personas físicas y jurí-

(19) Cfr. RUBINO, *Les conventions d'irresponsabilité dans la jurisprudence contemporaine*, en *Revue Trimestrielle de Droit Civil*, 49 (1951), 3 ss.

(19 bis) En prensa esta publicación, aparecen los magníficos *Comentarios a la Ley española de Navegación Aérea*, de la Sección de Derecho Aeronáutico del Instituto Franciscano de Vitoria, que no hemos podido tomar en cuenta.

dicas que desarrollen el tráfico aéreo (art. 2 y 16) y por la dedicación al tráfico interior (art. 68).

La nacionalidad española de las personas físicas o jurídicas que se dediquen a la explotación de la navegación aérea es un requisito imprescindible para la inscripción de la aeronave en el Registro de matrícula (art. 16); es que, según el art. 18, "sólo podrán inscribirse en el Registro de matrícula de aeronaves del Estado español: Primero, Las pertenecientes a personas individuales o jurídicas que disfruten de la nacionalidad española.—Segundo. A instancia del arrendatario, las aeronaves arrendadas a quienes posean la misma nacionalidad" (20). Además, según el art. 19, "la aeronave matriculada en España dejará de ser española si legalmente se enajenara a persona que no disfrute de esta nacionalidad, o fuera matriculada válidamente en país extranjero".

La otra nota por la que se circunscribe y caracteriza el alcance de la nueva Ley de la aeronáutica española es la dedicación al tráfico interior (20 bis). El art. 68 lo determina al decir que "será tráfico aéreo interior el que se efectúe sobre territorio de soberanía del Estado nacional de la aeronave y tráfico aéreo exterior el que se realice en todo, o en parte, sobre territorio de soberanía de otro Estado". "Este tráfico se considera internacional cuando tenga escala en territorio extranjero". En este punto, la nueva Ley se pone de acuerdo o coincide con el criterio adoptado por el Convenio de Varsovia en su artículo 1.º, al determinar su campo de aplicación. Esta identidad de criterio permite que no se produzca un conflicto de leyes cuando se trate de situaciones perfectamente delimitadas por ambos ordenamientos, máxime cuando España, al haberse adherido a dicho Convenio, se regirá por sus normas cuando se trate de conflictos de Derecho internacional. Las compañías españolas que hagan vuelos internacionales, su responsabilidad por accidentes con daños a las personas y a las cosas, se regirán por lo dispuesto en el Convenio; sin embargo, puede suceder que la otra alta parte contratante, con la que España tenga relaciones en base a un Convenio bilateral, prescriba cuales son las normas por las que han de regirse. Tal situación queda prevista en el art. 88 de la nueva Ley sobre Navegación Aérea española, al disponer que "los servicios aéreos españoles para el tráfico internacional de carácter regular se establecerán mediante Convenios con los Estados interesados" (21). De este

(20) Con relación a la situación jurídica anterior, cfr. ALVAREZ ROMERO, *La aeronave en el nuevo Reglamento del Registro mercantil*, en Revista de la Facultad de Derecho de la Universidad de Madrid (1957), 93 y ss. y *La aeronave y su situación registral*, en Revista Crítica de Derecho Inmobiliario (1957), 721 ss.

(20 bis) Dentro del tráfico interior, la Orden de 11 enero 1963, modifica la de 28 octubre 1960 sobre zonas prohibidas y restringidas al vuelo.

(21) Sobre la política jurídica de convenios bilaterales, véanse los ya citados en el número 1 de este estudio.

modo se delimita concretamente el campo de aplicación de las normas que han de regir los vuelos aéreos.

Ahora bien, añadirá el art. 125, “en defecto de Tratado internacional obligatorio para España, la responsabilidad en materia de transporte aéreo internacional se regirá por la presente Ley aplicada con el principio de reciprocidad”. En último término, según se dispone en el párrafo segundo del art. 5.º; “a falta de reglas propias en la materia, se estará a las leyes o disposiciones vigentes de carácter común”. De este modo queda previsto el campo normativo del tráfico aéreo internacional con un sentido preferente respecto a lo pactado convencionalmente [“sin perjuicio de lo estipulado en Tratados o Convenios internacionales” (art. 5), o “en defecto de Tratado internacional obligatorio para España” (art. 125)], y, en su defecto, mediante la aplicación dispositiva de la Ley dentro del área nacional [“en todo caso”, se dice, pues regula también la navegación aérea “internacional sobre territorios de soberanía española” (art. 5.º)] (22).

