

LA RESPONSABILIDAD CIVIL POR LOS DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE POR ACCIDENTES AERONAUTICOS

Por el doctor
JOSE MELICH ORSINI

1.—La responsabilidad civil extracontractual por accidentes aeronáuticos en el derecho comparado. 2.—Personas responsables: el propietario, el poseedor, el usuario ilegítimo, otros responsables. 3.—Condiciones de aplicación de la responsabilidad especial. 4.—Extensión de la responsabilidad. 5.—Causas de exoneración.

1. La responsabilidad civil extracontractual por accidentes aeronáuticos en el derecho comparado.

La circulación aérea suele dar origen a muchos daños, tanto para los pasajeros y para los propietarios de la carga transportada por los aviones, como para las demás aeronaves y para las personas y bienes que se encuentran en la superficie. Con el objeto de reducir el número de accidentes, todos los países han elaborado una abundante legislación destinada a regular la circulación aérea, y los problemas que ella suscita han sido objeto de múltiples conferencias y acuerdos internacionales. Esto ha conducido a la formación de un ingente cuerpo de doctrina que se conoce con el nombre de "Derecho aeronáutico"¹, del cual, para nuestros propósitos, sólo interesa detenerse en la parte relativa

1. Insisten los autores en el carácter de disciplina autónoma que corresponde al Derecho aeronáutico (cfr. Ambrosini, Antonio, Cap. V, p. 73 y sigts.; Lena Paz, Nos. 33 a 37, p. 25 a 30), lo cual determina un particular tratamiento de los problemas de la responsabilidad civil en este campo. Así, escribe el argentino Lena Paz, p. 30: "Reconociendo que el Derecho aeronáutico es un sistema jurídico autónomo, compuesto por normas y principios cuya homogeneidad, derivada de la identidad del objeto a que se aplican, confiere unidad orgánica a la disciplina, podrá recurrirse en primer término a las normas del mismo sistema, ya que si ellas son susceptibles de aplicación analógica, deberá dárseles preferencia por constituir normas de derecho especial que privan sobre las otras ramas del derecho".

a las responsabilidades civiles de naturaleza extracontractual que engendran dichos accidentes de la circulación aérea, entre las cuales ocupa lugar primordial la llamada responsabilidad civil por daños causados a terceros en la superficie².

La circulación aérea, en efecto, que se desarrolla, a diferencia de la marítima o terrestre, sobrevolando propiedades privadas, ciudades y aglomeraciones, parece susceptible a través de un aterrizaje forzoso, de la caída de un aparato, de su choque con cualquier obstáculo o con otro avión, del desprendimiento de objetos desde la aeronave o del lanzamiento de ellos por los tripulantes o pasajeros, de constituir un grave peligro de daños, no sólo para las personas y mercancías transportadas, sino también para quienes se encuentran en la superficie y son ajenos a toda relación contractual con los propietarios o usuarios de la aeronave. Se comprende, pues, que la impresión causada por los primeros accidentes aeronáuticos, en una época en que la aviación no estaba todavía tan desarrollada como hoy y en que no existían disposiciones legales eficaces para proteger a las víctimas de tales accidentes³, haya servido de estímulo para la elaboración de una abundante legislación y de acuerdos internacionales.

2. No es ésta, claro está, la única hipótesis en que una aeronave puede causar daños extracontractuales. Como se sabe tienen también tal naturaleza los daños causados a otra aeronave en vuelo por efecto de un abordaje y, asimismo, en nuestro sistema jurídico, los daños causados a las personas o cosas que son transportadas gratuitamente. Pero fuera de estos casos, es evidente que en las restantes hipótesis de daños sufridos por personas, equipajes y mercancías transportadas en la nave entrará siempre en juego un contrato de transporte y, por ende, se tratará de aplicar las reglas de la responsabilidad contractual. Esta última especie de responsabilidad ha recibido, tanto en las legislaciones nacionales como en los convenios internacionales, un tratamiento distinto del que corresponde a la responsabilidad extracontractual, que constituye propiamente el objeto de este estudio. Cfr. infra, en este mismo número, letra B y en especial las notas 11 y 12.
3. Como observa Stanesco, Cap. II, p. 8, el clima psicológico que dominó en la época de los primeros retozos de la aviación no dejó de ejercer una fuerte influencia sobre la actitud del legislador. La aparición del nuevo invento suscitó una inquietud muy viva en el público, que se mostró coincidente en considerarlo como particularmente peligroso. Los datos estadísticos recogidos posteriormente y el progresivo perfeccionamiento de los aparatos y de las medidas de seguridad no han justificado esta prevención, pero el sustrato psicológico dejado por la impresión de los primeros accidentes explica el éxito favorable que encontró en este campo la nueva teoría de la responsabilidad objetiva, tanto más atrayente cuanto que en esta época no se había desarrollado plenamente el sistema construido por la jurisprudencia francesa en torno al art. 1.384 inc. 1° C.C. francés, que ha terminado hoy por extenderse a casi todas las legislaciones. Una extensa exposición de la doctrina que justifica la aplicación de los principios de la responsabilidad objetiva en materia de daños a terceros con ocasión de la navegación aérea puede verse en Luis Américo Castaño, p. 6 y sgts.

les en esta materia⁴. Con el único fin de hacer resaltar las características de nuestro sistema legal, comenzaremos por presentar algunos ejemplos típicos de las soluciones que se encuentran en tales leyes y convenciones internacionales, a saber:

A) **Sistemas que exigen la prueba de la culpa.** Tal es el caso de la derogada Ley de Aviación Civil venezolana de 1944, cuyo artículo 82 establece la responsabilidad civil del porteador aéreo por los daños y perjuicios ocasionados voluntariamente o por negligencia, impericia o imprudencia, a las personas o cosas que se encuentren en el territorio nacional o en sus aguas territoriales⁵. Igual parece ser el sistema que todavía rige en algunos Estados de la Unión norteamericana y en Canadá, Turquía y Australia⁶. También en Italia, antes de dictarse el Código de la Navegación de 30 de marzo de 1932 rigió, aunque sólo parcialmente, una solución similar⁷. Lo mismo puede decirse de España, aunque la Ley de Bases para un Código de Navegación Aérea aprobada el 27 de diciembre de 1947 ha venido a modificar esta situación y ha anunciado la futura adopción de un régimen de responsabilidad objetiva⁸.

4. Para formarse un concepto de cómo se ha discutido la cuestión de la responsabilidad civil por daños extracontractuales causados por las aeronaves basta referir que ella ha dado lugar a las siguientes reuniones de Congresos o subcomisiones internacionales: Londres 1927, Budapest 1930, Estocolmo 1932, Roma 1933, La Haya 1935, Bruselas 1938, Bruselas 1947, Montreal 1950, Taormina 1950, París 1950, México 1951 y Roma 1952, en todas las cuales se han propuesto o discutido diversas soluciones. En particular el Convenio de Roma de 1933, que aspiraba a la unificación de ciertas reglas relativas a los daños causados por las aeronaves a los terceros en la superficie y en cuya elaboración intervinieron delegados de veintiún Estados, apenas fue ratificado por Bélgica, Brasil, España, Guatemala y Rumania (cfr. Lena Paz, N° 374, p. 190), En cuanto al Convenio de Roma de 1952, dirigido a suplantarlo al primero y que, para obviar las dificultades que habían obstado a la ratificación de aquél, se limitó a proponer una ley uniforme aplicable a los diversos Estados para regir los daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras, sin pretensiones de derogar las respectivas legislaciones internas, no parece hasta ahora haber obtenido mayor éxito. Cfr. *infra* nota 16.
5. La Ley de Aviación Civil de 13 de julio de 1944, reformada parcialmente el 25 de julio de 1945, consagra en sus artículos 82 y 83 un régimen de responsabilidad civil extracontractual basado ciertamente en la culpa probada. No obstante, el Juzgado Primero de Primera Instancia en lo Mercantil de la Circunscripción Judicial del Distrito Federal y Estado Miranda en Sentencia de 26 de abril de 1960, declaró aplicable la presunción del art. 1.193 C.C. venezolano, considerando que las citadas disposiciones de la Ley de Aviación Civil de 1944 deben apreciarse como si remitieran a este último texto.
6. Juglart, N° 15, p. 9.
7. Stanesco, p. 19.
8. Américo Castaño, p. 13; Gay de Montellá, p. 680.

B) **Sistemas que establecen una presunción de culpa "juris tantum"**. Además de Colombia⁹, se incluyen en este grupo una serie de Estados norteamericanos¹⁰.

Aunque poco frecuente en materia de responsabilidad extracontinental, este sistema goza en cambio de gran favor en el terreno de la responsabilidad civil contractual del porteador aéreo. Tal es, en efecto, la solución que consagró el Convenio de Varsovia de 1929¹¹, que ha inspirado las soluciones legislativas en Argentina, Brasil, Italia, Francia y, lo que más nos interesa, al menos parcialmente, en Venezuela¹².

C) **Sistemas que establecen una presunción de responsabilidad que no cede ante la simple prueba de la ausencia de culpa, pero que por admitir, en cambio, la fuerza mayor o el caso fortuito como causales de exoneración, dadas las características particulares de la navegación aérea, conducen a resultados prácticos muy cercanos a los del sistema precedentemente expuesto.** Tal

9. Art. 33, de la ley colombiana N° 89 de 24 de mayo de 1938. Cfr.: Pérez Vives, II, N° 190, p. 221; Juglart, N° 16, p. 9.

