



# UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS

FACULTAD DE DERECHO

**La responsabilidad en el Derecho Aeronáutico por daños a terceros en la superficie, producidos por ruido o estampido sónico de aeronaves**

Trabajo de Titulación presentado en conformidad a los requisitos  
establecidos para optar por el título de:  
Abogada de los Tribunales de la República

Profesor Guía:  
Dr. René Bedón

**AUTORA:**  
**DIANA ISABEL TORMEN NARANJO**

Año  
2011

### **DECLARACIÓN DEL PROFESOR GUÍA**

“Declaro haber dirigido este trabajo a través de reuniones periódicas con la estudiante, orientando sus conocimientos para un adecuado desarrollo del tema escogido, y dando cumplimiento a todas las disposiciones vigentes que regulan los Trabajos de Titulación.”

---

René Bedón

Doctor

C.I.: 170976132-2

### **DECLARACIÓN DE AUTORÍA DEL ESTUDIANTE**

“Declaro que este trabajo es original, de mi autoría, que se han citado las fuentes correspondientes y que en su ejecución se respetaron las disposiciones legales que protegen los derechos de autor vigentes”.

---

Diana Isabel Tormen Naranjo

C.I.: 171251866-9

## **AGRADECIMIENTOS**

A Dios, porque con su amor me ha permitido salir adelante cada día para no decaer ante tantas adversidades y estar hoy aquí cumpliendo esta meta tan importante; a mis padres porque gracias a su esfuerzo he podido terminar mi carrera; a Santy por estar siempre a mi lado apoyándome en cada paso que doy y dándome todo su amor; a Daniel porque siempre ha estado junto a mí y me ha dado palabras de aliento en mi vida y para desarrollar este trabajo de titulación.

Quiero Agradecer también al Dr. Agustín Vaca por apoyarme con esta investigación y alentarme a realizar este trabajo.

Agradezco también a la Dr. René Bedón por guiarme de una manera tan acertada en la elaboración de este trabajo y al Dr. Pablo Alberto Baca por su ayuda en la carrera y en lo profesional.

## **DEDICATORIA**

Quiero dedicar el presente trabajo a mi madre que es la persona más buena y luchadora que he conocido en mi vida y gracias a ella estoy aquí terminando mi carrera y sé que todos aquellos sueños y metas que culmine serán siempre en su honor.

## RESUMEN

Esta investigación tiene como objetivo determinar la responsabilidad por los daños producidos a terceros en la superficie debido al el ruido o estampido sónico de las aeronaves.

El análisis de la normativa interna ha podido determinar que no existe en el país un cuerpo legal destinado a regular el problema de la responsabilidad originada por los daños ocasionados a terceros por el ruido de las aeronaves pero el Ecuador si se encuentra adscrito a Convenios internacionales tendientes a la regulación de la responsabilidad producida por daños en el campo aeronáutico.

En varios países de la Unión Europea o Estados Unidos sí existe una normativa tendiente a regular este tema ya que se preocupan por la contaminación acústica al ser uno de los factores que dañan el medio ambiente, siendo así, se puede observar que ya existen sentencias en las que responsabilizan a los causantes de aquellos daños producidos por ruido.

Gracias al estudio realizado de todas aquellas normas legales internas e internacionales, se pudo determinar el sujeto responsable por daños a terceros en la superficie es el explotador de la aeronave emisora del ruido, causante de los daños que deben ser resarcidos.

En nuestro país no se ha dado la importancia que se merece la contaminación acústica, por lo que es necesario que se empiece a concientizar a la gente, especialmente a los legisladores para que ellos sean los encargados de expedir normas que regulen el ruido en el Ecuador.

## ABSTRACT

This investigation serves the purpose of determining the responsibility of the damages produced to third parties over the surface, due to noise and sonic boom caused by spacecrafts.

The internal normative analysis has been able to determine that there is no legal figure in the country destined to regulate the problem of the responsibility originated from the damages produced to third parties, due to noise produced by spacecrafts, but Ecuador is however ascribed to several International Agreements which tend to attend the responsibility produced by the damages in the aeronautic field.

In several countries from Europe or in the United States, a normative which tries to regulate this problem, does exist, since they are concerned about acoustic contamination being one of the main factors damaging the environment, thus, several trials against the main responsible actors for noise damages, have taken place.

Due to the performed study of both the internal and international legal norms, the responsible subject of the damages caused to thirds at the surface has been determined as the operator of the spacecraft which is producing the noise, and is causing the damages that must be repaid.

In our country, acoustic contamination, has not been given the importance that it deserves, which is why it is necessary for people to start taking responsibility, specially legislators, whom should be the ones in charge of expediting the norms that regulate noise in Ecuador.

## ÍNDICE

<b>INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>1</b>
<b>CAPÍTULO I .....</b>	<b>5</b>
<b>1 LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI) .....</b>	<b>5</b>
1.1 CREACIÓN (CONFERENCIA DE CHICAGO).....	5
1.1.1 La Conferencia de Chicago de 1944.....	5
1.1.2 Convenio sobre Aviación Civil Internacional o Convenio de Chicago.....	9
1.1.3 Aspectos Generales sobre los Acuerdos de Tránsito y de Transporte Aéreo .....	14
1.2 OBJETIVOS Y FINES DE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL .....	16
1.3 LAS NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS INTERNACIONALES (SARPS), ANEXOS TÉCNICOS.....	20
1.4 ANEXO 16 DEL CONVENIO SOBRE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE) .....	24
<b>CAPÍTULO II.....</b>	<b>27</b>
<b>2 CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE LA RESPONSABILIDAD EN EL DERECHO AERONÁUTICO.....</b>	<b>27</b>
2.1 NOCIONES GENERALES SOBRE LA RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL Y EXTRA CONTRACTUAL .....	27
2.2 TEORÍA DEL RIESGO CON RELACIÓN A LA ACTIVIDAD AERONÁUTICA.....	31
2.3 TEORÍA DE LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA.....	32
2.3.1 Responsabilidad Objetiva en el Derecho Aeronáutico .....	35
<b>CAPÍTULO III.....</b>	<b>38</b>
<b>3 INSTRUMENTOS INTERNACIONALES SOBRE EL RUIDO Y EL ESTAMPIDO SÓNICO.....</b>	<b>38</b>

3.1	CONVENIO DE ROMA DE 1933 (PRIMER TEXTO INTERNACIONAL DESTINADO A REGLAR LA RESPONSABILIDAD POR DAÑOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE QUE FRACASÓ).....	38
3.2	CONVENIO DE ROMA SOBRE DAÑOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE POR AERONAVES EXTRANJERAS, 1952, (VIGENTE) .....	42
3.2.1	Antecedentes .....	42
3.2.2	Ámbito de acción y objeto del Convenio .....	43
3.2.3	El Ruido y el Estampido Sónico en el Convenio de Roma .....	45
3.3	PROTOCOLO QUE MODIFICA EL CONVENIO SOBRE DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE POR AERONAVES EXTRANJERAS, FIRMADO EN ROMA EL 7 DE OCTUBRE DE 1952. (MONTREAL, 23 DE SEPTIEMBRE DE 1952) .....	50

## **CAPÍTULO IV ..... 53**

### **4 CONSIDERACIONES DOCTRINALES, LEGISLATIVAS Y JURISPRUDENCIA, SOBRE RUIDO Y ESTAMPIDO SÓNICO..... 53**

4.1	LEGISLACIÓN.....	53
4.1.1	Nacional .....	53
4.1.1.1	Constitución del Ecuador 2008.....	53
4.1.1.2	Código Aeronáutico Ecuatoriano.....	54
4.1.1.3	Ley de Aviación Civil .....	55
4.1.1.4	Ley de Gestión Ambiental .....	56
4.1.1.5	Ordenanza Metropolitana 213: Sustitutiva del Título V, "Del Medio Ambiente", Libro Segundo, del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito (reformada mediante la Ordenanza 250 en lo relacionado al Fondo Ambiental) .....	57
4.1.2	Internacional .....	59
4.1.2.1	España y Unión Europea.....	59
4.1.2.2	Argentina .....	63
4.1.2.3	Perú.....	65
4.1.2.4	Chile .....	67
4.1.2.5	Estados Unidos .....	68
4.2	JURISPRUDENCIA .....	69
4.2.1	Internacional .....	69
4.2.1.1	España y Unión Europea.....	69

<b>CAPÍTULO V .....</b>	<b>74</b>
<b>5 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....</b>	<b>74</b>
5.1 CONCLUSIONES.....	74
5.2 RECOMENDACIONES .....	77
 Bibliografía .....	 80

## INTRODUCCIÓN

La aparición y el desarrollo de la actividad aeronáutica constituyeron un extraordinario beneficio para la humanidad, pero se sabe que las obras del hombre no son perfectas y conllevan inconvenientes, que obligan a las sociedades a legislar primero sobre el objeto mismo de la invención y regularlo en su funcionamiento y en el sinnúmero de relaciones jurídicas que dan vida.

Lamentablemente este acompañamiento legislativo también es imperfecto e incompleto y amerita permanente actualización, innovación y así mismo existen lagunas y vacíos que hay llenar. Esto es precisamente lo que sucede con el ruido ocasionado por los aviones y la contaminación que éstos producen.

Es innegable que la aeronavegación ha creado un riesgo antes desconocido para todos los habitantes de la tierra; en los primeros tiempos de la historia aeronáutica la imperfección de los aviones conformaba un elevado índice de peligro, no sólo para quienes los utilizaban, sino también para las personas ajenas a su actividad, es por eso que una de las preocupaciones iniciales de los estudiosos del Derecho Aeronáutico fue el de estructurar un sistema orgánico de reparación de los daños sufridos por terceros en la superficie. Cuando aparecieron los aviones a reacción la preocupación por los daños causados fueron el foco de interés de la doctrina. En 1968 la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) adoptó una resolución en la que se reconocía la gravedad del problema planteado por el ruido en la proximidad de los aeropuertos y encargaba al Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que estableciera especificaciones internacionales y textos de orientación para controlar el ruido de las aeronaves. Ya hace 40 años atrás, en 1971, se reconocieron los efectos perjudiciales que en el ambiente que podían tener las aeronaves. Esta resolución impuso a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) la responsabilidad de orientar el desarrollo de la aviación civil internacional de modo que beneficiara a los pueblos del mundo y se lograra la máxima compatibilidad entre el

desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil y la calidad del medio ambiente humano.

La intensificación del ruido en los últimos tiempos justifica, en mayor medida que antes, que se procure, mediante normas claras, controlar o reducir este problema contemporáneo, y que, cuando esto no es posible, se reparen los daños sufridos por las víctimas.

La contaminación es cada día mayor y afecta el balance ecológico de la tierra y con ello podría reducir la calidad de vida de sus habitantes; es por eso que la protección del medio ambiente se ha transformado en uno de los desafíos más grandes de la humanidad en el siglo XXI.

En el Ecuador no existe una normativa específica relacionada a la contaminación sonora. Pocas son las ciudades en el país que disponen de ordenanzas municipales que regulen estrictamente el grado permisible de contaminación acústica o que regulándola, la hagan respetar. Para demostrar esta aseveración no es ni siquiera necesario recurrir a la materia de esta tesis, sino simple y llanamente a la contaminación que diariamente inunda la ciudad.

La legislación ecuatoriana, en la jerarquía constitucional establece como derechos de los habitantes del Ecuador, el de vivir en un medio ambiente sano y libre de contaminación y el *sumak kawsay* también impone a la sociedad normas de conducta respecto del tema de preocupación de este trabajo. Ello complementado con las normas contenidas en la Ley de Gestión Ambiental y el Reglamento de Participación Establecidos en dicha Ley de Gestión Ambiental, constituyen un marco jurídico referencial de normas para preservar la salud y bienestar de las personas y del medio ambiente en general, estableciendo niveles máximos permisibles de ruido, métodos y procedimientos destinados a la determinación de los niveles de ruido en el ambiente, así como disposiciones generales en lo referente a la preservación y control de ruidos. Es así que la Ley Orgánica de Salud claramente expresa en su artículo primero que la misma

“tiene como finalidad regular las acciones que permitan efectivizar el derecho universal a la salud consagrado en la Constitución Política de la República y la ley”,<sup>1</sup> y específicamente el LIBRO II, artículo 95 del mismo cuerpo legal enuncia que La autoridad sanitaria nacional en coordinación con el Ministerio de Ambiente, establecerá las normas básicas para la preservación del ambiente en materias relacionadas con la salud humana, las mismas que serán de cumplimiento obligatorio para todas las personas naturales, entidades públicas, privadas y comunitarias. El Estado a través de los organismos competentes y el sector privado está obligado a proporcionar a la población, información adecuada y veraz respecto del impacto ambiental y sus consecuencias para la salud individual y colectiva.