III. LA RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL AEREA

4. *El daño o perjuicio como causa de responsabilidad.*

En materia de responsabilidad, en caso de accidente, el Preámbulo de la nueva Ley sobre Navegación Aérea (= L. N. A.) dice que “se introducen modificaciones esenciales, cuya necesidad era una exigencia manifiesta, por resultar ya insuficientes las disposiciones de nuestro Código civil, lo que obligaba a establecer contractualmente, para el tráfico interno, el sistema de indemnizaciones propio del tráfico internacional”. Efectivamente, la nueva ordenación da un giro de noventa grados respecto a la postura anterior en esta materia de responsabilidad, puesto que ya no tiene su base en la culpa del sujeto agente (transportista o sus dependientes), sino que la razón de indemnizar tiene su base objetiva en el accidente y el daño que se deriva. A este respecto es clara la posición adoptada por el art. 120 de la L. N. A., al mantener que “la razón de indemnizar tiene su base objetiva en el accidente o daño y procederá, hasta los límites de responsabilidad que en este capítulo se establecen, en cualquier supuesto, incluso en el accidente fortuito y aun cuando el transportista, operador o sus empleados, justifiquen que obraron con la debida diligencia”.

A juicio de SÁNCHEZ GAMBORINO (23), nuestra Ley aérea no se ha

(22) Sobre una interpretación crítica del alcance de esta Ley, cfr. SALVADOR, *La nueva Ley de Navegación Aérea*, en “Revista General de Legislación y Jurisprudencia”, 210 (1961), 47 ss., y TAÍTA SALINAS, en la *Presentación a los Comentarios a la Ley española de Navegación Aérea*, cit. pág. XIII.

(23) SÁNCHEZ GAMBORINO, *El sistema de responsabilidad objetiva a la Ley de navegación aérea y su posible extensión a los transportes por todas las vías*, en “Revista de Derecho Mercantil”, 77 (1960), 144 ss.

limitado (como la teoría de EXNER) a eliminar el criterio de la "imprevisión", informante del art. 1.105 del Código civil español o del art. 20 del Convenio de Varsovia, sino que rompe igualmente con la "inevitabilidad", último reducto de la doctrina de la culpa. Señala este autor que, además de romper por igual con la doctrina del Código civil y del Convenio de Varsovia, esta Ley lo hace también con esas delicadas cuestiones sobre el acceso de las partes a la práctica de las diligencias de prueba en los momentos subsiguientes al siniestro (24).

Creemos que aún se pueden perfilar más las nuevas características de la L. N. A., por su adopción de un sistema total de responsabilidad objetiva, en cuanto a su extensión, y, respecto a su intensidad, al aplicar un sistema limitativo, por lo que se refiere a la cuantía de las indemnizaciones. En primer lugar, la L. N. A. nos dice lo que ha de entenderse por "daño"; el art. 115 precisa que "a los efectos del presente capítulo se entenderá por daño en el transporte de viajeros el que sufran éstos a bordo de la aeronave y por acción de la misma, o como consecuencia de las operaciones de embarque y desembarque". Dado que idénticos términos del Convenio de Varsovia habían planteado dificultades de interpretación respecto al alcance de los mismos, nuestra L. N. A. perfila más ahora su ámbito de aplicación o exclusión cuando en el párrafo segundo añade que "el daño acaecido con motivo del empleo de otro medio de transporte para el servicio de viajeros de la aeronave fuera del aeropuerto, aunque dicho medio sea de la misma Empresa, queda excluido de las disposiciones de este capítulo" (24 bis). Por lo que a las cosas se refiere, el párrafo tercero puntualiza que "en el transporte de mercancías y equipajes se estimará como daño el que experimenten dichos efectos desde su entrega a la Empresa hasta que por ésta sean puestos a disposición del destinatario, excepto el tiempo durante el cual permanezcan en poder de los servicios aduaneros". "Lo dispuesto en este párrafo se entiende sin perjuicio de la responsabilidad que como depositario le corresponde, conforme, a lo prevenido en el artículo ciento nueve de esta Ley".

Se advierte el progreso evidente que, respecto al Convenio de Varsovia, alcanza nuestra Ley aérea en cuanto adopta su misma terminología, pero le da un alcance concreto. Al igual que en la disposición internacional, el daño habrá de ocurrir "a bordo de la aeronave" o en las "operaciones de embarque y desembarque"; no obstante, se concreta más cuando se añade "por acción de la misma" (aeronave), es decir, que cuando el pasajero una vez en tierra, la aeronave, por un accidente mecánico u otro cualquiera que de ella se derive, le lesiona, el daño ocurrido se comprende como responsable en los términos de la Ley aérea. En cuanto a las operaciones de embarque y desembarque también quedan bien definidas según el contexto del párrafo siguiente.

(24) SÁNCHEZ GAMBORINO, op., cit., pág. 147.