10. Juglart, N° 16, p. 9.

11. Cfr. artículos 17 a 21 del Convenio de Varsovia de 12 de octubre de 1929, el cual se rige por estos tres principios: a) Responsabilidad fundada en la culpa con inversión de la carga de la prueba; b) Limitación del monto de la responsabilidad; y c) Nulidad de las cláusulas exoneratorias o limitativas de la responsabilidad por debajo de los límites señalados en el indicado Convenio. Este Convenio fue ratificado por Venezuela, lo mismo que su reciente modificación.

12. La ley de 1944, aunque poco precisa, aplica estos principios en sus arts. 78 a 81; si bien en ella, salvo en el caso de muerte del pasajero (art. 80), la responsabilidad del porteador aéreo no está sometida a límites, como ocurre por el contrario en el Convenio de Varsovia. La citada sentencia de 26 de abril de 1960 del Juzgado Primero de Primera Instancia en lo Mercantil de la Primera Circunscripción del Distrito Federal y Estado Miranda consideró, sin embargo, que en el art. 80 de la Ley de 1944 se consagra una responsabilidad objetiva.

Por lo que se refiere a la Ley de 1955, la misma solución (presunción *juris tantum* de culpa) priva en relación con los casos de invalidez parcial-temporal, de destrucción o avería del equipaje de mano y de retraso en la entrega de la carga; pero, en cambio, en todas las demás hipótesis (muerte o incapacidad total, o parcial permanente, pérdida o avería de la carga, o del equipaje que no sea de mano) rige una presunción de responsabilidad que no admite otra prueba en contrario que la culpa de la víctima o de un tercero (art. 51). Esta solución es ciertamente más severa que la adoptada por el Convenio de Varsovia, cuyo art. 20, inc. 1°, se aplica tanto a las personas como a las cosas y, según la interpretación que prevalece, permite en todo caso la exoneración del porteador aéreo mediante la simple prueba de haber actuado como un buen padre de familia. Cfr. Lena Paz, N° 318, p. 162.

es el caso de Polonia, Austria y algunos Estados norteamericanos¹³.

D) Sistemas que establecen una responsabilidad objetiva, que no cede sino ante la prueba de la culpa de la víctima y, sólo en muy contados países, ante la prueba del hecho de un tercero. La resistencia a admitir como causales de exoneración el caso fortuito o de fuerza mayor deriva del deseo de evitar que pueda ser considerada como causa de exoneración la concurrencia de accidentes atmosféricos que, en criterio de la mayoría, deben estimarse como riesgos inherentes a la empresa aeronáutica y ponerse a cargo del explotante de la aeronave¹⁴. Tal es el sistema predominante en la mayor parte de los países¹⁵, el que fue consagrado por el Convenio de Roma de 1952¹⁶ y el que, con importantes modificaciones, acogió nuestro legislador en 1955 al reformar la Ley de Aviación Civil de 1944.

-
13. Stanesco, p. 17. Casi en la totalidad de los países que aplican un régimen de presunción *juris et de jure* la fuerza mayor o caso fortuito exterior no constituye una causal de exoneración. Como observa Juglart, N° 104, p. 52, es por esto que la responsabilidad del explotante de la aeronave muestra su carácter objetivo y se distingue netamente de otros casos de responsabilidad, en particular de la prevista en el art. 1.184 inc. 1° C.C. Francés (equivalente al 1.193 C.C. venezolano).
 14. Juglart, N° 16, p. 10, señala que de todas las respuestas a un cuestionario dirigido por la O.A.C.I. a los diferentes Estados, con el objeto de conocer su posición en relación con el sistema de responsabilidad que debía adoptarse en materia de daños causados a terceros en la superficie, tan sólo la de México se pronunció por el sistema de la responsabilidad subjetiva; y añade además que, de las investigaciones realizadas por la O.A.C.I., resultó comprobado que 34 legislaciones nacionales, de un total de 39 revisadas, son favorables al principio de la responsabilidad objetiva.
 15. Juglart, N° 13, p. 7. La mayoría de las leyes nacionales, en efecto, se refieren a la culpa de la víctima como única causal de exención o atenuación de la responsabilidad civil del explotante de la aeronave por daños causados a terceros en la superficie. Cfr. arts. 33 y 34 Ley de Tránsito Aéreo alemana (Lutf. V.G.), art. 152 del Código Aero-náutico argentino, art. 97 (Código del Aire de Brasil, art. 53 de la ley francesa de 24 de mayo de 1924, art. 965 Código de la Navegación italiano. Sólo Checoslovaquia, Siam y Venezuela admiten, además, de un modo amplio, el hecho del tercero (Juglart, N° 105, p. 53), Cfr. infra N° 5, letra B.
 16. El Convenio de Roma de 1952 derogó el anterior Convenio de Roma de 1933 sobre la misma materia. El mismo aplica un sistema de responsabilidad objetiva y admite, en consecuencia, como únicos medios de defensa los siguientes: a) La falta de la víctima o de su dependiente, cuando este último ha actuado dentro de los límites de sus funciones (art. 6, inc. 1°); b) La prueba de que el daño es la consecuencia de un conflicto armado o de disturbios civiles o de que el explotante ha sido privado del uso de su aeronave por un acto de la autoridad pública (art. 5°); y c) El caso en que aquel que tiene el derecho de dirigir

2. Personas responsables

La vigente Ley de Aviación Civil venezolana, cuando se refiere a la responsabilidad civil por los daños causados en la persona de los pasajeros o a su equipaje de mano (art. 46) y también a la que deriva de pérdida, avería o retraso en la entrega de la carta o equipaje facturado (art. 47), emplea la expresión "empresa de servicio público de transporte aéreo" para designar a la persona responsable. En cambio, cuando alude a los daños causados a las personas o cosas que se encuentran en la superficie (art. 48), para designar a los responsables civiles se refiere a "los propietarios o poseedores de aeronaves civiles"¹⁷. ¿Por qué esta duplicidad de términos? La razón es obvia: mientras que en el primer caso se trata de una responsabilidad contractual, que como tal sólo puede afectar a una persona "dedicada a la explotación del transporte público de pasajeros, carga, correspondencia, o cualquier otra actividad propia del servicio" (art. 38); en el segundo caso se trata de la responsabilidad civil frente a personas con las cuales no se tiene ninguna vinculación contractual, esto es, se trata de la responsabilidad extracontractual en que podría incurrir cualquier "propietario o poseedor" de aeronave, aun cuando no se le pueda calificar de "empresario" por no estar dedicado a la explotación económica del transporte aéreo, tal como sería el caso de quien maneje una avioneta de recreo o un autogiro con fines de exploración cartográfica.

Pero si no cabe duda de que en virtud de nuestra ley el responsable de los daños causados por aeronaves en operación a

la navegación ha aportado los cuidados requeridos para evitar el uso ilegítimo (art. 4°). Excluye, en cambio, que el hecho del tercero y la fuerza mayor constituyan causales de exoneración. Venezuela no ha ratificado todavía este Convenio ni ningún otro de los anteriores relativos a los daños causados por aeronaves a terceros en la superficie. Hasta ahora han ratificado el Convenio de Roma los siguientes países: Argentina, Bélgica, Brasil, Dinamarca, Egipto, España, Francia, Israel, Italia, Filipinas, Liberia, Luxemburgo, México, Holanda, Portugal, República Dominicana, Suiza y Tailandia. Este Convenio está destinado a regir únicamente por lo que respecta a las aeronaves extranjeras, Cfr. Lacombe y Saporta, p. 59; Juglart, N° 112, p. 54 y siguientes.

17. Son muchas las legislaciones que establecen la responsabilidad del propietario, bien sea de modo exclusivo (República Dominicana, Noruega, el Reino Unido y Siam), bien alternativamente con otra u otras personas (Bulgaria, Ceilán, Finlandia, Islandia, Irak, Irlanda, México, Nueva Zelanda, Suecia y la Unión Surafricana), bien solidariamente con ellas (Bolivia, Brasil, Chile, España, Estados Unidos, Francia, Polonia, Checoslovaquia y Uruguay). Asimismo existen otras que aluden expresamente al poseedor de la aeronave, como la de Dinamarca que se refiere al "poseedor o a quien emplea la aeronave por cuenta del propietario", o la de Checoslovaquia que se refiere al

terceros en la superficie no necesita tener la condición de “empresario de servicio público de transporte aéreo”, cuestión esta que podía resultar confusa en la ley precedente¹⁸, no resultan todavía despejadas otras incógnitas que podrían plantearse a causa de la singular terminología elegida por nuestro legislador de 1955. En efecto, ¿ha pretendido nuestra ley de 1955 apartarse de los principios que han inspirado la mayor parte de las Convenciones internacionales y de las leyes extranjeras, las cuales por lo general utilizan el término “explotante” para designar a la persona responsable por daños causados a terceros en la superficie?¹⁹ ¿Quién debe reputarse responsable en virtud de nuestra Ley cuando la aeronave haya sido cedida por su propietario a un tercero en comodato, arrendamiento, etc., o cuando sea detentada

poseedor, piloto, al propietario si no hay poseedor, al detentador o al usuario ilegítimo; pero, apenas la fórmula de la ley mexicana de 27 de diciembre de 1949 parece comparable con la de nuestra ley de 1955, en tanto que dicha ley alude al propietario o a la persona que tiene la posesión de la aeronave o el uso ilegítimo de ella. Nuestra ley de 1955 se refiere, en efecto, a esta última hipótesis en su art. 52, con lo que también en ella las personas responsables vienen a ser el propietario o el poseedor (art. 48) y/o el usuario ilegítimo de la aeronave. Para el derecho comparado cfr. Juglart, N° 72 a 74, p. 35 y 36.