De igual forma la ley Orgánica de Salud en su CAPITULO III referente a la calidad del aire y de la contaminación acústica, artículo 111 establece que La autoridad sanitaria nacional, en coordinación con la autoridad ambiental nacional y otros organismos competentes, dictará las normas técnicas para prevenir y controlar todo tipo de emanaciones que afecten a los sistemas respiratorio, auditivo y visual. Todas las personas naturales y jurídicas deberán cumplir en forma obligatoria dichas normas; y el artículo 112 expresa que Los municipios desarrollarán programas y actividades de monitoreo de la calidad del aire, para prevenir su contaminación por emisiones provenientes de fuentes fijas, móviles y de fenómenos naturales. Los resultados del monitoreo serán reportados periódicamente a las autoridades competentes a fin de implementar sistemas de información y prevención dirigidos a la comunidad.

En algunas disposiciones generales de protección del ambiente se han hecho alusiones pequeñas a este tipo de contaminación. En Quito se emitió la ordenanza metropolitana 213: Sustitutiva del Título V, "Del Medio Ambiente", Libro Segundo, del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito ", la cual fue mediante la Ordenanza 250 fue reformada en lo relacionado en el Fondo Ambiental. Con este estudio se quiere determinar los niveles de

---

<sup>1</sup> Cfr. Ley Orgánica de Salud. Ley 67. Registro Oficial Suplemento 423. 22 de Diciembre del 2006.

responsabilidad por daños a terceros en la superficie producidos ruido y estampido sónico de las aeronaves, sus consecuencias jurídicas en atención al ordenamiento jurídico vigente tanto interno como internacional, que regula este importante ámbito del convivir entre el ser humano y la tecnología que este desarrolla.

El Derecho a vivir en un medio ambiente sano como se mencionó anteriormente, se encuentra consagrado en la Constitución de la República del Ecuador y es el artículo 15 aquel que establece que El Estado promoverá, en el sector público y privado, el uso de tecnologías ambientalmente limpias y de energías alternativas no contaminantes y de bajo impacto.

## **CAPÍTULO I**

### **1 LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI)**

Es durante la Segunda Guerra mundial en donde se vio el enorme desarrollo de la aviación, por lo mismo, el mundo se dio cuenta de la necesidad de una Organización Internacional para ayudar a regular lo que se refiere al vuelo internacional con fines pacíficos, se quería crear una organización que abarque todos los aspectos del vuelo, incluyendo técnicos, económicos, y problemas legales.

Debido a esto, a principios de 1944, los EE.UU. llevó a cabo conversaciones exploratorias con sus aliados en la II Guerra Mundial, sobre la base de los cuales se enviaron invitaciones a 55 aliados y Estados neutrales a reunirse en Chicago en noviembre de 1944, en donde se creó la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Esta tiene por objetivo el desarrollo de la aviación civil internacional y la investigación de los medios aptos para, lograr este fin, sean ellos jurídicos, económicos o técnicos, lo cual lo facilita el artículo 44 de la Convención de Chicago de 1944.

#### **1.1 CREACIÓN (CONFERENCIA DE CHICAGO)**

##### **1.1.1 La Conferencia de Chicago de 1944**

Con los antecedentes expuestos en el punto uno, se puede decir que se da la creación de esta conferencia de Chicago de 1944.

Videla Escalada en su libro de Derecho Aeronáutico, Tomo IV, Volumen B dice que la evolución del Derecho Aeronáutico en el mundo se da en dos etapas, la primera a fines del siglo XVIII, hasta la Convención de París, de 1919; la segunda, desde 1919 hasta la Convención de Chicago de 1944.

En la Convención de París de 1919, se creó la Convención Internacional de Navegación Aérea (CINA) y se suscribió el Convenio para la Reglamentación de la Navegación Aérea que fue ratificado por la casi totalidad de los Estados intervinientes, creándose así el más importante instrumento jurídico la aviación civil internacional, hasta la firma de la Convención de Chicago en 1944.

Los procesos de gestión y manufactura de aeronaves habían tenido un desarrollo notable, especialmente en los Estados Unidos, de tal manera que el poderoso país quiso aprovechar esta oportunidad en el que el mundo estaba en guerra para poder cambiarlo y traer tiempos de paz, por lo que luchaba por una liberalización del transporte aéreo internacional.

Por otro lado, muchas naciones europeas estaban quebradas y endeudadas, con sus infraestructuras y sus industrias en ruinas, algunas incluso con su aviación completamente destruida. Es por ello que, en general, estos Estados acudieron a la Conferencia de Chicago con una postura fuertemente proteccionista. Aquí, los Estados que participaron se propusieron poner en orden el conjunto de normas vigentes que regulen la aviación civil tras la destrucción que dejó la Segunda Guerra Mundial.

En la historia sobre la Conferencia de Chicago que podemos encontrar en la página de la Organización De Aviación Civil Internacional, podemos entender el por qué se llega a dar una conferencia de esta magnitud y la importancia que tiene en el mundo, siendo así, podemos decir que, como se expuso anteriormente, ésta tiene su origen con un llamado que hace los Estados Unidos a los países después de largos estudios y después de analizar que la aviación necesitaba ya una mayor regulación, que el Convenio de París de

1919 ya no bastaba y que era hora de reglamentar lo referente a la aviación civil de una mejor manera, y se sabía que con esto el mundo tendría un poco más de seguridad, paz y tranquilidad.

Siendo así, la Organización De Aviación Civil Internacional cuenta que Estados Unidos invitó a 55 Estados o las autoridades a asistir en noviembre de 1944 a una Conferencia de Aviación Civil Internacional celebrada en Chicago. De estos países invitados, 54 Estados participaron, los cuales decidieron realizar un Convenio sobre Aviación Civil Internacional, el mismo que fue firmado por 32 Estados en donde se estableció de manera permanente Organización de Aviación Civil Internacional como medio para garantizar la cooperación internacional un mayor grado posible de uniformidad en los reglamentos y normas, procedimientos y organización en materia de aviación civil. Al mismo tiempo se firmaron el Acuerdo Internacional de Servicios de Tránsito y el Acuerdo de Transporte Aéreo Internacional.

Al parecer, el trabajo más importante que realizó la Conferencia de Chicago fue en el ámbito técnico, ya que ésta sentó bases para llevar a cabo normas y reglamentos en materia de navegación aérea, con las cuales se dio mayor seguridad a los vuelos y demostrando que este es un gran paso en el Derecho Aeronáutico abriendo un camino para la aplicación de un sistema de navegación aérea común en todo el mundo.

Fue gracias a esta conferencia que se enmarca la constitución de la Organización de Aviación Civil Internacional-Convenio sobre Aviación Civil Internacional, también llamado Convenio de Chicago. Este convenio estipula que la Organización De Aviación Civil Internacional vendría a existir después de la Convención que fue ratificada por 26 naciones. Para responder a las necesidades inmediatas de la aviación civil, una Organización provisional se creó y funcionó durante 20 meses hasta el 4 de abril de 1947, fecha en la que la Organización De Aviación Civil Internacional empezó a existir oficialmente.

De todo lo expuesto se puede deducir que Estados Unidos tuvo éxito con esta conferencia y de cierto modo logró unir a los países del mundo después de la ruptura que sufrió por la Segunda Guerra Mundial. Se logró crear una norma común que regule a la aviación civil.

El Convenio sobre Aviación Civil Internacional, aprobado definitivamente por la Conferencia fue una especie de compromiso entre las posiciones estadounidenses y británicas. La convención establece por primera vez un organismo internacional independiente, la Organización de Aviación Civil Internacional, para supervisar el "orden en el aire," obtener una máxima normalización técnica para la aviación internacional, recomendar ciertas prácticas que deben seguir los países miembros, y llevar a cabo otras funciones.

La Personería Jurídica de la Organización De Aviación Civil Internacional se extiende de manera especial: "La Organización gozará en el territorio de todo Estado contratante de la capacidad jurídica necesaria para el ejercicio de sus funciones. Se le concederá plena personalidad jurídica en cualquier lugar en que ello sea compatible con la constitución y las leyes del Estado de que se trate".<sup>2</sup> Por lo mismo, la Organización De Aviación Civil Internacional puede tener distintas formas de personería, según el Estado en donde tenga representación.

El Ecuador fue uno de los 52 países que asistieron a la Convención de Chicago, igualmente desde su creación es miembro activo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, firmando así el Convenio sobre Aviación Civil Internacional el siete de diciembre de 1944 y fue ratificado por el Estado el 20 de agosto de 1954.

---

<sup>2</sup> Cfr. Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Artículo 47.

### **1.1.2 Convenio sobre Aviación Civil Internacional o Convenio de Chicago**

El 7 de diciembre de 1944 se suscribió en la ciudad de Chicago el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, conocido comúnmente como Convenio de Chicago, entró en vigencia el 4 de abril de 1947 una vez transcurrido el plazo de treinta días posteriores a la ratificación o adhesión de 26 países, de acuerdo a lo dispuesto en el Art. 91 del citado documento. El Ecuador es parte de este Convenio a partir del 20 de agosto de 1954, fecha en la que depositó el correspondiente instrumento de ratificación ante el Gobierno de los Estados Unidos de América.

Este Convenio tiene un Preámbulo, cuatro partes, 96 artículos que comprenden todos los aspectos de la Aviación Civil, éste establece obligaciones y privilegios que deben observar los Estados contratantes y anexos técnicos. Así mismo, establece las normas y métodos internacionales recomendados los cuales se hablará más adelante en este trabajo, que sirven para regular los procedimientos de operaciones aéreas, de navegación y cualquier otra actividad aérea, cuyo objetivo es que los Estados participantes adecuen las instalaciones y servicios que posibiliten el mejor desarrollo del transporte aéreo. Es pertinente mencionar el preámbulo de dicha Convención ya que en éste se encuentra uno de sus objetivos principales, con el cual podemos darnos cuenta de su importancia y el alcance del mismo:

### **CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

Firmado en Chicago, el 7 de diciembre de 1944

#### **PREÁMBULO**

CONSIDERANDO que el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y a preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que el

abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general;

CONSIDERANDO que es deseable evitar toda disensión entre las naciones y los pueblos y promover entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo;

POR CONSIGUIENTE, los Gobiernos que suscriben, habiendo convenido en ciertos principios y arreglos, a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico;

Han concluido a estos fines el presente Convenio.

En este texto, se encuentran algunos principios fundamentales que recogen ese esfuerzo, en resumen estos son: 1) la aviación civil internacional debe desarrollarse en forma segura y ordenada; 2) los Estados pueden establecer servicios aéreos internacionales mediante el principio de igualdad de oportunidades; 3) dichos servicios aéreos internacionales deben cumplirse de manera eficaz y económica.

En este mismo Convenio, se crea la Organización de Aviación Civil Internacional, la cual es una agencia especializada de las Naciones Unidas del cual forman parte prácticamente todos los países de la comunidad internacional.

Los principales órganos de la Organización De Aviación Civil Internacional son: la Asamblea y el Consejo.

La Asamblea es el órgano soberano de la institución, se reúne por lo menos una vez cada tres años, previa convocatoria del Consejo; en ella pueden participar

todos los Estados contratantes y cada uno tiene derecho a un voto. Sus decisiones se toman por mayoría de votos emitidos.<sup>3</sup>

El Consejo será un órgano permanente, responsable ante la Asamblea. Se compondrá de treinta y tres Estados contratantes, elegidos por la Asamblea. Se efectuará una elección en la primera reunión de la Asamblea y, después, cada tres años. Los miembros del Consejo así elegidos permanecerán en funciones hasta la elección siguiente.<sup>4</sup>

Pero en definitiva se puede decir que cada parte del Convenio de Chicago está dedicada a un elemento diferente de la aviación civil más o menos de la siguiente manera:

Primera Parte: Navegación Aérea.- Aquí se establecen las condiciones relacionadas con:

- Derechos de tráfico e infraestructuras.
- Instalaciones, servicios y sistemas para la navegación aérea.
- Documentación obligatoria a bordo de las aeronaves.

Segunda Parte: La Organización De Aviación Civil Internacional (OACI).- En esta parte se define la estructura, funciones y objetivos de la Organización De Aviación Civil Internacional.

Tercera Parte: Transporte Aéreo Internacional.- Esta sección determina que todas las empresas de Transporte Aéreo Internacional de cada Estado tienen que proporcionar anualmente a la Organización De Aviación Civil Internacional informes estadísticos sobre:

- Tráfico aéreo.
- Costos operativos directos: Tripulación, combustible, aceite, mantenimiento, tasas, etc.

---

<sup>3</sup> Ibídem. Artículo 48.

<sup>4</sup> Ibídem. Artículo 50.

- Costos no operativos: Atención al pasajero en tierra, alquileres, reservas, etc.
- Estado de cuentas.
- Ingresos.

También habla sobre aeropuertos y otras instalaciones y servicios para la navegación aérea.

Cuarta Parte: Disposiciones Finales.- Esta parte incluye la ratificación de los Estados al Convenio, mecanismos de soluciones en caso de controversias, etc.