(24 bis) Cfr. Orden de 14 septiembre 1961, por la que se aprueba el Reglamento de Cooperación aéreo-terrestre.

al hablar del daño ocurrido "fuera del aeropuerto"; hay que entender que cuando el viajero está aún dentro del aeropuerto y atiende razones y órdenes del transportista, o personal subordinado en acto de servicio, aun fuera de a bordo, ha comenzado la operación de embarque o desembarque (25). El fundamento de tal alcance, respecto a las personas o viajeros, está en la relación de causalidad que implica la organización del transporte aéreo, así como en el carácter dispositivo de la propia norma al prever sus tres estadios posibles en cuanto a la imputación de responsabilidad: "a bordo", "por acción de la misma" (aeronave) y "como consecuencia de las operaciones de embarque y desembarque".

El fundamento jurídico del alcance de la responsabilidad del transportista, respecto a las cosas, resulta de la "entrega" (art. 115, III), al prescribirse que "hasta que por ésta (la empresa) sean puestas a disposición del destinatario". La nueva Ley acepta y ratifica, una vez más, el principio general que todo transportista tiene sobre las cosas entregadas, o sea, de custodia (vigilancia y protección) (art. 108 de la L. N. A.), concordante con el admitido por el art. 18 del Convenio de Varsovia. Sin embargo, se trata de una custodia más exigente y de mayor alcance que la de dicho Convenio, porque no cabe la prueba en contrario de la presunción que allí se establece cuando las cosas se dañan fuera de abordó, y tan sólo basta con que se encuentren bajo su poder. La Ley española hace responsable al transportista durante un período de tiempo que comprende el transporte aéreo, propiamente dicho, hasta un período posterior, la puesta a disposición del destinatario de la cosa, momento de la resolución del contrato de transporte. Ahora bien, a esta amplitud se ponen ciertos límites, como el dispuesto en el art. 109 de la L. N. A., que cambia el carácter de su responsabilidad, pasando a ser un depositario remunerado, cuando dice que "cuando no pueda efectuarse la entrega de los objetos transportados porque no se encuentre el destinatario o porque éste se niegue a recibir las mercancías sin consignar protesta sobre el deterioro que puedan tener las mismas o porque el destinatario no quiera pagar los gastos de reembolso, transporte u otros que le correspondiesen, el transportista lo comunicará al expedidor". En este caso, el transportista se constituirá en depositario remunerado de las mercancías durante el período de un mes; transcurrido el cual, si el expedidor no hubiese dispuesto de ellas, aquél podrá enajenar en pública subasta con las

(25) Creemos que se deberá excluir de esta responsabilidad al transportista cuando el viajero permanece en el aeropuerto antes de recibir un aviso, orden o decisión para dirigirse a la aeronave. En cambio, la costumbre de transportar a los viajeros en autobús, ya en la pista, desde el acceso de salida hasta la escalerilla de la aeronave, comprende una operación de embarque y viceversa, de desembarque; por lo tanto, si ocurre un daño en esas circunstancias se consideraría como accidente aéreo, a pesar de la excepción señalada por la L. N. A. al hablar del empleo de otro medio de transporte, pues se trata cuando se usa "fuera" ya del aeropuerto (art. 115, II).

formalidades que el Reglamento señale, resarcíendose los gastos y quedando el resto a disposición de los que resulten con derecho a él". "Si el objeto del transporte fuese de naturaleza perecedera, el plazo fijado en el párrafo anterior podrá ser reducido en beneficio del valor en venta de la cosa transportada". "El depósito de las cosas a que aluden los párrafos anteriores puede ser hecho por el transportista, bajo su responsabilidad fuera de su domicilio". Es de destacar la alusión que se hace a un Reglamento, que hasta ahora no ha sido confeccionado, pero que indudablemente será de mucha utilidad para pormenorizar una serie de cuestiones que complementen la Ley y para aclarar ciertos puntos de su aplicación práctica (25 bis).

5. *Las clases de daño y su indemnización.*

Después de conocer lo que se entiende por daño, según la nueva Ley sobre Navegación Aérea, su texto especifica la clase de daños de que es responsable el transportista.

El art. 116 manifiesta que: "El transportista es responsable del daño o perjuicio causado durante el transporte:

Primero.—Por muerte, lesiones o cualquier otro daño corporal sufrido por el viajero.

Segundo.—Por destrucción, pérdida, avería o retraso de las mercancías y de los equipajes, facturados o de mano."

Del texto de este artículo puede advertirse como nuestra L. N. A. contiene un matiz especial al añadir, al daño, los perjuicios causados durante el transporte: es decir, que la lesión puede ser material o empírica y puede ser moral o espiritual. Naturalmente que la lesión moral habrá de tener un contenido patrimonial o ser susceptible de él por una valoración de tipo pecuniario (26).