18. El art. 82 de la ley venezolana de 1944 para designar tanto al responsable contractualmente como al responsable extracontractual empleó la expresión “porteador aéreo”, lo que podía conducir a pensar que la responsabilidad especial de la Ley de Aviación Civil, por lo que respecta a daños causados a terceros en la superficie, sólo existía respecto de las empresas de transporte aéreo.
19. La expresión “explotante” de la aeronave para designar al responsable de los daños causados a terceros en la superficie apareció por primera vez en el art. 53 de la ley francesa de 31 de mayo de 1924 (sobre las aplicaciones de la misma hechas por los tribunales franceses, cfr. Lacombe y Saporta, p. 249, nota 24). Ella parecía consagrar la teoría del riesgo, que según algunos, era también el fundamento de la interpretación que daba la jurisprudencia a los arts. 1.384 inc. 1° y 1.385 C.C. francés (Savatier, I, N° 427, p. 536). La ley francesa, sin embargo, no definió lo que debía entenderse por “explotante”, y esto dio origen a muchas controversias entre los que pretendían ver en dicha expresión un simple sinónimo del término “guardián” extraído del texto del Código Civil y aquellos otros que le atribuían el sentido de “persona que retira el provecho de la aeronave” (StanESCO, p. 47 y siguientes; Mazeaud-Tunc, II, N° 1.374, p. 371). No obstante tal ambigüedad, el término fue recogido por el Convenio de Roma de 1933, que intentó una definición del mismo en su art. 4°, así: “Toda persona que tiene a su disposición la aeronave y que de hecho la usa por su propia cuenta”. El Convenio de Roma de 1933 estableció además en el inc. 3° del mismo art. 4° una presunción *juris tantum*, según la cual debe reputarse explotante a la persona inscrita en el registro aeronáutico como propietario de la aeronave, salvo prueba en contrario. La circunstancia de no aparecer claramente si la expresión “tener a su disposición la aeronave” debía entenderse en el sentido de tener el derecho de enajenarla o en el de simple derecho de goce y

por otra persona distinta de su propietario en calidad de depositario de la misma?²⁰

La peculiaridad de la ley venezolana parece radicar en que ella no tomaría directamente en cuenta ni la guarda de la aeronave, ni su utilización, ni el provecho que se retira de ella, ni la detentación de la misma. La ley designa como responsable en primer término, al propietario o poseedor de la aeronave, y sólo excepcionalmente al operador ilegítimo de ella (art. 52). ¿Qué es menester entender bajo cada uno de estos términos?

Propietario: Por lo que se refiere a la calificación de propietario debe observarse que la inscripción en el Registro Aéreo no es en sí misma constitutiva del derecho de propiedad, sino que tiene simplemente efectos probatorios; por tanto, si se demostrare que la matriculación no corresponde a la verdadera propiedad sobre la aeronave, el responsable será aquel a quien correspondiera esta última y no aquel que sólo aparentemente resulta tal en razón de las actas de matriculación²¹.

la de que, por otra parte, la presunción de responsabilidad establecida contra el propietario en el inc. 3º del art. 4º no tuviera en cuenta el caso del arrendamiento, hizo que se suscitaran respecto de este primer intento de definición numerosas controversias (Stanesco, p. 100; Juglart, N° 78, p. 38). El término "explotante" fue, sin embargo, preferido a cualquier otro en las reuniones de Montreal (1950), Taormina (1950), México (1951) y, en fin, por la Convención de Roma de 1952. Esta última intenta resolver la cuestión en su artículo 2º.

El término "explotante" ha sido adoptado por el art. 149 del Código Aeronáutico argentino ("explotador"), por el art. 100 letra b) del Código del Aire brasileño ("a pessoa em cujo uso ou exploração se encontrar a aeronave"), por el art. 34 de la ley colombiana de 26 de mayo de 1938, por el art. 965 Código de la Navegación italiano ("esercitante"), por el art. 162 del Código de Legislación Aeronáutica del Uruguay, y todavía, según la reseña de Juglart, N° 72 a 74, pp. 35 y 36, por Bélgica, Suiza, Bolivia, el Líbano, etc.

20. De acuerdo con la interpretación que se da al término "explotante" ("operador" dice la versión castellana) en el Convenio de Roma de 1952, el arrendatario, el comodatario, etc., resultan las personas responsables por utilizar la aeronave por cuenta propia (Cfr. Lena Paz, N° 379, p. 191; Juglart, N° 89, p. 44); si bien es cierto que se deja al propietario la prueba de esta traslación de la responsabilidad y se exige una cierta estabilidad en la utilización de la aeronave por parte del arrendatario, comodatario, etc., para que pueda calificársele de explotante en sustitución del propietario (art. 3º). Todavía si se recurre a la idea del riesgo para interpretar la noción de explotante es necesario llegar a esta conclusión, cfr. Mazeaud-Tunc, II, N° 1.374, p. 372.
21. Aguiar Dias, N° 172, p. 69, nota 806, cita un caso discutido en los tribunales brasileños, en el que la persona a cuyo nombre estaba matriculada la aeronave probó que ya él no era propietario y que la transferencia, ya efectuada comercialmente, estaba en vías de concluirse ante las autoridades administrativas, no habiéndose hecho sólo por in-

Es interesante hacer resaltar la diferencia que existe entre la ley venezolana y otras legislaciones, como la francesa, que también estipulan la responsabilidad civil del propietario de la aeronave. En efecto, la ley francesa concede una acción por responsabilidad civil contra el propietario, pero sólo en el caso de arrendamiento no inscrito en el Registro Aéreo y que cesa, por tanto, mediante tal inscripción²². Esto puede colocar a la víctima en la condición de no poder obtener resarcimiento por la insolvencia del explotante y, lo que todavía es más grave, puede ser utilizado premeditadamente por el propietario para ocultar su explotación de la aeronave bajo un arrendamiento simulado, eludiendo así su responsabilidad. Por eso algunas legislaciones que acogen el criterio de la explotación para determinar a la persona responsable han optado por establecer la solidaridad del propietario con el explotante de la aeronave²³. En Venezuela, en cambio, la cuestión no ofrece dudas de ninguna clase: el responsable es directamente el propietario, sea o no explotante de la aeronave.

Poseedor: La ley venezolana junto al "propietario", unido a él por la conjunción "o", menciona además al "poseedor" de la aeronave como responsable por los daños causados a terceros en la superficie. Ahora bien, ¿qué debe entenderse bajo tal término? Si el término "poseedor" debiera oponerse al de "detentador precario", por partirse de la enseñanza general en la doctrina de que el instituto de la posesión supone además del "corpus" la concurrencia del "*animus rem sibi habendi*"²⁴, sería necesario excluir de la presunción de responsabilidad de la ley de Aviación

convenientes de trámites administrativos; caso en el cual, los tribunales brasileños no vacilaron en absolver al propietario aparente. Si bien esta decisión nos parece sorprendente, dada la redacción del art. 100 del Código del Aire del Brasil, en cambio, la encontraríamos totalmente ajustada en relación con el texto venezolano.

22. La ley francesa designa como responsable, en primer término, al "explotante" de la aeronave, sea él propietario o simple arrendatario de la misma. La responsabilidad del propietario tiene simplemente la función de facilitar a la víctima la identificación de la persona contra la cual debe dirigir su acción; basta proceder a una búsqueda en el registro aeronáutico. Pero, por eso mismo, si el arrendamiento ha sido inscrito en el registro aeronáutico el propietario cesa de ser responsable frente a los terceros, salvo que se pruebe una falta personal a su cargo. Stanesco, p. 51; Mazeaud-Tunc, II, N° 1.375, p. 373. Un sistema análogo establece el inciso 3° del art. 2° del Convenio de Roma de 1952, que consagra contra el propietario una presunción *juris tantum* de ser explotante de la aeronave inscrita a su nombre en el Registro aéreo. Confróntese también el art. 34 de la ley colombiana.
23. Art. 100 del Código del Aire brasileño (Aguar Dias, N° 172, p. 69); art. 150 del Código Aeronáutico argentino y art. 162. de la ley uru-
24. Mazeaud, "Derecho Civil", Parte Segunda, IV, N° 1.419, p. 138; Barbero, I, N° 188, p. 292.

Civil no sólo al dependiente que guía la aeronave por cuenta de su principal, sino también al arrendatario, comodatario, etc., aun en los casos en que estos últimos utilicen la aeronave para su propio provecho y con absoluta independencia del propietario de la misma. El presunto responsable en razón de la ley de Aviación Civil resultaría así totalmente apartado de la idea de "guardián" que trae el art. 1.193 C.C. y aun de la idea de "explotante", tal como ella ha sido caracterizada por la jurisprudencia francesa y por el Convenio de Roma de 1952²⁵.