El Doctor Mario O. Folchi, presidente actual de la Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA), expresa que “La Convención de Chicago de 1944, verdadera “Carta Magna” de la aviación civil internacional”,<sup>5</sup> este autor lo considera de esta manera con toda razón por lo que debido al Convenio se tiene una base normativa que permite regular todo aquello referido al campo de aviación civil. Así mismo el Doctor Folchi dice que “Sus principios fundamentales mantienen su vigor a pesar del transcurso del tiempo y la permanente labor de la Organización De Aviación Civil Internacional para seguir la evolución tecnológica del hecho técnico aeronáutico tiene en su articulado una esencial base de sustentación”.<sup>6</sup>

La Convención es el resultado de varios puntos de vista de los países que asistieron a la Conferencia de Chicago, resultado que fue y es positivo ya que gracias a ésta hoy en día se cuenta con una norma uniformizada en cuanto a la aviación civil.

Es por eso que nuevamente el doctor Mario O. Folchi dice que el preámbulo del Convenio y los párrafos que lo anteceden constituyen de alguna manera la esencia filosófica de aquel gran esfuerzo de conciliación de los Estados

---

<sup>5</sup> Cfr. Folchi, Mario. (2001): La Convención de Chicago de 1944 y la Política de Cielos Abiertos. Buenos Aires.

<sup>6</sup> Cfr. Ibídem.

participantes, y por ende, determinan el sustento geopolítico internacional de toda hermenéutica del texto del articulado que le sigue.

Es interesante el comentario que realiza sobre este Convenio el Autor Luis Tapia Salinas en su libro *Curso de Derecho Aeronáutico* cuando menciona que el preámbulo del mismo se basa en “que el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y a preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general”.<sup>7</sup> Este comentario es muy real ya que es claro que todo Convenio busca la unión de aquellos miembros suscriptores del mismo con el fin de tener una norma en común que ayude a solucionar problemas que ya no son sólo de carácter interno sino también mundial, y así mismo es importante saber la manera en que dichos Convenios son redactados ya que como se mencionó, bien pueden contribuir a la unión pero a veces la interpretación de éstos conllevan a que se origine el abuso de éstos ocasionando así inseguridad en los países participantes.

Del comentario del tratadista Tapia se puede concluir que gracias a este Convenio se pretende lograr una evolución en el campo Aeronáutico pretendiendo evitar así cualquier problema que surja entre las diferentes naciones promoviendo la cooperación entre éstas con el fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada.

El autor Eduardo Consentino en su libro *Derecho Aeronáutico y Transporte Aéreo*, al igual que los otros autores cree que este Convenio introdujo una especie de núcleo básico en lo que se refiere a una organización en lo referente a la aviación civil.

Este Convenio constituye la base jurídica principal de la política aérea, esto se debe a que a este instrumento se encuentran vinculados la mayoría de los países del mundo, entre esos el Ecuador.

---

<sup>7</sup> Cfr. Tapia, Luís. *Curso de Derecho Aeronáutico*. Bosch Casa Editorial. Barcelona. p. 37.

### **1.1.3 Aspectos Generales sobre los Acuerdos de Tránsito y de Transporte Aéreo**

Con el fin de regular las cuestiones de tránsito y transporte aéreo, se han establecido lo que se conoce como “Libertades del Aire”, las mismas que se pueden entender como derechos relativos a la aviación comercial para que los Estados puedan utilizar el espacio aéreo de otros Estados.

El Convenio de Chicago claramente dice que se rige por la soberanía de los Estados y esto se definiría como barreras para el tráfico aéreo pero es aquí en donde surgen las mencionadas libertades del aire.

Éstas son cinco principales que están divididas de dos maneras:

#### **1. Libertades técnicas:**

- Primera libertad: el derecho de volar sobre el territorio de otro estado sin aterrizar.
- Segunda libertad: el derecho de aterrizar en el territorio de otro Estado por razones técnicas.

#### **2. Libertades comerciales:**

- Tercera libertad: el derecho de desembarcar pasajeros, correo y carga tomados en el territorio del país cuya nacionalidad posee la aeronave.
- Cuarta libertad: el derecho de tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio del país cuya nacionalidad posee la aeronave.
- Quinta libertad: el derecho de tomar y el de desembarcar pasajeros, correo y carga con destino o procedente de terceros Estados.

- Estas cinco libertades son las principales, pero luego se definieron cuatro más, las mismas que son:
- Sexta libertad: el derecho a que el operador aéreo de un Estado transporte tráfico comercial entre otros dos estados vía su propio territorio.
- Séptima libertad: el derecho a que el operador aéreo de un Estado transporte tráfico comercial enteramente fuera de su territorio.
- Octava libertad: el derecho a que el operador aéreo de un Estado transporte tráfico comercial dentro del territorio de otro Estado.
- Novena libertad: Permiso referido a aerolíneas de un Estado para operar en régimen de 7ª libertad a partir del tercer estado más allá de su territorio.

Como se puede ver el Convenio de Chicago pretendía otorgar ciertos derechos a los Estados contratantes en lo referido al tránsito y transporte aéreo procurando no violar la soberanía de los países, es por eso que elaboraron las libertades antes mencionadas, las mismas que ayudarán para que no surjan problemas entre los Estados cuando una aeronave de otro país utiliza el espacio aéreo del primero.

Con respecto a esto, el Doctor Mario O. Folchi, en su artículo la Convención de Chicago de 1944 y la política de cielos abiertos trata sobre el acuerdo de cielos abiertos y dice que a estos se los puede definir como “aquéllos que celebran dos o más Estados, por los cuales la explotación de servicios aéreos se realiza entre ellos libremente por las líneas aéreas designadas por los respectivos gobiernos en cuanto a capacidad ofrecida, frecuencias y tipos de aeronaves”.<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup> Cfr. Folchi, Mario. (2001): Op. Cit.

Aquí vemos claramente como los Estados se han unido para poder manejar este tema del tránsito y transporte aéreo, siguiendo lineamientos como los que están establecidos en estas libertades, de suma importancia en cuanto a esto. Y así lo expresa el autor Eduardo Consentino en su libro Derecho Aeronáutico y Transporte Aéreo, cuando dice que el transporte aéreo internacional es de suma importancia y se la puede apreciar desde el punto de vista técnico, económico, jurídico y político, y dice este autor que “el análisis de la política de esta actividad ofrece uno de los aspectos más apasionantes de la disciplina, porque en él confluyen elementos técnicos, económicos y jurídicos”.<sup>9</sup>

El transporte aéreo tiene una trascendencia muy importante en la sociedad, evolucionando a través del tiempo y mereciendo así la regulación del mismo y así lo considera *Whaetcroft* cuando expresa que el transporte aéreo se caracteriza por una “cuasi utilidad pública”<sup>10</sup> y esto se debe a que los Estados han querido regular este tema y controlarlo con varios Convenios internacionales que den seguridad a todos los países.

## **1.2 OBJETIVOS Y FINES DE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

Como toda Organización, la Organización De Aviación Civil Internacional tiene claramente definidos sus objetivos y sus fines, los cuales servirán de rector para cumplir con el propósito de mejorar la aviación civil internacional, siendo así el Art. 44 del Convenio de Chicago expresa claramente los mismos:

### **Artículo 44.- Objetivos**

Los fines y objetivos de la Organización son desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, para:

---

<sup>9</sup> Cfr. Folchi, Mario; Consentino, Eduardo. (2001): Derecho Aeronáutico y Transporte Aéreo. Editorial Astrea. Buenos Aires. p. 183.

<sup>10</sup> Cfr. Wheatcroft, Stephen. Air Transport Policy. Londres. p. 1964.

- Lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo;
- Fomentar las técnicas de diseño y manejo de aeronaves para fines pacíficos;
- Estimular el desarrollo de aerovías aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea para la aviación civil internacional;
- Satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico;
- Evitar el despilfarro económico producido por una competencia excesiva;
- Asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional;
- Evitar discriminación entre Estados contratantes;
- Promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional;
- Promover, en general, el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos.

Como se puede observar, este artículo expone claramente la importancia de una Organización como la Organización De Aviación Civil Internacional ya que pretende regular los derechos y obligaciones de los Estados en cuanto a la aviación civil internacional, así como la seguridad de las personas en general debido a que todos estamos expuestos día a día a este fenómeno de la aviación.

Estos objetivos reúnen todos los aspectos técnicos y económicos de la aviación civil internacional. Por lo tanto, la Organización De Aviación Civil Internacional tiene dos finalidades en sus funciones: la seguridad de la navegación aérea, y la economía del transporte aéreo.

Por otro lado, la Organización De Aviación Civil Internacional ha planteado objetivos estratégicos para el período 2011-2013 y plantea los mismos para poder lograr su visión de desarrollo seguro, protegido y sostenible de la aviación civil mediante la cooperación de sus Estados miembros,

Estos objetivos son:

- a) **Seguridad operacional:** Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial.
- b) **Seguridad de la aviación:** Mejorar la protección de la aviación civil mundial.
- c) **Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo:** Promover el desarrollo armonizado y económicamente viable de la aviación civil internacional sin dañar indebidamente el medio ambiente.

Estos objetivos constituyen la base para las actividades que la Organización llevará a cabo durante este período.

En lo que respecta al estudio de esta tesis, nos interesa el objetivo c) planteado por la Organización De Aviación Civil Internacional el cual habla sobre la protección del medio ambiente, el mismo que lo pretenden conseguir a través de minimizar los efectos perjudiciales de la aviación civil mundial, principalmente en lo que se refiere al ruido y las emisiones de los motores de las aeronaves.

Lo que se pretende es mejorar y proteger el medio ambiente del mundo, es por eso que la Organización de Aviación Civil junto con los nuevos objetivos planteados para los siguientes tres años, aplica las siguientes medidas que fueron establecidas en los objetivos estratégicos 2005-2010.

1. Elaborar, adoptar y promover medidas nuevas o enmendadas para:

- Limitar o reducir el número de personas afectadas por niveles significativos de ruido de aeronaves;
- Limitar o reducir el impacto de las emisiones de los motores de las aeronaves en la calidad del aire local; y
- Limitar o reducir las repercusiones de los gases con efecto de invernadero en el clima mundial.

2. Cooperar con otros órganos internacionales, en particular con la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) en la labor relativa a la contribución de la aviación al cambio climático mundial.

Es tema actual el problema de la contaminación ambiental en el mundo y uno de los causantes son las aeronaves y el ruido que causan las mismas, es por eso que la Organización De Aviación Civil Internacional ha tenido presente dicho problema y lo ha querido regular de cierta manera y por eso se ve que entre los nuevos objetivos está éste de mejorar la aviación civil con el propósito de ayudar al cambio climático del mundo de una forma positiva.

Si esta Organización no plantearía como se ha visto nuevos objetivos que vayan a la par de la evolución de la sociedad, se perdería la importancia de la misma y ésta no ayudaría a un mejoramiento de la aviación civil internacional, pero como se sabe, este no es el caso y la Organización De Aviación Civil Internacional día a día está luchando por cumplir sus metas y mejorar este tema tan importante y problemático de la actualidad; es de suma importancia

fijar permanentemente lineamientos que ayuden a cumplir los propósitos que plantean tantas organizaciones internacionales y sobre todo es importante que los estados contratantes sepan cumplirlos a cabalidad, de lo contrario no serviría de nada proponer estos cambios que ayudarán al mundo.

### **1.3 LAS NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS INTERNACIONALES (SARPS), ANEXOS TÉCNICOS**

El Art. 37 del Convenio de Chicago, trata sobre la adopción de normas y procedimientos internacionales:

Cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea.<sup>11</sup>

Las normas y métodos recomendados internacionales, conocidas también como SARPS, son aprobadas y reformadas por el Consejo, se encuentran detalladas en los 18 Anexos del Convenio de Chicago que cubren todos los aspectos sobre aviación civil internacional, los mismos que son:

- Anexo 1: Licencias al Personal.
  - Anexo 2: Reglamento del Aire.
  - Anexo 3: Meteorología.
  - Anexo 4: Cartas Aeronáuticas.
  - Anexo 5: Unidades de Medida.
  - Anexo 6: Operación de las Aeronaves.
- 
- Parte I: Transporte Aéreo Internacional Comercial - Aeroplanos
  - Parte II: Aviación General Internacional - Aeroplanos
  - Parte III: Operaciones Internacionales – Helicópteros

---

<sup>11</sup> Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Artículo 37.

- Anexo 7: Nacionalidad de la Aeronave y Marcas de Registro.
- Anexo 8: Aeronavegabilidad de las Aeronaves.
- Anexo 9: Facilidades.
- Anexo 10: Telecomunicaciones Aeronáuticas.
  - Volumen I (Ayudas a la Radio Navegación)
  - Volumen II (Procedimientos de Comunicación)
  - Volumen III (Parte I: Sistemas de Comunicación de Datos Digitales - Parte II: Sistemas de Comunicación de Voz)
  - Volumen IV (Radares de Vigilancia y Sistemas para Evitar Colisiones)
  - Volumen V (Utilización del Espectro de Radiofrecuencias Aeronáuticas)
  
- Anexo 11: Servicios de Tránsito Aéreo.
- Anexo 12: Búsqueda y Rescate.
- Anexo 13: Investigación de Accidentes Aéreos.
- Anexo 14: Aeródromos.
  - Volumen I: Diseño de Aeródromos y sus Operaciones
  - Volumen II: Helipuertos
  
- Anexo 15: Servicios de Información Aeronáutica.
- Anexo 16: Protección ambiental.
  - Volumen I: Ruido de Aeronaves
  - Volumen II: Emisiones de Motores Aeronáuticos
  
- Anexo 17: Seguridad: Salvaguardando la Aviación Civil Internacional contra Actos de Interferencia Ilegítima.
  