Puede ofrecer algún reparo que el apartado primero se haya referido textualmente a "cualquier otro daño corporal sufrido por el viajero"; a nuestro juicio, la expresión se refiere a una categoría máxima de daño, como sucede con la muerte del pasajero, para concluir con el más mínimo sin necesidad de recurrir a detallarlos específicamente; ahora bien, siempre en la línea de los daños corporales. Sin embargo, ello no supone la exclusión de los daños morales, por las siguientes razones: a) porque un daño moral casi siempre tiene una base física o referencia corporal; b) porque tanto el concepto de "daño" como el de "perjuicio" comprende ambos (corporal y moral).

El art. 94 de la nueva L. N. A. prevé que "cuando el viaje se sus-

(25 bis) TAPIA SALINAS, en la *Presentación de los Comentarios a la Ley española de Navegación Aérea*, cit. pág. XII, critica la excesiva remisión a los Reglamentos y sus inconvenientes de no realizarse o redactarse posteriormente.

(26) En cuanto a la valoración de los daños morales, cfr. DESANTES, *Daños morales* (S. 9 diciembre 1949), en ANUARIO DE DERECHO CIVIL, III-1 (1950), 225 ss.; DE CASTRO Y BRAVO, *La indemnización por causa de muerte*, en ANUARIO DE DERECHO CIVIL, IX-2 (1956), 449.

penda o retrase por causa de fuerza mayor o razones meteorológicas que afecten a la seguridad del mismo, el transportista quedará liberado de responsabilidad, devolviendo el precio del billete". Resulta evidente que del texto del artículo sólo puede darse la exención de responsabilidad cuando la suspensión o el retraso del transporte aéreo se deban a una fuerza mayor o condiciones meteorológicas adversas, pues, de otro modo o causa que no sean las citadas hacen responsable al transportista de la suspensión o del retraso. Por tanto, las cláusulas o condiciones que hasta ahora solían hacerse al dorso del billete excluyendo la responsabilidad del transportista en cuanto a la falta de puntualidad en las horas de salida, empalme o llegada, podrán ser objeto de reclamación cuando causen un daño y sean debidas a causas ajenas a las citadas (fuerza mayor o razones meteorológicas), parece ser que la indemnización por tal retraso sea el precio del billete y no otro, dado que en la Ley no se distingue para los dos supuestos citados de suspensión y retraso.

La nueva Ley sobre Navegación Aérea demuestra que no adoptó con exclusividad el sistema de responsabilidad objetiva respecto a los daños que puedan causarse a consecuencia del transporte aéreo, y no prescindió del sistema de responsabilidad por culpa. Claramente se advierte en el art. 121 cuando manifiesta que "no obstante lo dispuesto en el artículo anterior, el transportista u operador responderán de sus propios actos y de los de sus empleados, y no podrán ampararse en los límites de responsabilidad que en este capítulo se establecen, si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión suya o de sus dependientes, en la que exista dolo o culpa grave. En el caso de los empleados habrá de probarse, además, que éstos obraban en el ejercicio de sus funciones". También, junto a estos supuestos de suspensión y retraso, la nueva Ley considera el sistema de culpabilidad subjetiva para el caso de la utilización de la aeronave por un extraño; cuando una persona utiliza la aeronave sin el consentimiento del transportista o propietario, responde ilimitadamente ella misma, aunque subsidiariamente se le impute a dicho transportista o propietario, si no se demuestra que le fue imposible impedir el uso ilícito, si bien con los límites establecidos en el capítulo XIII de la L. N. A. (art. 122 de la misma).

Por el contrario, en el transporte de cosas (equipaje y mercancías) la responsabilidad es en toda su extensión de carácter objetivo (artículo 116 de la L. N. A.). Así se advierte al señalarse el límite máximo de las indemnizaciones, cuando la suspensión supone la reintegración o devolución del precio del billete, salvo que los pasajeros optasen por el reembolso de la parte proporcional al trayecto no recorrido (art. 94 de la L. N. A.); y, cuando por retraso de la entrega de la carga o equipaje facturado, la indemnización será hasta el límite de una cantidad equivalente al precio del transporte; y, si la carga o equipaje facturado o de mano se transporta bajo manifestación de va-

lor declarado, aceptado por el transportista, el límite de la responsabilidad corresponde a ese valor (art. 118, III de la L. N. A.). Las reclamaciones por avería o retraso de la carga o equipaje facturado deberán formalizarse por escrito ante el transportista u obligado, dentro de los diez días siguientes al de la entrega, o la fecha en que debió entregarse, conforme a lo dispuesto por la nueva Ley (art. 124).