Pero es muy poco probable que la Ley de Aviación Civil haya pretendido apartarse tan radicalmente de los criterios aceptados por la mayor parte de las leyes extranjeras y de los convenios internacionales para atenerse rigurosamente a este rígido concepto de "posesión". En el propio texto de nuestra ley existe, por el contrario, indicación de que ella ha entendido la palabra "poseedor" más bien como sinónimo de "operador" de la aeronave. El art. 6º, en efecto, habla del "poseedor u operador" en forma que parece referirse a una sola y misma persona. Y no es posible pasar por alto la observación de que precisamente este término "operador" es el que emplea la versión oficial española del Convenio de Roma de 1952 para traducir el término "exploitant" que utiliza el texto francés. Pero, se objetará, si la intención de nuestro legislador era designar como responsable presunto a la misma persona que designa el Convenio de Roma de 1952 o, al menos, a la misma que designa la ley francesa de 1924, ¿cómo puede explicarse que haya hecho una reinterpretación del término "operador" y haya preferido convertirlo en el de "poseedor" en el momento de hacer la determinación definitiva en el artículo 48? Creemos que sólo como el producto de una confusión de conceptos es posible explicar el comportamiento de nuestro legislador aeronáutico. El artículo 771 C.C. maneja un concepto de "posesión" que debió parecer a los redactores de la Ley de Aviación Civil venezolana idéntico al de "guardián" o al de "explotante" en sus caracterizaciones hechas por la doctrina extranjera. El citado artículo, en efecto, no hace del "**animus domini**" o "**animus rem sibi habendi**", como sí lo haría en cambio el art. 772 *ejusdem*, un presupuesto de la posesión. El art. 771 llama **posesión** a un grado de detentación de una cosa que si bien es distinto de la simple **tenencia**, en tanto que se ejerce por sí o por medio de otra persona (p. ej., por medio de un dependiente), al propio tiempo no supone la concurrencia del "**animus rem sibi habendi**", que sería el elemento determinante en el grado ulterior de posesión al que se contrae el art. 772 *ejusdem*. En esta forma, poseedor en el sentido del art. 771 C.C. lo sería no sólo el propietario o el poseedor **animus domini** en el sentido del art.

25. Cfr. *infra*, notas 19 y 20.

772 C.C., sino también el “poseedor precario” o “detentador en nombre ajeno” como es el caso del arrendatario, del comodatario, del depositario, etc. Sólo quedaría excluida aquella tenencia de la cosa que se basara en una mera razón de servicio (dependiente) o de hospitalidad, ya que por la radical precariedad de esta forma de tenencia se ha llegado a negar en algún Código hasta la posibilidad de que la misma pueda servir de fundamento al interdicto de restitución o de despojo (art. 1.168, ord. 2º C.C. italiano de 1942).

Por todo lo expuesto se ve que el responsable presunto de la Ley de Aviación Civil puede ser el arrendatario, el comodatario, el depositario o cualquier otra persona que ejerza la simple detentación precaria de la aeronave, siempre y cuando esa detentación sea susceptible de considerarse subsistente aun después de que se haya perdido la tenencia material inmediata de la aeronave. Es, en efecto, por esta última razón por la que no podría calificarse de “poseedor” al piloto que fuera un simple dependiente del propietario o del arrendatario de la aeronave, pues él perdería la posesión precaria de la aeronave apenas se alejare del manejo de la misma, en tanto que aun el simple arrendatario continuaría siendo poseedor precario después de haberse desprendido de la aeronave para ejercer su tenencia o poder por intermedio del piloto o dependiente.

Pero si el legislador aeronáutico ha creído deber atribuir tal relevancia a la “posesión” de la aeronave en el sentido del artículo 771 C.C., no ha sido porque a la posesión vayan unidos el provecho o la utilización en nombre propio de la aeronave. De otro modo no se podría explicar por qué subsiste la responsabilidad del presunto responsable aun después de haber sufrido la desposesión ilegítima de la aeronave cuando no alcanzare a probar que había tomado las medidas preventivas necesarias para evitar tal desposesión (art. 52). La verdad es que esa subsistencia de su responsabilidad cuando ya ha cesado el provecho que derivaba de la posesión de la aeronave, sólo puede explicarse por la consideración de estar la responsabilidad unida al poder y dirección consecuente que se ejercía sobre la aeronave y que se tendría el deber de preservar; poder y dirección que a su vez explican la responsabilidad del usuario ilegítimo. Mas, por cercana que aparezca la caracterización que hace la Ley de Aviación Civil del presunto responsable en ella con la noción de “guardián” del art. 1.193 C.C., no parece que puedan identificarse plenamente ambas nociones. La necesaria referencia al término “poseedor” parece significar un obstáculo insuperable para aplicar en este campo soluciones análogas a las que se aplican en el terreno del art. 1.193 C.C. en el caso del dependiente infiel que usa indebidamente de la cosa que le ha sido confiada y a quien la jurisprudencia no ha

vacilado en calificar de “guardián”, subrogándolo así a su patrono en la obligación de reparar. Similares inconvenientes se presentan también para aplicar aquí toda la jurisprudencia relativa a la distinción entre guardián de la utilización y guardián de la estructura. Al seleccionar el término “poseedor” para designar al presunto responsable, nuestro legislador aeronáutico ha impedido además toda posibilidad de adecuarse simplemente a las pautas de la jurisprudencia y doctrina extranjeras sobre el “explosante” y a las reglas del Convenio de Roma de 1952, y ha condenado sin razón plausible a nuestros jueces a una muy difícil labor de sistematización, si es que ellos deben construir en forma coherente una teoría acerca de las características de la persona que debe reputarse responsable en virtud del art. 48 de la Ley de Aviación Civil.

Cabría preguntar todavía si cuando la “posesión” de la aeronave la ejerce una persona distinta del propietario, debe entenderse que la responsabilidad de la primera sustituye o desplaza la de este último o si, por el contrario, hay que pensar que se está en presencia de una responsabilidad solidaria y que la víctima se beneficia de un concurso de acciones. Nuestra Ley no resuelve la cuestión ni ofrece ningún criterio seguro para pronunciarse en uno o en otro sentido, pero creemos preferible decidirnos por la solidaridad, para evitar así la posibilidad de que el propietario, simulando contratos de arrendamiento, comodato, etc., pueda desembarazarse de su responsabilidad; como podría ocurrir de atribuírsele carácter alternativo a la doble mención hecha por la ley.

Usuario ilegítimo: Muchas legislaciones extranjeras, entre ellas el art. 33, aparte 2º de la ley alemana de tránsito aéreo (Luftverkehrsgesetz) establecen de modo expreso la responsabilidad del que usa de la aeronave sin el consentimiento del presunto responsable y no dejan lugar a dudas acerca de que esta responsabilidad se rige por los mismos principios especiales que rigen la responsabilidad de aquél²⁶. Estas leyes se ocupan además de establecer la responsabilidad solidaria del presunto responsable (“Halter”, “explosante”, etc.) con la del usuario no au-

26. El artículo 33, aparte 2º de la citada ley, habla, en efecto, claramente de que el usuario ilegítimo responde en las mismas condiciones y bajo los mismos límites en que lo haría el detentador legítimo (“Benutz jemand das Luftfahrzeug ohne Wissen und Willen des Halters, so ist er an Stelle des Halters zum Ersatz des Schadens verpflichtet...”). Con igual precisión se expresan la Convención de Roma de 1933, el Proyecto de Taormina de 1950, el Proyecto de México de 1950 y el Convenio de Roma de 1952 (art. 12, ord. 2º). Si bien, en estos últimos casos se establece una responsabilidad ilimitada en contra de la persona que se apodera de modo ilícito de una aeronave y la utiliza sin el consentimiento de quien tiene el derecho a utilizarla (Juglart, Nº 179, p. 109).

torizado, cuando el primero no demuestre que tomó las medidas necesarias y que, sin embargo, le fue imposible evitar el uso ilegítimo. Nuestra ley que se ocupa también de prever expresamente esta última cuestión en su art. 52, deja no obstante en sombra todo lo relativo al régimen de responsabilidad aplicable al usuario no autorizado, sea que éste responda solidariamente con el propietario o poseedor de la aeronave, sea que lo haga en forma excluyente. Cabe, pues, preguntarse si en nuestra legislación la responsabilidad de quien usa de la aeronave sin el consentimiento de quien tiene derecho a usarla es también una responsabilidad especial que se rige por la Ley de Aviación Civil o si debe aplicarse al caso el derecho común. De acogerse este último criterio, la responsabilidad del usuario no autorizado sería ilimitada. Pensamos, sin embargo, que en razón del aludido carácter de sistema jurídico autónomo que corresponde al derecho aeronáutico es preferible aplicar por analogía la responsabilidad especial de la Ley de Aviación Civil al usuario ilegítimo de la aeronave y decidir, por tanto, que su responsabilidad es limitada.