- Anexo 18: Transporte Aéreo Seguro de Mercancías Peligrosas

Para poder saber qué es esto se debe diferenciar y definir lo que para efectos de la Organización De Aviación Civil Internacional es una norma y un método recomendado, siendo así, la norma es:

... toda especificación relativa a características físicas, configuración, material, personal o procedimientos, cuya aplicación uniforme se reconoce como necesaria para la seguridad operacional o la regularidad de la navegación aérea internacional y que los Estados contratantes deberán cumplir de conformidad con el Convenio; en caso de que sea imposible el cumplimiento, es obligatorio notificar al Consejo con arreglo al Artículo 38 del Convenio.<sup>12</sup>

Un método recomendado es:

... toda especificación relativa a características físicas, configuración, material, performance, personal o procedimiento cuya aplicación uniforme se considera conveniente para la seguridad operacional, regularidad o eficiencia de la navegación aérea internacional, con las que los Estados contratantes tratarán de cumplir, de conformidad con el Convenio. Se invita a los Estados a informar al Consejo acerca de los incumplimientos.<sup>13</sup>

Además, con la finalidad de que no exista ningún tipo de duda entre la norma y el método, en el Preámbulo de los anexos expresamente se efectúa la siguiente aclaración: “Para facilitar la lectura e indicar su condición respectiva, las Normas aparecen en tipo corriente; y los Métodos recomendado en letra bastardilla, precedidas de las palabras Método recomendado”.<sup>14</sup>

Otra forma de diferenciación estaría dada por la utilización, en el método recomendado, de las conjugaciones verbales “debería” o deberían”.

Igualmente, conviene tener presente que si bien, en el caso de los métodos recomendados, no existe la obligación de notificar al Consejo las diferencias que existan entre éstos y la reglamentación interna de cada país, el Consejo ha

---

<sup>12</sup> Anexo 16 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Protección del medio ambiente. Cuarta Edición. p. ix.

<sup>13</sup> Anexo 16 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Protección del medio ambiente. Cuarta Edición. p. ix.

<sup>14</sup> Cfr. Ibídem.

invitado a los Estados contratantes a efectuar estas notificaciones cuando se presenta tal situación.

Suele suceder con frecuencia que los métodos recomendados se convierten posteriormente en normas, razón por la cual los países deben prever esta situación y prepararse para la mutación de categoría, de esta manera podrán realizar con la suficiente anticipación los cambios necesarios en sus regulaciones internas.

Con la finalidad de poder comprender en mejor forma la importancia de los SARPS en la aviación comercial, transcribiremos a continuación unos pocos párrafos de un artículo publicado por la Organización De Aviación Civil Internacional como parte del documento conmemorativo a sus 60 años de creación:

Durante las 24 horas, los 365 días del año, un avión despegando o aterrizando en algún lugar de la Tierra. Cada uno de esos vuelos recibe un trato único y uniforme, ya sea del control del tránsito aéreo, las autoridades de los aeropuertos o los pilotos al mando de las aeronaves. Detrás de ese escenario, millones de empleados participan en la fabricación, mantenimiento y control de los productos y servicios necesarios en ese ciclo de vuelos sin fin. De hecho, la aviación moderna es uno de los sistemas de interacción entre seres humanos y máquinas más complejo que se haya creado.

Esa precisión de mecanismo de relojería en los procedimientos y sistemas es posible gracias a la existencia de normas aceptadas universalmente conocidas como Normas y métodos recomendados, o SARPS. Los SARPS comprenden todos los aspectos técnicos y operacionales de la aviación civil internacional. Sin SARPS, nuestro sistema de aviación sería, en el mejor de los casos, caótico y, en el peor, inseguro.(...).

¿Cómo se elaboran los SARPS? ¿Qué los hacen tan eficaces hoy en día y cómo pueden garantizar el desarrollo seguro, eficiente y ordenado de la aviación civil internacional en los años venideros?

La respuesta reside en las cuatro "C" de la aviación: cooperación, consenso, cumplimiento y compromiso. Cooperación en la formulación de los SARPS, consenso en su aprobación, cumplimiento en su aplicación y compromiso de adhesión a este proceso permanente.<sup>15</sup>

---

<sup>15</sup> Chagnon, Denis. La elaboración de norma. Publicado en el documento de la Organización de Aviación Civil Internacional titulado. 60 años de Cooperación Mundial. p. 72.

Con esto simplemente se quiere demostrar la importancia de estas normas y métodos recomendados impartidos por la Organización De Aviación Civil Internacional, los mismos que deben ser de conocimiento de los Estados contratantes.

#### **1.4 ANEXO 16 DEL CONVENIO SOBRE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE)**

Para efectos de este trabajo, interesa el Anexo 16 sobre la Aviación Civil Internacional el mismo que trata sobre la protección del medio ambiente y aquí se contempla aquello referente al ruido y emisiones de los motores de las aeronaves, dos temas que apenas se hablaba al momento de firmar el Convenio de Chicago.

Las normas y métodos recomendados referentes al ruido de las aeronaves fueron adoptados inicialmente por el Consejo el 2 de abril de 1971, de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), con la designación de Anexo 16 al Convenio.<sup>16</sup>

Este anexo en su volumen I, trata de mejorar el ruido que causan las aeronaves ya que es un tema de gran preocupación y como dice dicho documento, requiere urgente solución.

En noviembre- diciembre de 1969 se celebró en Montreal una conferencia especial la cual trató la problemática del ruido causado por las aeronaves en la que se trataron los siguientes puntos:

- a)** Procedimientos para describir y medir el ruido producido por las aeronaves;
  
- b)** Tolerancia humana al ruido producido por las aeronaves;

---

<sup>16</sup> Ibídem. p. vii.

- c) Homologación de las aeronaves en cuanto al ruido;
- d) Criterios para la formulación de procedimientos operacionales para atenuar el ruido de las aeronaves;
- e) Reglamentación de la utilización de los terrenos; y
- f) Procedimientos para atenuar el ruido producido por los motores cuando se prueben en tierra.

Este anexo fue adoptado en 1971 siguiendo las recomendaciones de la Conferencia especial sobre el ruido de las aeronaves en las proximidades de los aeropuertos de 1969.

Desde 1971 han existido varias enmiendas en este anexo, esto se debe a que poco a poco las necesidades de regular el ruido causado por las aeronaves ha ido cambiando e incrementando.

Este documento trata principalmente sobre los tipos de aeronaves que existen y como controlar la problemática del ruido causado por las mismas, pretendiendo regular según cada aeronave existente, ya que dependiendo del tipo de avión se genera el ruido.

Algo muy importante que tiene este anexo es la medición del ruido de las aeronaves percibido en la tierra, siendo así es pertinente mencionar la definición que nos trae éste con respecto al ruido ambiente “Ruido acústico de fuentes ajenas a la aeronave de ensayo en el lugar del micrófono durante la medición del ruido de las aeronaves. El ruido ambiente es un componente del ruido de fondo”.<sup>17</sup>

---

<sup>17</sup> Cfr. *Ibidem.* p. AP2-4.

Por lo general el problema del ruido se da principalmente alrededor de los aeropuertos, por eso el anexo 16 tiene un enfoque para determinar este inconveniente para luego analizar las medidas que pueden llevarse a cabo, e intentar reducir dicho ruido, y esto lo pretende hacer considerando cuatro elementos que son “reducción en la fuente, planificación y gestión de la utilización de los terrenos, procedimientos operacionales de atenuación del ruido y restricciones a las operaciones, con miras a resolver el problema del ruido de la forma más económica”.<sup>18</sup>

Gracias a este documento se puede decir que se encuentra regulado de mejor manera este problema, pero de igual forma en el mundo existe un gran cambio ambiental y esto se debe a la contaminación que ha creado el hombre, entendiéndose por contaminación ambiental aquella que tiene la presencia en el ambiente algún agente físico, químico o biológico causando daños a la salud de la salud de las personas; impacto ambiental es en cambio aquella “alteración positiva o negativa del ambiente, provocada directa o indirectamente por un proyecto o actividad en una área determinada”,<sup>19</sup> entre esas está la contaminación acústica causada por las aeronaves, por eso es de suma importancia que los Estados contratantes sigan este anexo de la forma más prolija ya que sólo así se puede controlar un poco dicha contaminación, y de no ser así, determinar quién es responsable por los daños causados en la superficie por dicho ruido. Pero es importante tener en cuenta que la Organización De Aviación Civil Internacional tiene presente este asunto y está intentando ayudar a mejorar esta destrucción causada por el hombre y por eso nos presenta este anexo tan trascendente en esta época.

---

<sup>18</sup> Cfr. *Ibíd.* p. V-1.

<sup>19</sup> Cfr. Reglamento de Participación establecidos en Ley de Gestión Ambiental.

## **CAPÍTULO II**

### **2 CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE LA RESPONSABILIDAD EN EL DERECHO AERONÁUTICO**

#### **2.1 NOCIONES GENERALES SOBRE LA RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL Y EXTRA CONTRACTUAL**

La responsabilidad contractual es aquella que se deriva de un contrato ya que el momento en que se suscribe dicho instrumento, las partes están obligadas a cumplir con el mismo, es por eso que en caso de incumplimiento o cumplimiento imperfecto de una obligación generada de un contrato se perfecciona lo que se conoce como responsabilidad contractual.

Por otro lado la responsabilidad extracontractual es aquella que comprende todas aquellas situaciones que dan lugar a la reparación de un daño ocasionado en la persona o en el patrimonio de otro, en virtud de la realización de un hecho, de un acto o de una conducta, sin existir entre la víctima y quien ocasiona el daño ningún tipo de vínculo contractual.

Una de las principales diferencias entre la responsabilidad contractual y la extracontractual es aquella que tiene ver con la carga de la prueba, ya que en la responsabilidad derivada de un contrato, el acreedor de la prestación no está obligado a demostrar la culpa del deudor, ya que ésta se presume por el instrumento jurídico existente, excepto en las veces que el incumplimiento se ha producido por caso fortuito o fuerza mayor; en cambio, en la responsabilidad extracontractual le corresponde a la víctima demostrar la culpabilidad del autor del acto lícito.

Además, en la responsabilidad contractual hay una obligación precisa que debía ser llevada a cabo y el no realizar dicha obligación es lo que determina la responsabilidad respectiva, mientras que en la responsabilidad extracontractual no existe una obligación determinada.

La diferencia entre la responsabilidad contractual y la extracontractual, es que en la primera tan solo hay que demostrar el incumplimiento para que se presuma la culpa.

En este estudio que se está realizando, el ruido es producido por las aeronaves y no surge de un contrato, por lo que al no existir ningún vínculo contractual previo entre la víctima que se encuentra en la superficie y la aeronave, deben aplicarse las disposiciones que regulen la responsabilidad civil extracontractual. Además no hay que olvidar que al momento de existir daño ambiental, se genera responsabilidad que tiene rango Constitucional debido a que la protección al medio ambiente es un derecho consagrado en la Carta Magna.

Para poder explicar de mejor manera este tema es necesario hacer referencia la sentencia del caso de Delfina Torres vs Petroecuador en donde la actora interpone recurso de casación de la sentencia dictada el 22 de octubre de 2001 por la Sala Unica de la H. Corte Superior de Justicia de Esmeraldas, dentro del juicio ordinario por indemnización de daños y perjuicios. Es importante analizar este caso debido a la mención que realiza la Primera Sala de lo Civil y Mercantil de la Corte Suprema de Justicia (Hoy Corte Nacional de Justicia) con respecto a la responsabilidad subjetiva y objetiva sin culpa, explicando de una manera muy detallada lo que significa cada una en el Derecho ya que en el punto vigésimo de la sentencia, dice: “La primera pretensión contenida en la demanda es la de que se condene a los demandados, por responsabilidad civil extracontractual al pago de perjuicios que han ocasionado al actor”.<sup>20</sup> Con respecto a esto la Ley de Gestión Ambiental establece que:

---

<sup>20</sup> Cfr. Jurisprudencia sobre el Caso Delfina Torres vs. Petroecuador. R.O. Miércoles, 19 de marzo del 2003 - R.O. No. 43, No 229-2002.

Art. 43.- Las personas naturales, jurídicas o grupos humanos, vinculados por un interés común y afectado directamente por la acción u omisión dañosa podrán interponer ante el Juez competente, acciones por daños y perjuicios y por el deterioro causado a la salud o al medio ambiente incluyendo la biodiversidad con sus elementos constitutivos.