Las indemnizaciones a favor del viajero, según lo ordenado por la nueva Ley serán las siguientes:

Primera.—Por muerte o incapacidad total permanente: doscientas mil pesetas (200.000 ptas.).

Segunda.—Por incapacidad parcial permanente, hasta el límite de cien mil pesetas (100.000 ptas.).

Tercera.—Por incapacidad parcial temporal, hasta el límite de cincuenta mil pesetas (50.000 ptas.).

Las indemnizaciones respecto a la carga o equipaje facturado, o de mano, serán las siguientes, según el art. 118:

Primera.—Por pérdida o avería en la carga, hasta el límite de quinientas pesetas (500 ptas.) por kilogramo de peso bruto.

Segunda.—Por pérdida o avería de equipajes, facturados o de mano, hasta el límite de diez mil pesetas (10.000 ptas.) por unidad.

Los límites de las sumas de indemnización de la Ley sobre Navegación Aérea española son bastante más bajos que los adoptados o revisados por el Convenio de Varsovia, si bien han sido adecuados a nuestro inferior nivel de vida o renta *per capita* (27).

Una de las características de nuestra Ley es que las indemnizaciones debidas por daños a las personas gozarán de preferencia para su cobro, con respecto a cualquier otra exigible por el siniestro, si el responsable no alcanza a cubrirlas todas (art. 119, *in fine*); y, según el artículo 124, “la acción para exigir el pago de las indemnizaciones a que se refiere este capítulo prescribirá a los seis meses, a contar desde la fecha que se produjo el daño”.

6. El seguro aéreo de responsabilidad civil.

La nueva tendencia a garantizar socialmente la seguridad de las personas, por lo que al tráfico aéreo se refiere, tiene su expresión más genuina por el reconocimiento y adopción del llamado seguro obligatorio (28). Con esta medida se logra, por lo menos, atenuar el problema de la reparación a la víctima y establecer los límites máximos y mínimos de una indemnización relativamente adecuada (29).

(27) Cfr. artículo 22 del Convenio de Varsovia.

(28) Para una etapa española anterior cfr. Ley 26 septiembre 1941 y Reglamento 8 mayo 1942 (art. 2.º) y la Orden 9 noviembre 1950 sobre indemnizaciones del seguro de viajeros, cfr. CORTÉS GIRÓ, *Transportes y seguros de mercancías* (tierra, mar y aire). Barcelona, 1958; GARRIDO COMAS, *Seguros de aviación*. Barcelona, s. a.

(29) Sobre el aumento del valor de las indemnizaciones en el seguro obligatorio de viajeros, cfr. Orden 11 junio 1962.

Al ser el seguro una institución que tiene por excelencia la prevención actúa como protectora de las consecuencias dañosas de los riesgos que amenazan al hombre moderno en su vida o patrimonio. El interés asegurable es, pues, el objeto fundamental del contrato de seguros que se prevale de un riesgo, económicamente apreciable en dinero, expuesto a una pérdida o daño como consecuencia de un siniestro. En definitiva, que el riesgo es la causa del contrato de seguros.

Entre los seguros de daños surgen actualmente dos grupos: los seguros de cosas y los seguros de responsabilidad. Los primeros tienen por objeto indemnizar al asegurado de las pérdidas materiales que sufra directamente su patrimonio. Los seguros de responsabilidad tienen por objeto garantizar al asegurado contra los perjuicios que pudiera causar a un tercero. Pues bien, estas dos clases de seguros son hoy adoptadas por el tráfico jurídico aéreo en vista del riesgo específico que su desarrollo implica.

Si el sistema de responsabilidad subjetiva, o por culpa, tiende a dejar desvinculado al empresario aéreo de una reparación al usuario o tercero por caso fortuito y fuerza mayor es indudable que el contrato de seguro tratase de rellenar ese vacío que se crea con el riesgo aéreo; incluso, para el empresario resulta más cómodo y beneficioso desplazar dicho riesgo cuando asegura un posible contratiempo.

La experiencia fue demostrando cómo el seguro aéreo vino a desempeñar una función complementaria en simbiosis con la responsabilidad, de cómo le siguió al igual que la sombra al cuerpo. Era tan necesario para cubrir ciertos riesgos que sin el seguro sucederían las descapitalizaciones de las empresas y el viajero quedaría abandonado a una fatalidad de pésima suerte. No es extraño que se haya hablado de una "socialización de la responsabilidad", en cuanto esta relación entre responsabilidad y seguro es tan estrecha que desemboca en un seguro social de daños. Es que la idea de mutualidad del seguro se ha hecho consciente; ya no se trata de un simple desplazamiento del riesgo, se descubre la función económica y social del seguro. El seguro deja de ser una esfera privada de cobertura de riesgos para transformarse en una idea de mutualidad y defensa pública; una medida de alcance general y obligatoria, cooperadora y garantizadora de la seguridad social.

