

# LA EVOLUCIÓN DEL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL DEL TRANSPORTISTA AÉREO: APUNTES SOBRE LOS NUEVOS CONVENIOS POR RIESGOS GENERALES Y POR ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA QUE INVOLUCREN A AERONAVES

María Jesús Guerrero Lebrón

Profesora Titular de Derecho mercantil  
Universidad Pablo de Olavide

## RESUMEN

*En el artículo se expone la evolución del régimen jurídico internacional de responsabilidad extracontractual del transportista aéreo desde el Convenio de Roma de 1933 sobre unificación de ciertas reglas por daños causados a terceros en la superficie; se explica cuál es la paradójica situación en España, y se realiza un breve comentario sobre los artículos de las dos nuevas Convenciones adoptadas en Montreal en mayo de 2009: Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves y Convenio sobre indemnización por daños a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado a aeronaves. Se destacan las principales novedades en relación con el Convenio de Roma de 1952 y su Protocolo de 1978 y se incluyen las críticas que tanto la doctrina jurídica internacional, como quienes aplican en la práctica estas normas, le han formulado. De lege ferenda se propone que, en caso de ratificación por parte de España, ésta venga acompañada de la declaración que hace extensivo el régimen de los Convenios al transporte interno, para superar las disfunciones de la actual situación española. Igualmente se considera conveniente que, para que los seguros obligatorios impuestos por el Reglamento (CE) núm. 785/2004 mantengan su función de instrumentos de protección de los pasajeros y de los terceros, la entrada en vigor de los Convenios sea simultánea a una adaptación del Reglamento al nuevo régimen de responsabilidad consagrado en esta normativa.*

**Palabras clave:** Convenio de Roma de 1933, Convenio de Roma de 1952, responsabilidad frente a terceros, responsabilidad extracontractual, Convenio sobre Riesgos Generales, Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves, Convenio sobre indemnización por daños a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado a aeronaves, Reglamento (CE) núm. 785/2004.

## ABSTRACT

*This article reports the evolution of the international liability regime against third parties since 1933 Rome Convention (Convention for Unification of Certain*

*Rules relating to Damages caused to Third Parties on the Surface); it explains the special situation in Spain; and it presents the new Conventions adopted in may 2009, at ICAO (Montreal): Convention on Compensation for Damage caused by Aircrafts to Third Parties and Convention on Compensation for Damage to Third Parties Resulting from Acts of Unlawful Interference Involving Aircrafts. Include also a brief commentary about the articles of the two conventions that is useful to read and understand the texts adopted. It underlines the innovations in relation to 1952 Rome Convention and the 1978 Protocol. The main critics that scientific community and practitioners have formulated are also contained. In the case of Spain ratifies the Conventions, the author proposes (de lege ferenda) the inclusion of a declaration in order to extend its application to domestic air transport, and considers convenient the adaptation of the Regulation (CE) n° 785/2004 to the new regime imposes in these Conventions.*

**Keywords:** 1933 Rome Convention, 1952 Rome Convention, third parties liability, damage on surface, general risk convention, Convention on Compensation for Damage caused by Aircrafts to Third Parties, Convention on Compensation for Damage to Third Parties Resulting from Acts of Unlawful Interference Involving Aircrafts, Regulation (CE) n° 785/2004.

**SUMARIO:** I. INTRODUCCIÓN.—II. LOS ANTECEDENTES: LOS CONVENIOS DE ROMA DE 1933 Y 1952 Y SUS PROTOCOLOS DE REFORMA.—III. EL ESTADO DE LA CUESTIÓN EN ESPAÑA.—IV. LA GÉNESIS DE LOS NUEVOS CONVENIOS.—V. ASPECTOS COMUNES AL ÁMBITO DE APLICACIÓN DE AMBOS CONVENIOS.—1. El nuevo enfoque de los títulos.—2. Lugar en el que se han de producir los daños.—3. Daño (derivado de un suceso o un acto de interferencia ilícita) producido por una «aeronave en vuelo en un vuelo internacional».—4. La inclusión del abordaje.—5. El operador.—6. El tercero.—VI. LOS SISTEMAS DE RESPONSABILIDAD CONSAGRADOS EN LOS NUEVOS CONVENIOS.—1. Convenio sobre riesgos generales.—2. Convenio sobre actos de interferencia ilícita.—VII. LOS DAÑOS INDEMNIZABLES.—VIII. LA OBLIGACIÓN DE SUSCRIBIR SEGUROS QUE CUBRAN ESTAS CONTINGENCIAS.—IX. LOS PAGOS ADELANTADOS.—X. LA EXCLUSIVIDAD DE LAS ACCIONES RECONOCIDAS A LOS DAMNIFICADOS Y LAS ACCIONES DE REGRESO DEL OPERADOR.—XI. LA COMPETENCIA JURISDICCIONAL Y EL RECONOCIMIENTO Y EJECUCIÓN DE SENTENCIAS.—XII. EL PLAZO DE PRESCRIPCIÓN.—XIII. LA ENTRADA EN VIGOR DE LOS CONVENIOS.—XIV. BIBLIOGRAFÍA.