Sin perjuicio de las demás acciones legales a que hubiere lugar, el juez condenará al responsable de los daños al pago de indemnizaciones a favor de la colectividad directamente afectada y a la reparación de los daños y perjuicios ocasionados. Además condenará al responsable al pago del diez por ciento (10%) del valor que represente la indemnización a favor del accionante.

Sin perjuicio de dichos pagos y en caso de no ser identificable la comunidad directamente afectada o de constituir ésta el total de la comunidad, el juez ordenará que el pago, que por reparación civil corresponda, se efectúe a la institución que deba emprender las labores de reparación conforme a esta Ley.

En todo caso, el juez determinará en sentencia, conforme a los peritajes ordenados, el monto requerido para la reparación del daño producido y el monto a ser entregado a los integrantes de la comunidad directamente afectada. Establecerá además la persona natural o jurídica que deba recibir el pago y efectuar las labores de reparación.

Siendo así, la Sala dice en su sentencia que “de conformidad con el artículo 1480 del Código Civil, las obligaciones nacen, entre otras fuentes, a consecuencia de un hecho que ha inferido injuria o daños a la persona o sus bienes, como en los delitos y cuasidelitos”.<sup>21</sup> En este caso se genera una responsabilidad por aquel acto que se realice, ya sea con acción u omisión.

El Código Civil contempla la responsabilidad civil extracontractual por actividades riesgosas o peligrosas aquí la culpa se presume, por lo que en este

---

<sup>21</sup> Cfr. *Ibíd.*

caso la víctima ya no debe probar que el daño sino le corresponde al demandado demostrar que por un motivo de caso fortuito o fuerza mayor ocurrió dicho daño.

La Sala explica que esta responsabilidad civil extracontractual en la legislación ecuatoriana es de carácter subjetivo ya que para que ésta se configure, se requiere la presencia de la culpabilidad como elemento indispensable, por lo que hay que investigar la relación existente entre la voluntad del sujeto y su acto. Para esto, es necesario aclarar que la voluntad es dolosa cuando el sujeto sabe lo que está haciendo y las consecuencias que conllevan sus actos, mientras que la voluntad culposa se da cuando el agente causa un daño sin el propósito de hacerlo, pero obrando con imprudencia, negligencia o impericia. La culpa consiste en la omisión de la conducta exigible al actor del hecho. Es la conducta contraria al deber de prevenir las consecuencias previsibles. Pero si bien no existe el propósito de hacer un daño, igualmente éste es causado por no haber tenido el sujeto el cuidado de adoptar las medidas necesarias para impedirlo.

Para el reconocimiento de la responsabilidad civil extracontractual no se requiere que haya culpa o dolo, basta que los daños sean consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado. Es la responsabilidad meramente objetiva.<sup>22</sup>

Por eso se ve que en el campo aeronáutico se configura la responsabilidad objetiva, ya que es probable que no haya sido culpa del explotador producir daños a terceros en la superficie con la aeronave, pero el momento en que esto ocurre se convierte en responsable aquel que ocasionó dichos daños simplemente por el hecho del acontecimiento originado.

En la actualidad, según menciona la sentencia de la Primera Sala, se creó una nueva fuente de daños que es la de los causados en actividades o explotaciones peligrosas, los cuales tienen su origen en el uso de toda suerte de vehículos, máquinas y nuevas energías como ocurre con los automóviles,

---

<sup>22</sup> *Ibíd.*

ferrocarriles, naves aéreas, marítimas y fluviales, la electricidad, la construcción de obras, etc.

Al haberse creado esta fuente de daños en donde se considera como actividades peligrosas las realizadas por las aeronaves, se establece la culpa presunta de la persona que utiliza y se aprovecha de la cosa riesgosa por la que se ocasionó el daño, en este caso, aquel ocasionado a terceros en la superficie por el ruido o estampido sónico proveniente de una aeronave. Entonces, aunque no hayan sido causados por culpa, deben ser respondidos por alguien que ha obtenido provecho de la actividad dañosa. Por lo tanto se responde ante un hecho objetivo que es el daño.

## **2.2 TEORÍA DEL RIESGO CON RELACIÓN A LA ACTIVIDAD AERONÁUTICA**

Esta teoría del riesgo es una teoría que se aplica al campo de la responsabilidad civil extracontractual y a su vez esta se utiliza como un criterio para determinar la responsabilidad de las personas ya sean naturales o jurídicas que están involucradas en el daño ocurrido a otra persona igualmente natural o jurídica, sin haber tenido tal persona que soportar el daño que se le ocasionó.

El hablar sobre esta teoría, es estudiar una de las instituciones más típicas en lo que se refiere al derecho de navegación.

Para que se pueda configurar esta teoría se necesita:

1. Que exista un riesgo de daño que se localice más allá del riesgo ordinario que implica toda actividad humana. Es decir, el riesgo debe ser destacable, pues toda actividad en la vida implica riesgos.

2. La actividad riesgosa debe ser permitida por el Derecho Penal y las buenas costumbres. En efecto, hay actividades de riesgo que lo implican pero que también son sancionadas penalmente. Un ejemplo de ello es el porte de armas de alto calibre en la ciudad. Estos son riesgos no permitidos por el derecho y los daños que resultan de ellos son sancionados de diferente manera a como lo haría la teoría del riesgo.
3. La diligencia y cuidado no libera de responsabilidad. En la teoría del riesgo, por el hecho de ser diligente no significa que no se esté asumiendo el riesgo de que ocurra el resultado dañoso, es decir que toda persona es responsable. Sin embargo, existen hechos como la causa extraña o la culpa exclusiva de la víctima, que pueden atenuar o liberar la responsabilidad.
4. En la teoría del riesgo lo relevante es saber quiénes crearon el riesgo, no quien fue materialmente el que lo causó. Esto es muy importante porque vincula al proceso a toda aquella persona que haya contribuido a crear el riesgo que terminó en un daño para una persona.

### **2.3 TEORÍA DE LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA**

La responsabilidad es una de las instituciones más complejas que tiene el derecho y requiere mayor atención, ésta comprende todos los supuestos en que un sujeto de derecho debe responder frente a las demás personas por haber cometido desde algún punto de vista algún acto que sea considerado antijurídico.

Dependiendo la conducta del sujeto, es decir según la naturaleza de los hechos que se cometieron, da lugar a sanciones aplicadas por el Estado a través de sus órganos y lo que se pretende con esto es la indemnización a las personas que han sufrido por este acto antijurídico.

El derecho civil clasifica a la responsabilidad en subjetiva y objetiva y como dice el autor Adrián Marcial Alzueta se “toma como punto de partida la existencia de la “culpa”, o sea en la omisión de aquellas diligencias que exigiere la naturaleza de la obligación, y que correspondiesen a las circunstancias de las personas, del tiempo y del lugar”.<sup>23</sup>

En lo que concierne a este tema de estudio, aquí lo que interesa es la responsabilidad objetiva, ya que para que se configure la responsabilidad subjetiva es necesario que se acredite la existencia de la culpa por parte del responsable. Siendo así, se analizará la teoría de responsabilidad objetiva la misma que dice que se configura cuando el sujeto responsable que debe una indemnización, ésta no se deriva de aquella conducta culposa, sino simplemente de la relación entre el hecho origen y la causa.

Esta teoría surgió a finales del siglo XIX con unos estudios que se hicieron en Alemania e Italia. Es llamada también de responsabilidad legal o de riesgo creado. Esta doctrina se encuentra fundamentada en el Código Civil Francés y posteriormente fue definida por Barassi en Italia.

En la responsabilidad objetiva no se necesita de la conducta del sujeto, de su culpabilidad o intencionalidad; lo único que importa aquí es exclusivamente el daño producido, basta que se produzca dicho daño para que su autor sea responsable, cualquiera que haya sido su conducta, haya o no culpa o dolo de su parte. El que crea un riesgo, el que con su actividad o su hecho causa un daño a la persona o propiedad de otro, debe responder de él.

A través de la historia, se le ha denominado responsabilidad objetiva, teoría del riesgo, teoría del riesgo creado, teoría del riesgo provecho, teoría del riesgo industrial, riesgo profesional, riesgo de la propiedad, riesgo social, etc. Las denominaciones más comunes son las tres primeras.

---

<sup>23</sup> Cfr. Marcial, Adrián. (1977): Responsabilidad Limitada en el Derecho de la Navegación. Editorial Plus Ultra. Buenos Aires. p. 27.

Como se habló en el punto anterior, la teoría del riesgo es aquella que responde, en cualquier circunstancia, por realizar una actividad peligrosa para terceros. Esta teoría como se puede ver tiene ciertas ventajas, tales como reducir el peso de la prueba para la víctima.

La responsabilidad objetiva es extraña a toda idea de dolo o de culpa y deriva exclusivamente de la existencia del daño. Lo que en la práctica significa que a la víctima le bastará probar el daño y el hecho que lo generó; no necesita probar la culpa o dolo de su autor. Será éste quien deberá acreditar una circunstancia eximente de responsabilidad, si quiere relevarse de la que pesa sobre él (y siempre y cuando sea posible tal alegación de exención).

En la mayoría de los tribunales extranjeros, se considera la necesidad de la culpabilidad como una exigencia de justicia con respecto al responsable. Con respecto a esto es importante saber que la carga de la prueba de la culpa resulta muy difícil para la víctima, de manera que quien es responsable por utilizar la cosa riesgosa, es al que le corresponde demostrar que el hecho dañoso se produjo por fuerza mayor o caso fortuito, por culpabilidad de un tercero o por culpabilidad exclusiva de la propia víctima.

En este tipo de casos como los daños ocasionados por ruido, que viene a ser de tipo ambiental, puede ser muy difícil para el demandante y mucho más fácil para el demandado probar los hechos relativos a la existencia o a la ausencia de una relación de causa-efecto entre un acto del demandado y el daño, de modo que muchas legislaciones contemplan disposiciones que tienden a reducir la carga de la prueba en favor del demandante por lo que se refiere a la demostración de la culpa o la causalidad.

Las decisiones de los jueces y tribunales requieren la apreciación y valoración de circunstancias o sucesos que no están a su disposición, sino a la de las partes en el proceso o a la de terceros.

Este problema sobre la carga de la prueba también es analizado en la sentencia del Caso Delfina Torres vs. PetroEcuador, en donde se menciona que es un principio fundamental que en un proceso o en una controversia judicial prueben los hechos que sustenten el derecho pretendido.

Esta carga de la prueba no es una obligación pero si es fundamental para poder dar elementos suficientes a los jueces para su análisis al momento de fallar en determinado caso. Para que el juez o tribunal puedan adoptar una decisión fundada, es necesario que alguna de las partes le proporcione los elementos probatorios que le permitan alcanzarlo.

La inversión de la carga de la prueba opera con carácter más general como presunción (rebatible por prueba contraria) de culpa del causante de cualquier daño y como consecuencia, en principio, de cualquier clase de actividad.

### **2.3.1 Responsabilidad Objetiva en el Derecho Aeronáutico**

En el Derecho Aeronáutico, y como resultado del Convenio de Roma de 1952 se fija una de sus finalidades, siendo ésta el establecimiento de un régimen de responsabilidad objetiva en materia de daños ocasionados a terceros en la superficie, tal como se estableció en el Convenio de Roma de 1933.

Con el fin argumentar que en el Convenio de Roma de 1952 se quiso imponer un sistema de responsabilidad objetiva en materia de daños ocasionados a terceros en la superficie, es necesario tener en cuenta los siguientes comentarios:

Según lo establecido en el artículo uno del Convenio, el operador se considera responsable por el simple hecho que el daño que se haya ocasionado a un tercero en la superficie haya sido en virtud del vuelo de una aeronave o de una persona o cosa caída o arrojada; sin sujetar dicha responsabilidad a ningún tipo

de consideración subjetiva. Siendo así, la víctima solo debe demostrar el hecho, el daño y el nexo causal entre ese hecho y ese daño.