Es cierto que esta idea elevada del seguro todavía no ha sido asimilada por las empresas y sociedades que lo explotan, del que sólo pretenden obtener el mayor número de asegurados para acrecentar sus beneficios y soportar más cómodamente los riesgos. Tampoco a las empresas aéreas les interesa aceptar un sistema objetivo de daños por los riesgos, pues no hay exoneraciones, inhibiciones o escapes burlescos frente al dañado. Es que falta todavía una madurez de cooperación social y una conciencia del resultado o del atentado que supone el desamparo a la integridad física y moral de la persona.

Los sistemas de responsabilidad y seguro hasta ahora propuestos internacionalmente, además de pecar de tímidos, complejos e incom-

pletos, no han sido tan siquiera aceptados unánimemente. La experiencia de los Convenios de Roma es triste y lamentable y poco o nada se ha avanzado en este pugilato de intereses, de fugas y evasiones, de esperas y dilaciones que las empresas aéreas y de seguros tratan de imponer por todos los medios (30).

Por el contrario, nuestra nueva Ley sobre la Navegación Aérea ha venido a romper una lanza contra esta situación; la relación entre responsabilidad y seguro viene a ser resuelta concretamente. Así, el capítulo catorce lo dedica a los seguros aéreos, adoptando dos clases, según su art. 126, al decir que "los seguros aéreos tienen por objeto garantizar los riesgos propios de la navegación que afectan a la aeronave, mercancías, pasajeros y flete, así como las responsabilidades derivadas de los daños causados a tercero por la aeronave en tierra, agua o vuelo". La L. N. A., además, impone la modalidad del seguro obligatorio, en el art. 127, al prescribir que "serán obligatorios el seguro de pasajeros, el de daños causados a tercero, el de aeronaves destinadas al servicio de líneas aéreas y de las que sean objeto de hipoteca". Esta garantía de tipo social se extiende a las aeronaves extranjeras cuando circulen por el espacio aéreo nacional, no autorizándose sus vuelos mientras no justifiquen tener asegurados los daños que puedan producir a las personas o cosas transportadas o a terceros en la superficie (artículo 128). Incluso, para salvar mayores dificultades, la disposición anterior añade que estos seguros podrán sustituirse por una garantía constituida mediante depósito de cantidades o valores, o por una de las fianzas admitidas por el Estado (art. 128 *in fine*) (31).

La doctrina española no dejó de tratar las cuestiones fundamentales y prácticas que surgen respecto a los límites del seguro de responsabilidad civil y las consecuencias jurídicas de este tipo de seguro (32), con especial consideración a cuatro puntos: a) el trato directo del asegurador con la víctima; b) las prohibiciones impuestas al asegurado; c) la dirección del litigio, y d) la acción directa contra el asegurador.

Otra cuestión práctica de interés es la de si la indemnización otorgada por el seguro obligatorio de pasajeros forma parte de la total debida o, considerada independiente, se abonará además de la que pague el transportista (33). A juicio de MORIS MARRODÁN (34), no se

(30) Cfr. AMBROSINI, *La Convenzione di Roma 1952 sui danni causati da aeromobili ai terzi alla superficie*, en *Rivista di Diritto Commerciale*, 53 (1955), 68 ss.

(31) Tal norma esta de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 12 del Convenio de Roma de 1933.

(32) Cfr. BENÍTEZ DE LUGO, *El riesgo jurídico (Los seguros de gastos de procesos y litigios)*. Madrid, 1961, pág. 36; BONET CORREA, *Las relaciones entre responsabilidad y seguro en el Derecho aéreo internacional*, en *Ponencias españolas al VI Congreso Internacional de Derecho Comparado*, Barcelona, 1962, pág. 179 ss.

(33) Sobre el régimen de indemnizaciones del seguro de viajeros, cfr. Orden 9 noviembre 1950.