Otras personas responsables. El art. 6º de la Ley de Aviación Civil consagra todavía la responsabilidad solidaria del propietario, poseedor u operador de la aeronave y del capitán o piloto de la misma por la violación de la ley o de sus reglamentos que resulte de órdenes dictadas por cualquiera de ellos. Es difícil formarse una idea exacta acerca del significado y fundamento de esta disposición, pero parece evidente que no se trata de la responsabilidad civil especial y limitada a que se contraen el art. 48 y sigts. de la Ley de Aviación. En el supuesto de que la disposición que aquí nos ocupa no se interprete en el sentido de limitarla a una mera responsabilidad administrativa, habrá que admitir que ella trae un nuevo caso de presunción de responsabilidad por hecho ajeno. Nada de asombroso tiene el hecho de que junto a la responsabilidad presunta del propietario o poseedor de la aeronave que se establece en el art. 48, la cual tiene carácter objetivo y está limitada en cuanto a la cuantía de la indemnización a pagar, se estipule la subsistencia de la responsabilidad por culpa probada, sin límite con respecto al **quantum** del resarcimiento, que deriva de la aplicación del art. 1.185 C.C.; pero en el caso se trata de algo más: se trata de que la responsabilidad existe no sólo para el autor inmediato de la orden que implicó la violación legal o reglamentaria, cuya culpa personal en el sentido del art. 1.185 C.C. venez. estaría establecida por el mismo hecho de la violación del indicado deber jurídico, sino que esa responsabilidad **ilimitada** se haría gravitar ahora solidariamente sobre todas las demás personas nombradas en el art. 6º **ejusdem**, sin que se exija respecto de ellas la prueba de serles directa e inmediatamente imputables la orden ajena que dio lugar

a la violación legal o reglamentaria. El principio de la limitación del **quantum** de la indemnización quedaría así restringido al solo caso de que la víctima procediera contra el propietario o poseedor de la aeronave (o en su caso, contra el usuario ilegítimo) sin haber demostrado una culpa de ellos o del capitán o piloto de la aeronave en el acaecimiento de los daños.

Es necesario advertir que una tesis como la sugerida podría encontrar el más amplio apoyo en un examen del derecho comparado²⁷.

3. Condiciones de aplicación de la responsabilidad especial

El artículo 48 de la Ley de Aviación Civil sólo se aplica a “los daños que con motivo de la operación de alguna aeronave o por consecuencia de objetos desprendidos o lanzados de la misma se causen a las personas o a las cosas que se encuentren en la superficie”. La aplicación del régimen especial de responsabilidad civil extracontractual a que se contrae la Ley de Aviación Civil supone, pues, despejar previamente una serie de cuestiones atinentes al origen, a la naturaleza y al lugar de los daños reclamados.

A) Origen del daño. La fuente del daño debe tener una naturaleza particular: debe tratarse de una “aeronave en operación” o de “objetos desprendidos o lanzados desde una aeronave en operación”. Examinemos tales supuestos:

Aeronave en operación: La ley define ambos conceptos. El art. 17 dice: “Se consideran aeronaves, a los efectos de esta Ley, todos los vehículos capaces de elevarse, sostenerse o transitar en el aire, destinados al transporte de personas o de cosas, a exhibiciones, propaganda, turismo, instrucción, deporte o a otros fines comerciales, agrícolas, sanitarios o científicos... Los hidroaviones y aeronaves anfibias mientras descansen o se deslicen sobre el agua o sean remolcadas en ésta, quedan sometidos, además, a las leyes y reglamentos pertinentes a la navegación marítima”. El art. 48, aparte 2º, reza por su parte: “Se entiende por **operación de una aeronave**, todo movimiento de ésta realizado bajo la acción de sus propios medios de propulsión”.

A pesar de la claridad de los indicados textos legales, es conveniente hacer todavía algunas observaciones:

27. Cfr. el art. 12, ord. 1º del Convenio de Roma de 1952; el art. 42 de la ley alemana (LVG); art. 155 de la ley argentina; art. 102, parágrafo único de la ley brasileña y art. 971 de la ley italiana.

El artículo 48 refiere la presunción exclusivamente a los propietarios o poseedores de aeronaves civiles. ¿Qué debe entenderse por aeronaves civiles? El art. 18 las caracteriza del modo siguiente: "Las aeronaves venezolanas se clasifican en aeronaves del Estado y aeronaves civiles. Son aeronaves del Estado las de propiedad y usos oficiales, de carácter exclusivo de la nación, de los estados, de los municipios y demás organismos públicos. Todas las demás se consideran aeronaves civiles de servicio privado". Nuestra ley no se aplica, pues, a las aeronaves militares, de aduana, de policía. En esto coincide con el Convenio de Roma de 1952 (art. 26) y se aparta, en cambio, de la legislación francesa²⁸.

En cambio, en cuanto al concepto de **operación de una aeronave**, nuestra ley se aproxima más a la interpretación amplia de los tribunales franceses que a la del Convenio de Roma de 1952. Comprende todo daño que se produzca con motivo del movimiento de la aeronave bajo sus **propios medios de propulsión**, por tanto no sólo aquellos que se ocasionan a partir del despegue y hasta el aterrizaje de la aeronave, sino también los que ocurren cuando la aeronave se mueve en tierra o en el agua, por ejemplo: para regresar al hangar o para alcanzar la pista²⁹. Pero, a diferencia de lo que ocurre con la Ley de Tránsito Terrestre, que rige aun en relación con vehículos estacionados y con el motor en reposo, la definición que trae la Ley de Aviación Civil excluye que se pueda aplicar su régimen especial a los daños causados por una aeronave inerte³⁰ y aun por una aeronave en movimiento, si este último proviene de una fuerza exterior a ella, como sería el

28. Art. 2 ley francesa de 31 de mayo de 1924. Cfr. Lacombe y Saporta, p. 249, nota 23; Mazeaud-Tunc, II, N° 1.330, p. 374; Juglart, N° 44, p. 21.

29. El Convenio de Roma de 1952 en lugar de hablar de "aeronave en operación" habla de "aeronave en vuelo" (art. 1°, ord. 2°), y la caracteriza por la actividad de la aeronave desde el momento del despegue hasta aquel en que concluye el acto del aterrizaje. Esta caracterización excluye la aplicación de las normas especiales en aquellos casos en que la aeronave se desplaza sobre el suelo por una razón distinta del despegue o del aterrizaje. Sobre la más amplia interpretación de los tribunales franceses, cfr. Kaftal, André, p. 8; Mazeaud-Tunc, II, N° 1.381, p. 375; Stanesco, p. 25. También el art. 33 de la ley alemana (LVG) se refiere a los accidentes ocurridos con motivo del funcionamiento (bein Betrieb), sin que se limite a aquellos que ocurren a partir del despegue y hasta el acto del aterrizaje, Cfr. Esser, 216, p. 948. Ver además, Juglart, N° 35 y siguientes, p. 16.

30. El art. 99 del Código del Aire brasileño dispone de modo expreso que se aplique en la hipótesis el derecho común, en lugar del régimen especial. Cfr. Aguiar Dias, N° 172, p. 71.

caso de una aeronave remolcada³¹. En tales situaciones habría que aplicar las reglas del derecho común sobre responsabilidad civil, según lo previsto por el art. 56 de la misma Ley de Aviación Civil. Ahora bien, ¿cuál es ese derecho común? ¿El art. 1.185 o el art. 1.193 del Código Civil venezolano? Pensamos que puede hacerse valer la presunción del art. 1.193, pues esta disposición consagra una norma general sobre la responsabilidad por daños causados por cosas que debe aplicarse en ausencia de texto especial.

Objetos desprendidos o lanzados. No es necesario que el daño sea causado por la propia aeronave. El art. 48 *eiusdem* se conforma con que el mismo sea consecuencia de objetos desprendidos o lanzados desde la aeronave. La ley no hace distinciones según que el objeto sea lanzado por los pasajeros, por el piloto o por otros miembros de la tripulación; tampoco según la naturaleza del objeto (una pieza del avión, lastre, insecticida). Es más, ella prohíbe en general el lanzamiento de objetos y sustancias (art. 15) y sanciona penalmente la infracción de tal norma (art. 78, XI); pero aun en aquellos casos en que está autorizado tal lanzamiento, resulta indudable que debe indemnizarse a los terceros por cualquier daño que dichos objetos y substancias les causaren³².

Se ha discutido todavía si puede aplicarse el régimen especial de la Ley de Aviación Civil a los daños causados por un paracaidista en el momento de su aterrizaje, arguyéndose, en contra de tal posibilidad, que un paracaidista no es un "objeto" sino una "persona"³³. El Convenio de Roma de 1952, para eliminar toda duda, habla hoy en su art. 1º de **daño causado por una persona o cosa que cae desde la aeronave**; pero, si todavía se considerase

31. Un caso particularmente difícil se presenta entre nosotros en relación con el "planeador", pues resulta artificioso aplicarle la definición de "aeronave en operación" que trae nuestra ley. La jurisprudencia francesa no ha vacilado en aplicar el régimen especial a los planeadores (Lacombe y Saporta, p. 235, nota 2; Kaftal, p. 7).
32. El Convenio de Roma de 1933 se ocupaba de aclarar en forma expresa que la responsabilidad se extiende al "daño causado por cualquier objeto que caiga desde la aeronave, aun en el caso de lanzamiento del lastre reglamentario o de lanzamiento cumplido en estado de necesidad" (art. 2º). Por su parte, el art. 54 ley francesa de 1924 no es menos preciso en el punto (Cfr. Stanesco, p. 29; Mazeaud-Tunc, II, N° 1.382, p. 376). Pero, aun en nuestra ley, donde no se hace una aclaratoria semejante, debe considerarse aplicable la misma solución; pues se trata aquí de una responsabilidad objetiva, que nada tiene que hacer con la existencia o no de una culpa personal del propietario o poseedor de la aeronave. Así se ha juzgado también respecto del Convenio de Roma de 1952, que olvidó reproducir la aclaratoria que traía el texto de 1933, Cfr. Juglart, N° 46, p. 22.
33. Stanesco, p. 29; Mazeaud-Tunc, II, N° 1.382, p. 376, N° 1; Kaftal, André, p. 7.

entre nosotros que la objeción tiene algún valor, habría que concluir, conforme a la jurisprudencia francesa, que, a falta del régimen especial de la Ley de Aviación Civil, es aplicable el art. 1.193 C.C. venezolano (art. 56).