Agustín Rodríguez Jurado, en su obra “Introducción al Derecho Aeronáutico”, dijo:

El régimen de responsabilidad subjetiva que se aplica al transportista aéreo, a pesar de las modificaciones esenciales que incorpora a los sistemas clásicos no alcanza para dar soluciones jurídicamente aceptables para la cuestión que en este apartado nos ocupa; por ello, en este tema se ha seguido la corriente de la doctrina objetiva, prescindiendo de toda idea de culpa, para hacer recaer la responsabilidad sobre la mera relación de consecuencia entre el hecho causa y el hecho efecto. Los primeros intentos para abandonar el sistema clásico y adoptar en cambio la tesis de la responsabilidad objetiva, tuvieron lugar en 1910 en el Congreso Jurídico Internacional para la locomoción Aérea celebrado en Verona, y luego siguieron en la reunión de Francfort de 1915, para recibir su impulso final en la Conferencia de Derecho Privado Aéreo que tuvo lugar en París en 1925, donde se encomendó a Ambrosini y Vivent el estudio del tema; sus ponencias sirvieron de base al sistema elaborado en la Convención de Roma de 1933, que es el que con muy pocas variantes han adoptado las legislaciones aeronáuticas de casi todos los países.<sup>24</sup>

Es importante mencionar aquí una sentencia dictada que se siguió Medardo Luna contra Aeroservicios Ecuatorianos C.A. AECA por daños y perjuicios en donde claramente expresa la misma que todos aquellos daños ocasionados que pueden ser imputados ya sea a malicia o negligencia de otra persona, deben ser reparados. Este fallo, al igual que en el del Comité Delfina Torres vs PetroEcuador se habla de la carga de la prueba y dice que por regla general en la responsabilidad de carácter subjetivo ésta pesa sobre la víctima, pero al existir daños producidos por las llamadas actividades peligrosas o de alto riesgo como lo es la actividad aérea, el probar esta culpa o dolo al damnificado se vuelve casi imposible de modo que se aplica lo que se mencionó anteriormente, la inversión de la carga de la prueba, con el objeto de que la víctima no quede desamparada y tenga lugar la indemnización por daños y perjuicios, en donde la persona que ocasionó dicho daño sea el que tiene que demostrar que ha observado todo el cuidado y precauciones necesarias para que no se produzca aquello que ocasionó el perjuicio, sino que se este fue el

---

<sup>24</sup> Rodríguez, Agustín. (2002): Introducción al derechos Aeronáutico. Edición virtual. p. 220.

resultado de caso fortuito o fuerza mayor, presumiendo así la culpa en el agente del daño. Siendo así, esta sentencia concluye diciendo “ya no será únicamente responsable quien obró con malicia, negligencia o impericia, sino también el individuo que creó la actividad peligrosa o utilizó el bien riesgoso”.<sup>25</sup>

---

<sup>25</sup> Cfr. Juicio ordinario N° 290-2003 que por daños y perjuicios sigue Medardo Luna contra Aeroservicios Ecuatorianos C.A. AECA.

## **CAPÍTULO III**

### **3 INSTRUMENTOS INTERNACIONALES SOBRE EL RUIDO Y EL ESTAMPIDO SÓNICO**

#### **3.1 CONVENIO DE ROMA DE 1933 (PRIMER TEXTO INTERNACIONAL DESTINADO A REGLAR LA RESPONSABILIDAD POR DAÑOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE QUE FRACASÓ)**

La primera Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo fue celebrada en París del 27 de octubre al 6 de noviembre de 1925 contando con la asistencia de representantes de 45 Estados, aquí se decidió crear un Comité de expertos Jurídicos que tendría como objetivo preparar proyectos de convenios sobre aquellas materias relacionadas con la navegación aérea internacional, siendo así, en mayo de 1926, 28 Estados enviaron sus expertos jurídicos a París formando así el Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos (C.I.T.E.J.A), en la actualidad dicho Comité fue reemplazado por el Comité Jurídico de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Se constituyeron cuatro Comisiones pero la segunda y la tercera son las que interesan para el presente trabajo ya que éstas fueron las encargadas del estudio de los problemas relativos a los daños a terceros en la superficie y al transporte.

El Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos (C.I.T.E.J.A) empezó a estudiar dichos problemas inmediatamente después de su instalación, con el fin de elaborar un proyecto que serviría como base para la realización de un Convenio Internacional que reglara lo antes mencionado.

Este grupo de juristas trabajó arduamente para poder alcanzar los objetivos perseguidos.

El trabajo principal fue confiado a Ambrosinni, cuyo proyecto fue aprobado en Budapest en 1930, en donde se consagraba la más rigurosa responsabilidad objetiva para responder los daños. Al elegir este sistema de responsabilidad, daba lugar a una regulación complementaria sobre garantías, misma que fue aprobada en 1932 en Estocolmo.

Al año siguiente el Proyecto final del Convenio fue formado por la reunión de los textos anteriores, y así se sometió a una discusión definitiva en Roma en mayo de 1933 con la participación de 44 países.

Después de largas conversaciones y concesiones mutuas sobre la importancia de contar en el Derecho Internacional con un texto unificador de soluciones, se logró realizar el Convenio De Roma el cual fue abierto a la firma 29 de mayo de 1933 y lo suscribieron 21 naciones.

Este Convenio fue el primer instrumento de carácter internacional que está destinado a regular la responsabilidad en el campo aeronáutico relacionado por daños a terceros en la superficie.

El Convenio hacía referencia a los daños causados en el territorio de un Estado contratante por una aeronave matriculada en otro Estado contratante.

En este primer Convenio se puede observar que la responsabilidad corría por parte del explotador, ya que según este instrumento, era la persona que tenía la disposición de la aeronave y la usaba a su propia cuenta, pero este concepto se modificó en el Convenio de 1952.

Según Videla Escalada, en su libro "Derecho Aeronáutico Tomo IV, Volumen B", el criterio para contemplar los daños a reparar era amplio y no se exigía que

éstos hayan sido producto de un accidente, por lo que había que indemnizar todos aquellos perjuicios que fueron originados por una aeronave en vuelo a terceros en la superficie, pero esto sólo podía ser si se establecía que el daño existía y provenía de ésta. Para esto se requería que haya un nexo causal entre el hecho dañoso y el perjuicio sufrido por un tercero en la superficie.

La responsabilidad también se atribuía a aquella persona que sin tener la disposición de la aeronave, la usaba sin el consentimiento del explotador, esto quiere decir al que se lo consideraba según Videla Escalada “al usuario ilegítimo, quien respondía en las mismas condiciones que el explotador”.<sup>26</sup> En este caso, solo la persona extraña que usó la aeronave sin el consentimiento de dicho explotador, era el responsable en caso de haber cometido alguna falta.

El Autor José Bonet Correa en su Libro “La Responsabilidad en el Derecho Aéreo” claramente expresa que en este primer texto de 1933, la responsabilidad contemplada está a cargo de aquella persona que explota la aeronave, siendo esta responsabilidad de carácter objetiva, limitada, garantizada e inderogable

El Convenio imponía al explotador responsabilidad ilimitada si éste no contrataba seguros o constituía garantías que aseguraban la reparación de los perjuicios que podían ocurrir.

Como se puede ver, para este Convenio era de suma importancia la garantía de las obligaciones que tiendan a resarcir aquellos daños ocurridos por el explotador, pero no se reducía a exigir un seguro en todos los casos sino que también aceptaba otro tipo de seguridades tendientes a afianzar los derechos de los damnificados.

---

<sup>26</sup> Cfr. Videla, Federico. (1969): Derecho Aeronáutico. Víctor de Zavallía Editor. Buenos Aires. p. 550

A pesar de todos los esfuerzos para poder lograr un Convenio importante que ayude en materia de aviación civil, éste fracasó ya que sólo fue ratificado por España, Rumania y Bélgica y más tarde por Brasil y Guatemala, por lo que no logró la esperada vigencia internacional.

Muchos autores como Emiliano Casado Iglesias y el tan mencionado autor de este estudio Federico Videla Escalada dicen que el fracaso de este instrumento internacional se debe principalmente a la falta de regulación de las garantías, ya que éstas no supieron satisfacer las necesidades de los interesados.

Así mismo el Doctor Emiliano Casado Iglesias expresa en su obra “La Responsabilidad por Daños a Terceros en la Navegación Aérea” que el Convenio de Roma de 1933 es “muy parco en las ya insuficientes normas que contiene de aplicación a la responsabilidad por los daños a los terceros en la navegación aérea internacional”.<sup>27</sup> Este Convenio según el Doctor Casado en su esta obra, está dictado con un fin exclusivo que es la protección de los terceros inocentes.

Es bueno mencionar que si bien este Convenio no alcanzó como se dijo anteriormente un gran número de ratificaciones y fracasó como legislación positiva internacional sirvió para el desarrollo del Derecho Aeronáutico y para posteriormente crear el Convenio de Roma de 1952.

Gracias al Convenio de Roma de 1933 existe un gran aporte en cuanto al progreso respectivo a la creación de una legislación uniforme internacional encargada de regular la aviación civil.

Los principios consagrados aquí son muy valiosos y éste representó un importante antecedente para el desarrollo jurídico sobre este tema. La mayoría de principios y reglas consagradas en el Convenio de 1933 fueron acogidos

---

<sup>27</sup> Cfr. Casado, Emiliano. (1965): La Responsabilidad por Daños a Terceros en la Navegación Aérea. Universidad de Salamanca. p. 94.

posteriormente en el Convenio de Roma de 1952, el cual modificó los errores que se encontraron en el primero.

### **3.2 CONVENIO DE ROMA SOBRE DAÑOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE POR AERONAVES EXTRANJERAS, 1952, (VIGENTE)**

Este convenio es el que se encuentra en vigencia a partir de 1952 y como se dijo anteriormente, éste se encargó de mejorar aquellas deficiencias que tenía el de 1933, era de suma importancia que se redacte uno que en verdad regule aquellos temas referidos a daños a terceros en la superficie por aeronaves. Siendo así es pertinente mencionar los aspectos que vienen a continuación.

#### **3.2.1 Antecedentes**

Era evidente que la aeronavegación venía creando un riesgo en la población que cada vez se hacía mayor, y viendo la necesidad de tener un instrumento internacional que regule ciertos aspectos sobre la aeronavegación como los daños que se ocasionan en la superficie por aeronaves, el Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos tomó la iniciativa para llevar a cabo el Convenio de Roma de 1933 que por ciertas falencias fracasó.

Después de algún tiempo, en el año 1946, se puede observar como la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) fue la promotora de someter a revisión la Convención de Roma de 1933, y en 1951, luego de varios trabajos y asambleas, dicha Organización preparó un proyecto definitivo que sirvió de base para los trabajos realizados en la Conferencia de Roma de 1952; siendo así, se firmó el 7 de Octubre de 1952 el Convenio de Roma que modifica el Convenio de 1933.

Este instrumento fue aprobado en nuestro país por Decreto Legislativo de 6 de noviembre de 1957 y publicado en el Registro Oficial No. 390, de 18 de diciembre de 1957.

El Presidente de la República de aquel entonces Dr. Camilo Ponce Enríquez, por Decreto No. 444 de 21 de marzo de 1958, dispone la adhesión, por parte del Ecuador al Convenio de Roma en el Registro Oficial No. 595 de 21 de agosto de 1958. Pero la notificación de este hecho, se llevó a cabo el 12 de mayo de 1958 y entró en vigor el 10 de agosto del mismo año, según la lista proporcionada por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). El texto se publicó en el Registro Oficial No. 115 del 28 de enero de 1980.

### **3.2.2 Ámbito de acción y objeto del Convenio**

El principal objetivo de este convenio fue el de corregir aquellos errores que tenía el de 1933, para así poder realizar un instrumento que en verdad sea atractivo internacionalmente y lograr la ratificación necesaria que no se obtuvo con el primero.

En cuanto al ámbito de aplicación, se pueden decir que éste surge de su artículo 23, mismo que expresa que éste se aplica a los daños ocasionados a terceros en la superficie ocurridos sobre el territorio de un Estado contratante y provenientes de una aeronave matriculada en el territorio de otro estado contratante, todo esto en concordancia con el artículo uno. Es aquí en donde se ve como se muestra el carácter internacional del convenio ya que habla de los Estados contratantes, es decir, los daños que llegaren a causar las aeronaves a los terceros en la superficie que se encuentren en otro país contratante distinto del de la matrícula de la aeronave.

Esta explicación es muy importante como dice el autor Federico Videla, “es la correcta fijación del campo de vigencia del Convenio”<sup>28</sup> esto es porque si los daños ocurridos en el territorio de un Estado son originados por una aeronave que tenga la nacionalidad de ese mismo Estado, entonces la aplicación correcta para reparar aquello, sería la ley interna, y por otro lado, si este daño del que se trata es ocasionado en el territorio o ya sea la aeronave de un

---

<sup>28</sup> Videla, Federico. (1969): Op. Cit. p. 592

Estado no contratante, no se podría someter a las normas del Convenio de Roma.

Por otro lado se puede observar cómo este Convenio excluye y no lo hace formar parte de su ámbito de aplicación “a los daños causados en una aeronave en vuelo o a las personas o bienes que estén a bordo de la misma”.<sup>29</sup>

También es importante mencionar que en virtud de lo que establece el artículo uno del Convenio, es claramente determinable la intención de establecer un régimen de responsabilidad objetiva por los daños que se ocasionen a terceros en la superficie: “La persona que sufra daños en la superficie tiene derecho a reparación en las condiciones fijadas en este Convenio, con sólo probar que, los daños provienen de una aeronave en vuelo, o de una persona o una cosa caída de la misma”.<sup>30</sup>

En cuanto a la aplicación territorial, este instrumento lo es, a los territorios de un Estado que lo ratifiquen o se adhieran al Convenio y a todos los demás territorios cuyas relaciones exteriores sean responsables dichos Estados.