(34) MORIS MARRODÁN, *op. cit.*, pág. 416.

deben silenciar los motivos por los que dicha indemnización, percibida por el perjudicado o sus familiares, deberá deducirse de la que satisfaga el transportista. Tales motivos son: a) Porque la moral del concepto de indemnización impide que quién la obtenga se lucre en relación con el perjuicio sufrido o con la estimación legal de ese perjuicio; b) porque, a diferencia de los seguros voluntarios, el obligatorio viene a ser una institución de Derecho público cuya finalidad no es beneficiar al viajero con un doble resarcimiento, sino ejercer una función social y de justicia, tanto en favor de aquél como de las empresas; c) porque la prima (impuesto-prima, según la denominación legal) se abona en el transporte aéreo por la empresa, que la detrae de la tarifa oficialmente señalada, la cual no sufre aumento alguno por razón de seguro obligatorio; no ocurre así en los transportes por ferrocarril, en que las tarifas señaladas por el Decreto de 14 de diciembre de 1945 se elevan, entre otros conceptos, por el importe de la prima del seguro forzoso a que nos referimos (35).

El nuevo ordenamiento español sobre la navegación aérea sólo ha recogido y pretendido asegurar dos supuestos, que aparecen detallados en el art. 129: "La indemnización por el seguro de la aeronave en caso de siniestro o pérdida de la misma será designada judicialmente, para su entrega a quienes corresponda en caso de que aparecieren terceras personas con posible derecho a la expresada indemnización o se hubiese promovido reclamación judicial de preferencia sobre la misma". Y el otro supuesto referido al acreedor hipotecario, disponiéndose por el párrafo segundo de este mismo artículo que "para facilitar al acreedor hipotecario el ejercicio de sus derechos, el Juez ante quien se consigue la indemnización le notificará el siniestro, si fuere conocido según el Registro de aeronaves, y en todo caso se publicarán edictos en el "Boletín Oficial del Estado", en tres fechas distintas durante los tres meses siguientes al día en que tuvo lugar dicho siniestro".

El haber puesto la indemnización por seguro de la aeronave en manos del Juez es una garantía y un acierto de nuestro ordenamiento, sobre todo, cuando se han repetido con cierta frecuencia abusos, *dolus bonus* y otros artilugios por las compañías aseguradoras a la hora de indemnizar al asegurado. El sistema de límites (máximos y mínimos) establecidos por la Ley para la cuantía de la indemnización, así como el control judicial otorgado para su entrega, son justas compensaciones para ambas partes contratantes del tráfico aéreo y una realización eficaz dentro de un sentido de justicia conmutativa.

(35) La Resolución de la Dirección General de Ferrocarriles, de 13 abril 1956, contiene la doctrina que sostiene que el seguro de viajeros compensa solamente el hecho de las lesiones y es independiente de la responsabilidad civil correspondiente al porteador por los daños que ocasionó su negligencia en el contrato de transporte.

IV. LA RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL AEREA

7. *Aceptación del sistema de responsabilidad objetiva de indemnización limitada.*

El Gobierno español reconoció y ratificó el Convenio de Roma de 1933 (36) y el de 1952 (37), por lo que de esta manera se adhirió al movimiento internacional de responsabilizar a los transportistas aéreos de los daños causados con sus aeronaves a los terceros o sus bienes en la superficie.

Con la entrada en vigor de la L. N. A. se acoge por nuestro ordenamiento el principio de la responsabilidad objetiva para el tráfico aéreo civil nacional contractual y extracontractual. Por este último, de un modo general se establece en su artículo cuarto que "los dueños de los bienes subyacentes soportarán la navegación aérea con derecho a ser resarcidos de los daños y perjuicios que esta ley cause". Esta obligación general de soportar la navegación aérea tiene un alcance general para todos los ciudadanos que residan en el Estado español, y un alcance particular para determinados propietarios a quienes se les impone sobre sus fincas ciertas servidumbres aéreas (arts. 51, 52, 53 y 54 de la L. N. A.) (38).

De un modo particular, el artículo 119 de la L.N.A. establece: "son indemnizables los daños que se causen a las personas o a las cosas que se encuentren en la superficie terrestre por acción de la aeronave, en vuelo o en tierra, o por cuanto de ella se desprenda o arroje". De este primer párrafo del artículo 119 se advierte la instauración plena del sistema de responsabilidad basado en el elemento objetivo del daño. Pero según queda expuesto, es el artículo 120 quien viene a confirmarlo de un modo expreso al considerar que la razón de indemnizar, tiene su base objetiva en el accidente o daño y procederá hasta los límites de responsabilidad que se establecen en cualquier supuesto, incluso en el accidente fortuito y aun cuando el transportista, operador o sus empleados justifiquen que obraron con la debida diligencia.

Naturalmente, como todas las demás legislaciones confirman, no podrán ampararse en los límites de responsabilidad establecidos por la indemnización cuando el transportista u operador y sus dependientes hayan obrado con dolo o culpa grave. Sin embargo, la Ley española no previene el caso de la culpa grave o dolo de la víctima,

(36) Cfr. AMERIGÓ CASTAÑO, *Los daños a terceros en la navegación aérea española*. Madrid, 1952, pág. 12 ss.