B) Naturaleza del daño. El art. 48 habla de daños causados a las personas o a las cosas que se encuentren en la superficie. A diferencia de la Ley de Tránsito Terrestre, no se hace aquí distinción alguna según que se trate de daños materiales o de daños morales. Ambos, pues, deben considerarse indemnizables, según los principios generales que rigen en nuestra legislación. La jurisprudencia francesa, que indudablemente es la más afín al espíritu de nuestra legislación, se pronuncia en igual sentido³⁴.

Por otra parte, no exige la ley ninguna especial calificación del vínculo causal que debe establecerse entre el daño y la intervención de la aeronave, sino se limita a prever la reparación de todo daño que se produzca con motivo de la operación de una aeronave o a consecuencia de objetos desprendidos o lanzados desde la misma (art. 48). Esto plantea problemas bastante graves, por la pesada carga que implica para las empresas de aviación, en la hipótesis de daños derivados del ruido producido por aeronaves que sobrevuelan propiedades ajenas. Así, el caso del dueño de un coto de caza que se queja de que el ruido de las aeronaves le ha espantado los animales, del propietario de una finca urbanizable que reclama la depreciación de la misma como consecuencia de los ruidos molestos producidos por las aeronaves, etc. La cuestión es susceptible, además, de presentarse aun con motivo de un único sobrevuelo, por ejemplo, en el supuesto de un caballo que al ser asustado por el ruido tumba al jinete o en el de una persona enfermiza que reclama por el sobresalto que le produjo la súbita aparición de la aeronave, así como en otros muchos ejemplos similares.

En Francia se ha intentado poner un límite a estas reclamaciones exigiendo para la procedencia de la acción que el ruido tenga carácter anormal³⁵. El tema ha sido objeto de vivas controversias en algunas conferencias internacionales³⁶.

Pero si la ley no establece ningún requisito en relación con la consistencia del daño o con la calificación del nexo de causalidad ni define tampoco de modo preciso la extensión de las obligaciones cuya violación engendra la responsabilidad especial,

34. Lacombe y Saporta, p. 250, nota 24; Stanesco, p. 22 y siguientes.

35. Stanesco, p. 23; Mazeaud-Tunc, II, N° 1.385, p. 378.

36. Juglart, N° 41, p. 19 y siguientes. El Convenio de Roma de 1952 parece haber querido excluir esta clase de reclamaciones (art. 1°, ordinal 1°).

hay por lo menos algo indudable: debe tratarse de un daño extracontractual. Como hemos indicado ya al estudiar la forma en que la ley hace la designación de las personas responsables en virtud de los textos legales estudiados y como resalta todavía más del hecho de que la ley se refiera explícitamente a daños causados a "terceros en la superficie" (art. 53), debe entenderse excluida toda posibilidad de que el régimen especial del art. 48 y siguientes se aplique a daños causados a pasajeros, tripulantes o trabajadores que se encuentran al servicio de la propia aeronave y, en general, a cualquier daño que consista en la privación de ventajas o garantías derivadas de algún contrato atinente a la operación de la aeronave³⁷.

C) **Lugar del daño.** No basta con que se trate de un daño extracontractual para que se aplique el régimen especial de responsabilidad civil a que se contraen los arts. 48, 52, 53 y 55 de la Ley de Aviación Civil. La Ley es expresa en cuanto al requisito de que debe tratarse de un daño causado a personas o cosas que se encuentren en la superficie. Esto tiene particular interés por lo que se refiere a los daños causados por una aeronave en operación a otra aeronave también en operación³⁸, por objetos lanzados o caídos desde la primera sobre la segunda y por lo que res-

37. El Convenio de Roma de 1952, en su art. 25, es explícito en el punto. Esta misma previsión se encuentra en el art. 972 del Código de la Navegación italiano. En nuestra ley falta una aclaratoria similar, lo que puede suscitar dudas acerca de la aplicabilidad de la Ley de Aviación Civil en ciertos casos en que el daño sea causado a personas distintas de los pasajeros, pero con las cuales existan vínculos contractuales o relaciones laborales y cuando la aeronave en operación se hallara todavía en tierra. Dados los antecedentes de nuestra ley, no debe vacilarse en considerar que la disposición del art. 48 se aplica sólo a la responsabilidad extracontractual.

38. Los daños causados por una aeronave a otra que también está en operación deben excluirse del régimen especial de la Ley de Aviación Civil, aun en el caso de que la colisión se haya realizado en tierra. En tal sentido se ha observado que la aeronave accidentada en tierra, desde el momento que está "en operación", no es un "tercero en la superficie" (art. 53), esto es, un extraño a la actividad aérea. Se atribuye así a la palabra *tercero* un sentido muy peculiar. Ya no se trata simplemente de que el daño reclamado no se identifique con alguna ventaja o beneficio a que la víctima tuviera derecho en razón de un contrato celebrado con el presunto responsable, sino que se trata de exigir que la persona que sufre el daño sea totalmente ajena a la peligrosidad misma de la actividad que constituye la razón de ser de la ley especial. Comoquiera que sea, es evidente que el artículo 53 de la Ley de Aviación Civil, al ocuparse de los daños provenientes de la colisión de aeronaves, no se refiere a los daños que se causan recíprocamente las aeronaves en tal circunstancia, sino a los que ellas causan a los "terceros en la superficie" y es únicamente en beneficio de éstos que establece la solidaridad entre ambas aeronaves. Cfr. Juglart, p. 27, nota 78.

pecta a los daños sufridos por personas o cosas que se encuentran en la propia aeronave sin que pueda hablarse de contrato de transporte (transporte benévolo o gratuito). Ahora bien, si el régimen especial de la Ley de Aviación Civil no les es aplicable, ¿cuáles son las normas aplicables a estos casos? El art. 56 de la Ley de Aviación Civil ordena aplicar el derecho común. Creemos que por derecho común hay que entender el art. 1.193 C.C. venez. Esta disposición contiene, en efecto, la norma general aplicable en todo caso de daños causados por cosas inanimadas mientras no haya sido derogada por una norma más especial destinada a regir una determinada clase de cosas o una determinada actividad de cierta clase de cosas³⁹.

Un problema verdaderamente delicado se presenta cuando quien reclama no es el pasajero víctima inmediata del accidente, ni tampoco alguien que se pretende causahabiente suyo y que como tal reclame directamente los daños sufridos inmediatamente por aquél —caso en el cual los daños reclamados tendrían naturaleza contractual y resultarían afectados por las cláusulas exoneratorias o limitativas de la responsabilidad contractual—, sino que el reclamante es un tercero vinculado a la víctima inmediata por algún otro nexo en virtud del cual derivaba a su vez para sí una ventaja patrimonial o moral de la vida o de la integridad física de la víctima o de la mercancía cuyo transporte había encomendado la víctima a la empresa porteadora y cuando es precisamente la pérdida o el menoscabo de este interés personal lo que dicho tercero reclama. Supongamos, por ejemplo, el caso del tercero que recibía alimentos de la víctima y que reclama, no el valor de la vida del pasajero difunto —tasado en Bs. 20.000 por el artículo 46 de la Ley de Aviación Civil—, sino el daño personal que él experimenta por la pérdida de la pensión de alimentos que le prestaba el difunto. ¿No es evidente que quien ejerce esta última reclamación actúa *jure proprio* y que no le son oponibles a él los límites que rigen el contrato celebrado por el difunto, los cuales son respecto de él *res inter alios acta*? La acción que él ejerce, y que no se fundaría en contrato alguno, pues ningún contrato lo ligaba con la empresa de aviación, ¿no tiene ciertamente naturaleza extracontractual? Absurdo parece, por tanto, que puedan oponerse a ella los límites de indemnización fijados por los artículos 46 y 47 de la Ley de Aviación Civil, que se contraen indudablemente a los daños y perjuicios de naturaleza contractual⁴⁰.

39. Contra: Mazeaud-Tunc, II, N° 1.538, p. 535.

40. En la ya citada sentencia de 26 de abril de 1960 del Juzgado Primero de Primera Instancia en lo Mercantil de la Circunscripción Judicial del Distrito Federal y Estado Miranda, se utilizó este argumento para conceder una mayor indemnización a los padres de los numerosos ni-

Ahora bien, admitido que la expresada acción ejercida por el damnificado indirecto tenga naturaleza extracontractual y que como tal no pueda aplicársele la limitación que rige respecto de la responsabilidad contractual que se tiene para con el pasajero o con el expedidor de la carga, cabe todavía preguntarse si esa acción se rige por el artículo 1.193 C.C. venez.⁴¹ o si debe aplicarse el régimen especial de la Ley de Aviación arts. 48 y siguientes). Para el caso de que no se opte por rechazar en absoluto toda posibilidad de intentar esta acción, nosotros no vacilaríamos en pronunciarnos en favor de esta última solución. Parece, en efecto, que se trataría en cualquier caso de daños causados a terceros en la superficie y el principio de la autonomía del derecho aeronáutico recomendaría además la preferente aplicación del régimen especial. Pero nosotros vamos más lejos todavía. Pensamos que debe negarse en absoluto toda posibilidad legal de admitir la acción, pues juzgamos que es evidente la intención del legislador aeronáutico de que la responsabilidad del porteador aéreo no pueda ser comprometida sino dentro de los límites que ella cuidadosamente reglamenta. No es posible desconocer, ciertamente, el carácter de protección a las "empresas de servicio público de transporte aéreo" que tienen las limitaciones a la responsabilidad civil establecida por la Ley de Aviación Civil y que tienden a estimular el desarrollo de la aviación comercial. Resulta por otra parte absurdo que mientras la ley niega a la propia víctima inmediata toda posibilidad de sustraerse a tales límites —tanto porque respecto de ésta no podría hablarse de daños en la superficie, como por efecto del principio que rechaza el cúmulo de la responsabilidad contractual y extracontractual—

ños fallecidos en el accidente del páramo de Las Torres (Estado Mérida), que conmovió profundamente la opinión pública. Con el alegato de que el límite de diez mil bolívares (Bs. 10.000) por la vida de cada pasajero, fijado por el art. 80 de la Ley de Aviación Civil de 1944, era sólo aplicable a la responsabilidad contractual, se abrió lugar a una indemnización suplementaria por concepto de daños morales, que según la jurisprudencia venezolana predominante sólo proceden en materia de responsabilidad extracontractual.