En el aspecto temporal de la aplicación de este Convenio, éste entra en vigor, entre aquellos Estados que lo ratifiquen, según lo dispuesto en su artículo 33, “al nonagésimo día del depósito del quinto instrumento de ratificación. Para cada uno de los Estados que depositen su instrumento de ratificación después de esa fecha, entrará en vigor el nonagésimo día del depósito de tal instrumento”.<sup>31</sup> Y éste debe ser registrado en las Naciones Unidas por el secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

En cuanto a iniciar alguna acción por responsabilidad, el Convenio fija un plazo de seis meses y si la víctima se pasa de este tiempo sólo puede cobrar su

---

<sup>29</sup> Cfr. Convenio sobre Daños causados a terceros en la superficie por Aeronaves Extranjeras. Artículo 24.

<sup>30</sup> Cfr. *Ibidem*. Artículo 1.

<sup>31</sup> Cfr. *Ibidem*. Artículo 33.

indemnización de lo que quede sin distribuir de las otras víctimas, y el plazo de prescripción que establece este instrumento es de dos años.

Es claro que una vez que entró en vigor el Convenio de Roma de 1952, automáticamente se derogó el de 1933.

### **3.2.3 El Ruido y el Estampido Sónico en el Convenio de Roma**

De la historia de la aviación se puede observar que son pocas las aeronaves que se impactan en la superficie produciendo así graves perjuicios en la misma, tal es el caso que a lo largo de los años se puede ver como la aviación ha crecido de una manera extraordinaria y con ella la seguridad de las aeronaves, haciendo que el peligro antes mencionado sea casi remoto. Pero es imposible obviar que así como la seguridad se ha incrementado, también se ha incrementado el potencial y volumen de las aeronaves, haciendo que se cree un nuevo factor de peligro para el hombre como lo es el ruido, tema de este estudio e investigación.

Al modo de ver de los tratadistas aeronáuticos internacionales como lo es Federico Videla, el ruido en la actualidad, es “el más interesante de los hechos generadores de responsabilidad por daños en la superficie”.<sup>32</sup>

Este problema de ruido que causan las aeronaves es muy complejo y trae conflictos entre los explotadores de las mismas, los operadores de los aeropuertos y obviamente lo que nos interesa en este estudio, los terceros en la superficie y el estado en el que se produjo el daño.

En las Octavas Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial, realizadas en Buenos Aires del 27 al 30 de octubre de 1975, el autor Miguel Sáenz Sagaseta de Ilurdoz dice que en una ocasión el Comité Jurídico de la Organización de Aviación Civil Internacional

---

<sup>32</sup> Cfr. Videla, Federico. (1969): Op. Cit. p. 657

(OACI) planteó excluir al ruido y estampido sónico del Convenio de Roma para que sea este problema regulado por un instrumento distinto y el autor opina que desde un punto de vista práctico pueda que este planteamiento sea acertado.

Después de analizar el respectivo Convenio sobre el que se está tratando, se puede observar que al parecer éste no trata sobre el resarcimiento de los daños ocasionados por el ruido de las aeronaves a terceros en la superficie. Es por eso que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) realiza un análisis de esta problemática, con el fin de reformar el Convenio de Roma de 1952, en el que resuelva el tema sobre el ruido. Siendo así, este origen de resarcir los daños causados por ruido se planteó de acuerdo a los primeros vuelos de aviones que existían, pero por un tiempo se superó este tema y posteriormente apareció de nuevo cuando surgieron las aeronaves a reacción.

Los profesores Mario Folchi y Eduardo T. Consentino hablan en su libro “Derecho Aeronáutico y Transporte Aéreo” de una manera muy somera pero específica sobre el ruido y la Convención de Roma, en donde expresan que el análisis de dicho Convenio es insuficiente para determinar si el ruido y el estampido sónico se encuentran o no comprendidos en el ámbito de aplicación del mismo

Los daños causados en la superficie por el ruido de las aeronaves pueden ser diferentes ya que algunos afectan a las personas causándoles enfermedades como problemas nerviosos o también sufrir cardiopatías, pero estos daños pueden ser a su vez causados no solo a personas sino a inmuebles, causándoles la ruina o también la desvalorización de aquellos bienes raíces que se encuentran cerca de los aeropuertos.

De lo anteriormente expuesto se puede ver que el ruido que causa una aeronave y el estampido sónico de la misma trae un grave daño a los terceros en la superficie, y siendo así, se puede decir que la más acertada regulación

para este tema es aquella que contiene normas relativas a la responsabilidad en la superficie, es decir, el Convenio de Roma de 1952, ya que éste lo que pretende es reparar aquellos daños originados de las aeronaves, buscando el imputar una responsabilidad por los mismos, y como se habló en el capítulo anterior, ésta será extracontractual y objetiva.

Es claro que el Convenio no habla específicamente del ruido, pero al ser éste un tema actual del Derecho Aeronáutico que está causando problemas a terceros en la superficie, y como se dijo en el párrafo anterior, que éste instrumento es el que regula o contiene normas relativas a la responsabilidad en ella, vendría a ser el esqueleto para poder solucionar y resarcir cualquier daño causado por una aeronave, para luego junto con ésta, analizar otros instrumentos ya sean de carácter internacional o interno de cada Estado que serían un sustento para completar un problema tan actual como lo es el del trabajo que se está realizando.

Cualquiera de los daños ocasionados por un excesivo ruido de una aeronave constituye perjuicios a terceros, por lo que se debe dar lugar a las indemnizaciones correspondientes.

Es importante mencionar que en el Convenio de Roma de 1952, en su artículo uno, establece que no habría derecho a reclamar la reparación de perjuicios causados por el ruido una aeronave si estos daños provienen del solo pasaje de las aeronaves, siempre que vuelen de conformidad con los reglamentos de tránsito aéreo aplicables.

Pero de lo estudiado y como dice Federico Videla, no se cree que estas expresiones antes mencionadas, excluyan la responsabilidad por daños causados por el ruido de las aeronaves.

Algo que es muy importante señalar es que este Convenio de Roma de 1952, es más estricto que el de 1933, siendo así, al decir que los daños ocasionados

deben provenir de una aeronave “en vuelo” se refiere desde que “se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje. Si se trata de una aeronave más ligera que el aire, la expresión "en vuelo" se aplica al período comprendido desde el momento en que se desprende de la superficie hasta aquel en que queda amarrada nuevamente a ésta”.<sup>33</sup>

Antes de redactar el Convenio de Roma de 1952, hubo una reunión en Taormina, en donde no se planteó el problema de resarcir los daños ocasionados por el ruido de una aeronave, pero en México ya se trató esto y al parecer quedó excluida cualquier reparación del daño causado por este motivo. Un delegado británico junto con el tratadista Ambrosinni manifestaron su deseo de reparar los daños causados por el ruido. Pero al final se excluyó dicha reparación cuando los daños son ocurridos por el hecho del paso de la aeronave a través del espacio aéreo de conformidad con los reglamentos de tránsito aéreo aplicables.

Es por eso que Federico Videla critica la manera en que el Convenio regló este problema, y explica el por qué en el momento que se tuvo la oportunidad de enmendar este error, se lo hizo en una sesión del Subcomité del comité Jurídico de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), celebrada en Oxford en 1966 y en la reunión especial sobre el ruido de las aeronaves llevada a cabo en Montreal en 1969.

Este problema de carácter internacional ha dado lugar a grandes discusiones ya que el perjuicio que se está creando por el ruido de las aeronaves y el estampido sónico de las mismas, ya no es algo que se pueda dejar a un lado, todo lo contrario, es un tema tan importante que ha sido necesario regularlo con el fin de poder lograr la imputación de los daños ocasionados debido a este factor.

---

<sup>33</sup> Cfr. Convenio sobre Daños causados a terceros en la superficie por Aeronaves Extranjeras. Artículo 1. Numeral 2.

En relación a esto los autores Mario Folchi y Eduardo Consentino en su mencionada obra “Derecho Aeronáutico y Transporte Aéreo” aclaran que esta es una falla en el ordenamiento internacional y debido a esto se ha ido abriendo un amplio campo de acción a la construcción jurisprudencial que ha traído peculiaridades en cuanto al régimen de resarcimiento.

Pero a esto se debe decir que todo perjuicio provocado a un tercero en la superficie ya sea por el ruido o el estampido sónico de una aeronave debe ser compensado con tan solo la demostración del nexos causal entre el hecho y el daño. Pero esto no quiere decir que todo aquel perjuicio causado por el ruido va a originar el resarcimiento de daños, hay un determinado nivel de ruido que es aceptado por los Estados y esto puede legitimarse mediante una verificación de los organismos técnicos que sean competentes en la materia.

Este planteamiento fue recogido por el Subcomité Jurídico de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en donde se puso en relieve esta problemática y elaboraron así las normas y métodos internacionales adoptados por el Consejo el de 2 de abril de 1971, que constituyen el ya mencionado Anexo 16.

Lo principal de esta reglamentación tiene que ver con el otorgamiento de un certificado mediante el cual el Estado de matrícula de la aeronave homologa el cumplimiento de los requisitos que se encuentran especificados en dicho Anexo en materia de intensidad de ruido, contemplando así una unidad internacional de referencia de exposición de ruido y se adoptan algunos mecanismos de control y procedimientos técnicos para atenuar el impacto del ruido sobre la superficie.

A pesar de las modificaciones ya mencionadas, este Convenio no tuvo las ratificaciones esperadas ya que a muchos les parece que este instrumento es de poca eficacia, como lo vemos en lo que se refiere a la responsabilidad contenida en el artículo uno del Convenio.

La exención de responsabilidad a pesar de estar claramente expresada en el artículo primero del Convenio, no es aceptada en su totalidad por la doctrina, y esto se debe a que hay ciertos autores que creen que el Convenio de Roma sólo debe y puede aplicarse a la navegación aérea realizada a base del motor clásico y además también opinan que la responsabilidad que comprende este instrumento sólo se estableció para los casos normales y que no se contempla aquellos considerados como extraordinarios debido a que son originados por el vuelo a reacción. Éste es un gran problema que aún se discute, pero la Jurisprudencia será la encargada de pronunciarse, y al parecer hoy en día ésta ya se está inclinando más a aceptar la responsabilidad y a indemnizar aquellos daños causados por el simple paso de las aeronaves debido a que en la actualidad existen condiciones y elementos nuevos que al momento en que se redactó dicho Convenio, no existían.

### **3.3 PROTOCOLO QUE MODIFICA EL CONVENIO SOBRE DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE POR AERONAVES EXTRANJERAS, FIRMADO EN ROMA EL 7 DE OCTUBRE DE 1952. (MONTREAL, 23 DE SEPTIEMBRE DE 1952)**

El Convenio de Roma de 1952 ha sido modificado en algunas disposiciones por el Protocolo de Montreal de 1978. Este Protocolo fue firmado el 23 de septiembre de 1978, y aunque ya tiene vigencia, el protocolo ha sido ratificado y adherido por un número reducido de países. El Ecuador firmó dicho instrumento el 25 de enero de 1979.

En este protocolo se modificaron algunos aspectos contemplados en el convenio de Roma de 1952, entre ellos están los siguientes:

1. Establecer la responsabilidad de conformidad con las leyes del Estado en donde se encuentre matriculada la aeronave a quien se haya confiado la explotación de la misma.

2. Uno de los objetivos más importantes de este Protocolo fue el modificar los valores de los límites indemnizatorios por la responsabilidad extracontractual surgida de los daños ocasionados a terceros en la superficie. De esta forma, se cambió el franco que era utilizado como unidad de sesenta y cinco y medio miligramos de oro a lo que se denomina "Derechos especiales de giro" (DEG), los cuales son un activo de reserva internacional creado en 1969 por el Fondo Monetario Internacional (FMI) cuyo objetivo fue el de reemplazar el oro en las transacciones internacionales; éstos vienen a ser monedas fuertes que se utilizan en comercio internacional y las finanzas, en la actualidad estas monedas son el euro, la libra esterlina, el dólar y el yen. De esta manera, los derechos especiales de giro sirve como unidad de cuenta del FMI y otros organismo internacionales, siendo así, El Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos (CITEJA), ha querido proponer este sistema de unidad de cuenta para efectos de determinar el valor a indemnizar en caso de daños ocasionados a terceros en la superficie.
3. En el momento de repartir las indemnizaciones, cuando éstas excedan los límites fijados, se da prioridad a los correspondientes a daños que estén relacionados con muertes o lesiones sobre los daños causados a bienes.
4. Existe un cambio en lo que se refiere al sistema de garantías de responsabilidad del operador. En este Protocolo lo hace un sistema más flexible y abierto.
5. Se reforman ciertos detalles que afectan al procedimiento y prescripción de accidentes.
6. En las cláusulas finales se dispone la forma y eficacia de la firma, ratificación y adhesión.

A pesar de existir un protocolo que modificó ciertos aspectos del mencionado Convenio de Roma de 1952, a muchos Estados no les terminó de convencer estos arreglos al instrumento, y es por eso que vemos la poca aceptación que este tuvo y ratificación al mismo.