(37) Véase el instrumento de Ratificación del Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras de 24 de enero de 1957, en "Boletín Oficial del Estado", número 117, de 17 mayo 1961, pág. 7415.

(38) Sobre servidumbres aéreas cfr. Decreto 2 abril 1954 y las Sentencias de 16 noviembre 1951 y 27 marzo 1958.

respecto a los daños en la superficie al adscribirse de un modo absoluto al sistema de responsabilidad objetiva.

Según el artículo 123, en caso de colisión de aeronaves, los empresarios de ellas serán solidariamente responsables de los daños causados a tercero (39). Sin embargo, aquí se distingue la culpa interviniente en las personas de la tripulación, al decir que "que si la colisión ocurre por culpa de la tripulación, de una de ellas serán de cargo del empresario los daños y pérdidas, y si la culpa fuese común o indeterminada, o por caso fortuito, cada uno de los empresarios responderá en proporción al peso de la aeronave".

El sistema limitado de indemnizaciones lo establece el párrafo segundo del artículo 119, al prescribir que "las indemnizaciones debidas por aeronave y accidente, tendrán las limitaciones siguientes:

Primero.—Para aeronaves hasta de 1.000 kilos de peso bruto, seiscientas mil pesetas (600.000 pesetas).

Segundo.—600.000 pesetas, más 480 pesetas por kilo que exceda de los mil, para aeronaves que pesen más de mil y no excedan de seis mil kilogramos.

Tercero.—3.000.000 de pesetas, más 314 pesetas por kilogramo que exceda de los seis mil, para aeronaves que pesen más de los seis mil y no excedan de veinte mil kilogramos.

Cuarto.—7.400.000 pesetas, más 186 pesetas por kilogramo que exceda de los veinte mil, para aeronaves que pesen más de veinte mil y no excedan de cincuenta mil kilogramos" (40).

La Ley añade que se entiende como peso de la aeronave a los efectos de este artículo, el máximo autorizado para el despegue en el certificado de aeronavegabilidad de la aeronave de que se trate.

Las indemnizaciones por muerte o lesiones de personas, se ajustarán a lo dispuesto en el artículo ciento diecisiete, incrementadas en un veinte por ciento. Si fueren varios los perjudicados y la suma global de los daños excediera de los límites antes citados, se reducirá proporcionalmente la cantidad que haya de percibir cada uno (art. 119, IV). Las indemnizaciones debidas por daños a las personas gozarán de preferencia para el cobro, con respecto a cualquier otra exigible por el siniestro, si el responsable no alcanza a cubrirlas todas (art. 119, V). Se trata de un crédito preferente y privilegiado sobre la aeronave o sobre la indemnización que corresponda, según se dispone también en el artículo 133, IV de la L. N. A.

(39) Cfr. PELLÓN RIVERO, *El abordaje aéreo*, en *Temis*, 4 (1958), 95 ss.; LEMOS SOBRAL, *A responsabilidade civil no ababramento aéreo*, en *Revista Forense de Río de Janeiro* (1950), 36 ss.

(40) Según la disposición final segunda de la Ley sobre Navegación Aérea, cuando las circunstancias económicas así lo aconsejen, el Gobierno por Decreto acordado en Consejo de Ministros, podrá modificar la cuantía de las indemnizaciones reguladas en el capítulo XIII, de esta L. N. A.

La Ley española garantiza y prevé la entrega de las indemnizaciones de un modo sencillo y ejecutivamente rápido. De este modo se viene a atajar un proceso dilatorio que suponga para las víctimas gastos, trastornos y abusos. Según la vigente Ley, la indemnización por seguro de la aeronave, en caso de siniestro, será consignada judicialmente para su entrega a quien corresponda para el caso de que aparecieran terceras personas con posible derecho a una indemnización o se hubiese promovido reclamación judicial de preferencia (art. 129 de la L. N. A.). En todo caso, la indemnización se hará efectiva en el plazo máximo de treinta días (Disposición final tercera de la L. N. A.). Las aeronaves extranjeras cuando produzcan daños a terceros en la superficie por sobrevolar el territorio español, les son aplicables las disposiciones de la Ley sobre Navegación Aérea (art. 7.º). El artículo 90 dice expresamente a este respecto que “ninguna aeronave extranjera será autorizada para volar sobre territorio español, sin tener garantizadas suficientemente las responsabilidades que pueda contraer por el sobrevuelo o por los contratos de transporte, con sujeción a la Ley española”. Esta norma, concordante con lo dispuesto en el último Convenio de Roma (1952), garantiza la indemnización a terceros españoles y al mismo tiempo está dentro del espíritu de colaboración que animó al legislador internacional.