41. Es precisamente el art. 1.384, inc. 1º, C.C. francés el que ha sido invocado en Francia. Hoy, sin embargo, ha sido excluida toda posibilidad para los terceros de pretender indemnización en razón de la ley de 2 de marzo de 1957, que dice: "La responsabilidad del transportador aeronáutico no puede ser invocada sino en las condiciones y dentro de los límites previstos arriba, cualesquiera que sean las personas que la demandan y cualquiera que sea el título que ellas invoquen". Cfr. Mazeaud-Tunc, I, N° 141, p. 171 y en especial nota 16, donde se ofrece una abundante literatura sobre el problema. Obsérvese que la citada sentencia del Juzgado Mercantil del Distrito Federal (supra, nota precedente) invocó también el art. 1.193 C.C. venezolano.

hubiera permitido a los terceros sobrepasar los límites del art. 46⁴².

Para finalizar, y aunque por obvio parezca innecesario advertirlo, por **superficie** debe entenderse no sólo la terrestre, sino también el mar territorial y el alta mar (en la medida en que se trata de juzgar daños causados por aeronaves venezolanas). Por tanto, los daños causados a un navío o a otro objeto (inclusive a otra aeronave inmovilizada) en la superficie del agua, caen bajo el dominio de estas reglas especiales de responsabilidad civil.

4. Extensión de la responsabilidad.

Hay algunos países, como Francia y Chile⁴³, en los que el presunto responsable debe reparar a las víctimas la totalidad de los daños por ellas sufridos, cualquiera que sea el monto de los mismos. La estrechez de la prueba exoneratoria que se permite a los presuntos responsables en este régimen especial configura una grave carga para las empresas de aviación y de mantenerse un régimen de responsabilidad ilimitada haría excesivamente onerosos los seguros que ellas deberían contratar para cubrirse contra el riesgo de eventuales accidentes⁴⁴. Con el objeto, pues, de establecer un equilibrio entre el interés de las personas expuestas a sufrir daños por motivos de la circulación aérea y el interés de las empresas de aviación —que en cierta medida es también un interés público, en tanto y en cuanto un Estado moderno tiene que procurar el desarrollo de la circulación aérea mediante leyes protectoras y con frecuencia hasta con subsidios— en la mayor

42. Por tanto, el único caso en que creemos posible sobrepasar los límites señalados por el art. 46 de la Ley de Aviación Civil e invocar los principios de la responsabilidad extracontractual es aquél en que pueda demostrarse dolo o culpa grave del transportador, caso en el cual es lógico descartar toda limitación de responsabilidad no sólo respecto de los terceros perjudicados indirectamente, sino también respecto de la propia víctima inmediata.

43. Cfr. Juglart, N° 125, p. 59; Hamilton, Eduardo, N° 132, d), p. 443.

44. El régimen de seguro obligatorio, que existe hoy en numerosos Estados (Cfr. art. 42 de la Ley de Tránsito Aéreo alemana (Luft. VG), arts. 104 a 107 Código del Aire brasileño, art. 1.010 y siguientes. Código de la Navegación italiano y art. 110 Código de Legislación Aeronáutica de Uruguay), no está previsto en nuestra Ley de Aviación Civil. Por lo demás, debe notarse que la adopción del seguro obligatorio no supone necesariamente que se adopte un régimen de responsabilidad limitada. Así, en Francia, donde la responsabilidad del explotante y del propietario de la aeronave es ilimitada, existe en cambio un seguro obligatorio hasta cierto límite, lo que en la práctica conduce a que las reclamaciones de las víctimas se conformen a este límite.

parte de las legislaciones nacionales⁴⁵ y a partir del Convenio de Roma de 1933 en todos los convenios internacionales⁴⁶ se ha optado por un régimen de responsabilidad limitada. La ley venezolana de 1955 ha consagrado también este mismo sistema.

El art. 48 de nuestra ley dispone, al efecto, que la indemnización de los daños causados a terceros en la superficie por aeronaves en operación o por objetos desprendidos o lanzados desde ellas sea **proporcional a tales daños**, pero sin exceder de los siguientes límites: para aeronaves hasta de 5.000 kgs. de peso bruto, sesenta mil bolívares (Bs. 60.000); para aeronaves hasta 20.000 kgs. de peso bruto, doscientos mil bolívares (Bs. 200.000); para aeronaves hasta de 40.000 kgs. de peso bruto, trescientos mil bolívares (Bs. 300.000); y para aeronaves hasta de 50.000 kgs. de peso bruto, seiscientos mil bolívares (Bs. 600.000). La ley no define lo que debe entenderse por "peso bruto", y el Reglamento de la Ley de Aviación Civil de 22 de octubre de 1942 se limita apenas a contraponer este concepto al de "peso vacío". Otras leyes, en cambio, como el Código Aeronáutico argentino (art. 153), el Código de la Navegación italiano (art. 967) o la Ley de Tránsito Aéreo alemana (art. 37), al igual que el convenio de Roma de 1952 (art. 11, ord. 3º), se refieren con mayor precisión al "peso máximo de la aeronave autorizado por el Certificado de Navegabilidad".

Supuestos tales límites máximos, el procedimiento previsto en nuestra ley, al pautar la proporcionalidad directa de las indemnizaciones a los daños, se reduce a lo siguiente: el Juez calculará la entidad real de los daños materiales y morales causados a cada una de las víctimas del accidente, todo según las reglas del derecho común para la evaluación de los daños, con expresa distinción entre aquellos daños que hayan afectado a las personas en su integridad física o moral y aquellos que se hayan cumplido sólo sobre bienes de naturaleza puramente material, y aplicará luego las siguientes reglas:

a) Cuando sean varias las víctimas de los daños causados en un mismo accidente por una aeronave y el límite que le corresponda según su peso bruto no alcance para pagar totalmente a todas, se distribuirá dicho límite máximo entre todas ellas y a prorrata de la entidad real de los daños sufridos respectivamente por cada una de ellas. Nuestra ley no prevé, como lo hacen la italiana (art. 968), la argentina (art. 153) y el Convenio de Ro-

45. Juglart, N° 126, p. 60 cita, entre otros países, los casos de Alemania, Bélgica, Brasil, Guatemala, Honduras, Italia, México, Suiza y Uruguay.

46. Cfr. Juglart, N° 129, p. 64 y siguientes.

ma de 1952 (art. 11, ord. 2º), un límite máximo de daños personales por persona dañada; lo cual, dadas las pautas de derecho común que rigen para la determinación del crédito con que cada víctima debe concurrir a la prorrata, puede conducir en la práctica a soluciones injustas. En efecto, si para la determinación de los daños personales se toma en cuenta únicamente el standard de vida de las respectivas víctimas o si se estiman sumas muy elevadas para los daños morales reclamados por algunas de ellas, la cuota correspondiente a otras víctimas en la prorrata puede resultar fuertemente disminuida. Tampoco trae la vigente ley venezolana una disposición análoga al art. 970 del Código de la Navegación italiano, que establece reglas precisas para el concurso cuando algunas de las víctimas no hagan su reclamación oportunamente. Este silencio de nuestra ley podrá suscitar también graves incertidumbres en el caso.

b) Cuando se causen a la vez daños a las personas y a las cosas, el monto de las indemnizaciones por daños personales no deberá exceder en conjunto de los dos tercios del total del límite fijado según el peso bruto de la respectiva aeronave. Con esta regla se persigue garantizar a las víctimas de daños a las cosas una útil participación en el concurso, evitando que por lo elevado de las estimaciones de los daños personales resulten insignificantes las cuotas atribuidas a ellas. Nuestra ley parece haber actuado con mayor discreción que el art. 153 del Código Aeronáutico argentino, en tanto que no afecta necesariamente los dos tercios del límite a la reparación de los daños personales, los cuales muy bien pudieran no existir en absoluto o resultar por debajo de tal proporción, sino que se limita a establecer un menor límite para el caso de que el importe estimado de los mismos resultare por encima de éste. Por tanto, en el caso de no llegarse a tal límite, parece obvio que la suma restante podrá emplearse para la prorrata a cumplir en favor de los acreedores por daños a las cosas. Menos previsiva, en cambio, que la italiana (art. 968) y que la alemana (art. 37), nuestra ley no se preocupó por aclarar si cuando el monto de los créditos por daños a las cosas resulte ser inferior al tercio del límite máximo reservado para cubrirlos, es o no admisible todavía la concurrencia de los acreedores por daños personales y a prorrata de sus respectivas acreencias sobre el residuo de dicho tercio que no resultó agotado. No vacilamos, sin embargo, en pronunciarnos en favor de este criterio, pues mientras que el primer límite está establecido en favor del presunto responsable, este sublímite no tiene más objeto que proteger a los acreedores por daños a cosas y una vez que éstos hayan sido plenamente satisfechos no subsiste ninguna razón para seguir observando el límite.

5. Causas de exoneración

Las únicas causas de exoneración que se admiten a los pre-suntos responsables civiles por daños causado a terceros en la superficie son contempladas en el art. 52 de la Ley de Aviación Civil, a saber: la falta de la víctima y el hecho doloso del tercero⁴⁷.

A) La falta de la víctima es una causal de exoneración admitida por la mayoría de las legislaciones nacionales⁴⁸ y ella ha sido objeto de precisa consideración en el art. 6 del Convenio de Roma de 1953.

La escueta redacción elegida por nuestro legislador plantea, sin embargo, algunos problemas, que la falta de jurisprudencia nacional sobre la materia no nos permite despejar. A saber: ¿basta la simple prueba de una falta de la víctima para que quede excluida la presunción de responsabilidad que pesa sobre el propietario o poseedor y para que deba juzgarse el asunto conforme a las pautas del art. 1.185 C.C. venez.?, o ¿debe considerarse que hay un concurso de responsabilidades y proceder sólo a una atenuación de la responsabilidad presunta del propietario o poseedor mientras no se pruebe que la falta de la víctima tiene el carácter de causa exclusiva del daño?⁴⁹. En caso de acoger

47. El art. 51 ejusdem se contrae, en cambio, a la responsabilidad contractual de las empresas de servicio público de transporte aéreo a que se refiere el art. 46. La innovación de la Ley de Aviación Civil respecto del derecho común en materia de responsabilidad civil del porteador que trae el Código de Comercio radica en lo siguiente: la prueba de la fuerza mayor o del caso fortuito no libera a la empresa sino excepcionalmente, aun cuando se tratare de un hecho exterior a la aeronave. La razón de esta solución particular es obvia. Los acontecimientos exteriores consistentes en rayos, tempestades, ciclones, etc., son a menudo la causa principal de los daños ocurridos en el transporte aéreo: permitir al porteador invocarlos como causal de exoneración haría nugatoria la responsabilidad de las empresas aeronáuticas en la inmensa mayoría de los casos. Se habla, pues, aquí, con razón, de "riesgos del aire", que se ponen totalmente a cargo exclusivo de la empresa cuando el daño consiste en la muerte o en una incapacidad permanente de la persona transportada, y que, en cambio, un elemental sentido de justicia aconseja que se hagan gravitar exclusivamente sobre el expedidor de la carga en todo caso en que se trate solamente de retardo en la entrega por condiciones meteorológicas adversas, maniobras de salvamento, etc., tanto más cuanto que de haberse aplicado las reglas del derecho común se habría procedido igualmente a liberar de toda responsabilidad al porteador.

48. Francia, art. 53; Italia, art. 965, párrafo 2º, letra b) y art. 966 del Código de la Navegación; Alemania, arts. 33 y 34 de la Ley de Tránsito Aéreo (Luft. VG) y 254 del BGB; Argentina, art. 152; Brasil, art. 97 Código del Aire, etc. Por excepción en Chile el DFL N° 221 de 30 de mayo de 1931, rechaza aún esta causal de exoneración de responsabilidad. Cfr. Hamilton, Eduardo, N° 132, p. 443.

esta última solución, ¿deberá efectuarse la distribución de responsabilidades en función de la gravedad que presenta en sí misma la falta de la víctima establecida o debe atenderse más bien a la adecuación relativa entre ese hecho (culposo) de la víctima y los riesgos de la navegación aérea que la ley especial habría querido poner a cargo del propietario o poseedor de la aeronave?⁵⁰

B) Nuestra ley permite todavía, en defecto de falta de la víctima, invocar el hecho doloso del tercero como causal de exoneración bajo determinadas circunstancias. Ella, en efecto, parece haber seguido la redacción del art. 2º, aparte 2, letra b, del Convenio de Roma en 1933, pues hace hincapié en el carácter intencional del hecho dañoso del tercero. Ahora bien, esta causal de exoneración que no existe en la mayor parte de las legislaciones nacionales que consagran un sistema especial de responsabilidad civil en esta materia⁵¹, ha desaparecido también en el texto del Convenio de Roma de 1952⁵².

El art. 965, aparte 2º, letra a), del Código de la Navegación italiana sigue, sin embargo, una solución análoga a la de nuestra ley y puede servir en cierta medida para orientar a nuestros tribunales. El texto italiano trae, por lo demás, algunas precisiones que no se encuentran en nuestra ley. Exige, en efecto, además del carácter intencional del acto dañino del tercero, única condición que de modo expreso aparece en el art. 52 de la Ley de Aviación Civil venezolana, estas otras tres condiciones: a) No

49. Stanesco, p. 30 y siguientes se inclina en este sentido. Esta es la solución que en materia de tránsito terrestre aplica la ley respectiva. Es además la solución predominante en la legislación extranjera (Cfr. textos legales citados en la nota 48; además Mazeaud-Tunc, II, N° 1.390, p. 381). Respecto de la ley venezolana cabe todavía la posibilidad que insinuamos abajo en la nota 54.
50. Juglart, N° 103, p. 52, manifiesta que el primer criterio es contrario al fundamento objetivo de la responsabilidad especial de que aquí se trata. Según él, la falta de la víctima como causal de exoneración o de atenuación sólo podría ser tomada en cuenta previa la determinación concreta en cada caso de si puede considerársela o no como un riesgo de la navegación aérea y sería en función de su menor o mayor participación en tal categoría que la obligación de reparación del presunto responsable podría excluirse o simplemente atenuarse.
51. Stanesco, p. 39; Juglart, N° 105, p. 53 y N° 110, p. 53; Larenz, II, 371, p. 422.
52. Juglart, N° 121, p. 57. La resistencia a admitir esta causal de exoneración, aun en una forma restringida, deriva de la convicción de que no se justifica la admisión de un caso especial de fuerza mayor (como lo sería el hecho intencional del tercero con los caracteres de imprevisibilidad e irresistibilidad) después que la ley ha rechazado de un modo general aquella causal. Es de advertir que nuestra ley no dice de modo expreso que el hecho intencional del tercero deba tener respecto del presunto responsable los caracteres de un hecho imprevisible e irresistible, lo que complica más aún la cuestión por lo que respecta a ella.

ser el hecho del tercero conexo con la operación de la aeronave; b) Ser el sujeto de tal actividad persona extraña a la tripulación de la aeronave⁵³; y c) Que el hecho del tercero reúna respecto del presunto responsable los caracteres del caso fortuito⁵⁴.

Sólo nos falta añadir que cuando la ley se refiere al hecho intencional del tercero como causal de exoneración, no hace distinción alguna según que éste se encuentre en la aeronave o en la superficie. En las deliberaciones que condujeron al Convenio de Roma de 1952 se pretendió hacer esta distinción argumentándose que si bien parecía admisible retener la responsabilidad del propietario o poseedor de la aeronave cuando el tercero es un ocupante de la misma (pasajero, azafata, etc.), resultaba manifiestamente injusto mantener esa responsabilidad cuando se tratara de actos de terceros que no se hallaban a bordo (aeronave derribada, bomba instalada en el avión, etc.)⁵⁵. La ley italiana (art. 965, aparte segundo, letra a), la brasilera (art. 100, letra c) y el Convenio de Roma de 1933, al contemplar el hecho intencional del tercero como causal de exoneración se contraen, en cambio, precisamente al tercero que se encuentra a bordo del aparato, excluyendo únicamente el caso de los tripulantes, y parece razonable pensar que fue precisamente en tales terceros en los que pensó nuestro legislador al establecer esta causal de exoneración⁵⁶. Por terceros en el sentido del art. 52 hay que entender, pues, toda persona distinta del propietario o poseedor de la aeronave y de aquellos por cuyos actos intencionales son responsables ellos (art. 6°).

-
53. En nuestra ley puede considerarse implícita esta condición, al menos en la medida del art. 6° de la Ley de Aviación Civil.
54. El art. 100, letra c) del Código del Aire brasileño parece consagrar un sistema análogo al del Código de la Navegación italiana. Cfr. Aguiar Dias, II, p. 68, nota 802. Si se excluye este requisito por lo que respecta a nuestra ley y se admite por otra parte que la simple demostración de la culpa de la víctima da lugar a excluir la responsabilidad presunta, resultaría que la Ley de Aviación Civil establece un sistema subsidiario de presunción de responsabilidad para el solo caso de que no aparezca comprobada una culpa en el terreno del art. 1.185 C.C. El art. 6° de la Ley de Aviación Civil se llena así de nuevas resonancias.
55. Juglart, N° 121, p. 50.
56. Nosotros habíamos venido manteniendo una opinión distinta, según la cual por tercero debía entenderse una persona distinta de los ocupantes de la aeronave, porque nos parecía contrario al fundamento de esta responsabilidad especial exonerar de responsabilidad al presunto responsable allí, donde, por haber sido causado el daño por un ocupante de la aeronave, parece evidente que se trata de un riesgo conexo a la navegación aérea. Una más amplia consideración del derecho comparado y la convicción de que si la intención de nuestro legislador hubiera sido restringir la causal al daño intencionalmente causado por terceros extraños a la aeronave, lo habría dicho en forma clara, nos llevan hoy a la convicción contraria.