Tal fue el poco interés que este Protocolo recién entró en vigor el 25 de julio de 2002. Pero como se ha dicho a lo largo de este trabajo, al ser un tema tan importante para la actualidad, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) no lo ha descuidado y se siguen realizando cada día nuevas reuniones, conferencias, proyectos, con los cuales se intentan mejorar los instrumentos internacionales que regulen la aviación civil y en particular este inconveniente referente a el daño que causan las aeronaves por el ruido que éstas producen.

Pero mientras no se redacte otro texto tendiente a regular este problema, es importante dejar claro que el Convenio de Roma por el momento es el único instrumento internacional que existe respecto al tema, y por ende es necesario no dejar de lado el análisis de sus disposiciones para los fines académicos propuestos en el presente trabajo.

## **CAPÍTULO IV**

### **4 CONSIDERACIONES DOCTRINALES, LEGISLATIVAS Y JURISPRUDENCIA, SOBRE RUIDO Y ESTAMPIDO SÓNICO**

#### **4.1 LEGISLACIÓN**

Después de todo lo expuesto anteriormente con la finalidad de comprender más el problema del que se ha venido tratando a lo largo de este estudio, es necesario revisar tanto la legislación nacional como la internacional para con esto lograr definir la responsabilidad en el Derecho Aeronáutico por daños a terceros en la superficie, producidos por ruido o estampido sónico de aeronaves y saber si cada una de las leyes comprenden este aspecto tan relevante para nuestra sociedad.

##### **4.1.1 Nacional**

###### **4.1.1.1 Constitución del Ecuador 2008**

En cuanto a nuestra Constitución se puede decir que no necesariamente contempla el ruido producido por las aeronaves pero en el Título II, Capítulo Segundo, Derechos del Buen Vivir, Sección Segunda, se refiere al ambiente sano y específicamente, el artículo 14 habla dice: “Art. 14.- Se reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, *sumak kawsay*...”<sup>34</sup> En este mismo artículo el legislador pretende que todos nos encargemos de mantener este ambiente sano ya que es de interés público.

---

<sup>34</sup> Cfr. Constitución de la República del Ecuador. (2008).

Pero como todos sabemos no sólo depende esta conservación del medio ambiente de los ciudadanos sino también del Estado, éste al ser un órgano controlador, se debe encargar de mantener el orden del país, de esta manera nuestra Constitución en el artículo 15 prevé esta situación:

Art. 15.- El Estado promoverá, en el sector público y privado, el uso de tecnologías ambientalmente limpias y de energías alternativas no contaminantes y de bajo impacto. La soberanía energética no se alcanzará en detrimento de la soberanía alimentaria, ni afectará el derecho al agua...<sup>35</sup>

Como se puede ver, la Constitución del Ecuador quiere promover un ambiente sano para que toda la sociedad pueda vivir bien y con la salud en el mejor estado posible. Es importante que el legislador haya tomado en cuenta este aspecto ya que como se ve hoy en día, la contaminación es cada vez peor y es necesaria regular esta problemática.

La contaminación acústica producida por las aeronaves afecta al medio ambiente, por lo que es necesario controlar este aspecto ya que se está violando claramente un Derecho contemplado en la norma más importante que tiene el país. Hay que respetar a cabalidad los derechos contemplados aquí y por eso se ha tratado de expedir normas que ayuden a controlar la preservación del medio ambiente y en particular lo que interesa para este trabajo, normas que regulen el problema ocasionado por el ruido.

#### **4.1.1.2 Código Aeronáutico Ecuatoriano**

Lamentablemente el Código Aeronáutico Ecuatoriano no regula la responsabilidad por daños a terceros en la superficie cuando ésta se refiere al ruido causado por una aeronave, lo único que regula esta norma en su Art. 230 es "Los daños causados por una aeronave en vuelo, por un objeto o persona

---

<sup>35</sup> Ibídem.

que caiga de la misma causan el derecho tendiente a su reparación, si se prueba que provienen de una u otra circunstancia...”<sup>36</sup>

Como se puede ver aquí, esté código no habla sobre los daños causados por el ruido de una aeronave en vuelo y siendo de esta forma existiría un vacío legal, por lo que habría que recurrir a otras normas como las internacionales que están ratificadas por nuestro país, como es el Convenio sobre Aviación Civil Internacional o Convenio de Chicago adoptado por nuestro país el 20 de agosto de 1954.

Es lamentable que no se encuentre reformada esta norma ya que siempre es necesario que las leyes internas tengan concordancia con aquellas que rigen para muchas naciones, siendo así se debería incluir un nuevo artículo el mismo que puede ir de la siguiente manera:

Los daños causados a cualquier persona por el ruido o el estampido sónico producidos por una aeronave en vuelo, deben ser indemnizados por el explotador de la aeronave una vez que se ha probado que dicho daño fue causado por dicho ruido o estampido sónico.

De esta manera como se puede ver que el ruido ya quedaría comprendido en la norma ecuatoriana y tendríamos una legislación más completa en lo que a este campo se refiere.

#### **4.1.1.3 Ley de Aviación Civil**

Al igual que el Código Aeronáutico, la Ley de Aviación civil no contempla ninguna regulación en cuanto a la responsabilidad causada por el ruido o el estampido sónico causado por una aeronave.

---

<sup>36</sup> Cfr. Código Aeronáutico. (2009): Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito.

Esta ley trata en general de la aeronavegación, de los organismos controladores, patrimonio de estos organismos, y sobre las sanciones y contravenciones que deben ser aplicadas a los explotadores, personal aeronáutico y a aquellas personas que atenten contra la seguridad de las aeronaves, pasajeros instalaciones como aeropuertos. Pero en ningún momento se trata sobre las sanciones o las indemnizaciones que se aplicarán en caso de daños ocurridos por el ruido producido por una aeronave en vuelo.

#### **4.1.1.4 Ley de Gestión Ambiental**

Esta ley pretende establecer principios que permitan regular todo aquello relacionado con el medio ambiente del país.

Es importante mencionar que el artículo 20 de este cuerpo legal expresa que para el inicio de toda actividad que suponga riesgo ambiental se deberá contar con la licencia respectiva, otorgada por el Ministerio del ramo y para esto se establece que Los sistemas de manejo ambiental incluirán estudios de línea base; evaluación del impacto ambiental; evaluación de riesgos; planes de manejo; planes de manejo de riesgo; sistemas de monitoreo; planes de contingencia y mitigación; auditorías ambientales y planes de abandono. Una vez cumplidos estos requisitos y de conformidad con la calificación de los mismos, el Ministerio del ramo podrá otorgar o negar la licencia correspondiente.

Para la operación de las aeronaves en el Ecuador, se necesita de dichos permisos con el fin de prevenir el impacto ambiental que éstas puedan provocar y así tener un mayor control respecto al ruido y daños que puedan causar en el día a día.

A su vez esta ley en su artículo 28 establece el derecho que toda persona ya sea natural o jurídica tiene derecho a participar en la gestión ambiental a través de los diversos mecanismos de participación social que se establezcan para el

efecto, y el artículo 29 determina el derecho que tiene toda persona natural o jurídica a ser informada oportuna y suficientemente sobre cualquier actividad que pueda producir impactos ambientales.

En concordancia con estos dos artículos, el Título VI, De La Protección De Los Derechos Ambientales, artículo 41 dispone que con el fin de proteger los derechos ambientales, se conceda acción pública a las personas naturales o jurídicas que sientan que se vulneraron tales derechos y el artículo 43 que estas personas pueden interponer ante el Juez competente mediante acción verbal sumaria acciones por daños y perjuicios y por el deterioro causado a la salud o al medio ambiente incluyendo la biodiversidad con sus elementos constitutivos ya sea por acción u omisión.

Con esto se puede ver que existe una normativa tendiente a regular la gestión ambiental con el fin de prevenir el impacto que éste puede llegar a ocasionar en el país y en caso de violar este derecho a tener un ambiente sano, recurrir a las autoridades competentes según lo establece este cuerpo legal.

#### **4.1.1.5 Ordenanza Metropolitana 213: Sustitutiva del Título V, "Del Medio Ambiente", Libro Segundo, del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito (reformada mediante la Ordenanza 250 en lo relacionado al Fondo Ambiental)**

Esta ordenanza 213 fue sancionada por el ex alcalde de Quito Paco Moncayo el 18 de abril del 2007 y fue publicada en el Registro Oficial el 10 de Septiembre del 2007 en la Edición Especial N° 4.

Esta norma es muy importante ya que toma en cuenta lo perjudicial que es el ruido para la salud de las personas al contaminar el medio ambiente y dice que es un deber del Distrito Metropolitano el cuidar los recursos naturales que existen para así evitar su deterioro.

La ordenanza rige para todos los habitantes del Distrito Metropolitano de Quito y su objeto es mantener a la ciudad lo más limpia posible para poder vivir de mejor manera.

En general ésta habla sobre el cuidado del medio ambiente en la ciudad de Quito, pero para la presente investigación interesa particularmente el análisis del Capítulo II que trata sobre la contaminación acústica.

El ámbito de aplicación de esta ordenanza muy clara ya que expresa que todas las normas contenidas ahí serán aplicadas a personas naturales, jurídicas públicas y privadas que produzcan u originen contaminación acústica, y esta aplicación le compete al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Aquí divide la emisión de ruido causado por fuentes fijas y fuentes móviles, y en el artículo Art. 11. 372.1 de la Ordenanza se explica o describe las fuentes móviles en donde se encuentran comprendidos los aviones, helicópteros, etc.

En la sección III del mencionado capítulo, a partir del artículo 11.365 se puede observar cómo está reglamentado la emisión de de ruido producido por fuentes móviles.

De acuerdo a esta sección, se prohíbe a las aeronaves de una hélice volar a 300 metros y a 500 metros sobre el nivel del suelo de la población a aeronaves de turbina, excepto en aquellos casos en que la aeronave esté despegando, estudio, investigación, búsqueda, rescate o situaciones de emergencia.

Los niveles de ruido producidos por las aeronaves están sujetos a las normas establecidas en Convenios Internacionales y por aquellas expedidas por las autoridades competentes.

Es importante mencionar el artículo 11.370.3 en el que para imponer las infracciones correspondientes hay q tener en cuenta el carácter internacional o

imprudente de la acción u omisión; las consecuencias que la contaminación origine, tomando en cuenta el daño que cause o el peligro que provoque; la actividad desarrollada del infractor y la reincidencia en la infracción o efecto nocivo.

En caso de cometer alguna infracción, la ordenanza establece en su artículo que la sanción será de multa de 0,40 a 2,00 RBUM (Remuneración básica unificada mínima), tomando en cuenta aquellos factores atenuantes o agravantes que deben estar comprendidos en el informe técnico resultante del trámite.

Por lo que se puede observar esta ordenanza ya contempla el resarcimiento de los daños causados por ruido de aeronaves con el objetivo de preservar el medio ambiente y evitar la contaminación acústica y los problemas que ésta puede traer a la población.

#### **4.1.2 Internacional**

##### **4.1.2.1 España y Unión Europea**

Según estudios que ha realizado la Unión Europea, el 25% de los ciudadanos europeos están expuestos a niveles de sonidos que los afectan de serias maneras y específicamente España es uno de los países que más contaminación acústica sufre, duplicando así el porcentaje antes indicado. "La situación no mejora en España", donde el cincuenta por ciento de la población vive expuesta a niveles de ruido superiores a 65 decibelios, según Isabel López Barrio, psicóloga ambiental del Instituto de Acústica del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, CSIC.<sup>37</sup>

El abogado Jorge Pinedo en su artículo publicado el 22 de noviembre de 2003 sobre el ruido de los aeropuertos, dice que uno de los principales problemas de

---

<sup>37</sup> Cfr. <http://www.consumer.es/web/es/salud/2001/04/26/43847.php>

la contaminación acústica en España se debe a la proximidad de las ciudades a los aeropuertos y la incrementación de tráfico aéreo.

El mandato constitucional español menciona en su artículo 43 que se reconoce el derecho a la protección de la salud, y el artículo 45 claramente expresa que “todos tienen el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo”.<sup>38</sup> Y a su vez menciona que “los poderes públicos serán los encargados de velar por la utilización racional de todos los recursos naturales, con el fin de proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente, apoyándose en la indispensable solidaridad colectiva”<sup>39</sup> y se puede decir que estos abarcan en su alcance la protección contra la contaminación acústica.

En la Ley Española sobre Navegación Aérea, no se menciona en ningún momento la responsabilidad causada por ruido, únicamente hace mención este cuerpo legal a la responsabilidad en caso de accidente, pero al ser éste un país con tanta contaminación acústica, se vieron en la necesidad de expedir la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.

Los motivos que llevaron a España a crear una ley que regule el ruido, se encuentran comprendidos en el mismo cuerpo normativo, y se explica que este tipo de contaminación no ha sido objeto de atención preferente en cuanto se refiere a la normativa que protege al medio ambiente.

Es muy claro este texto en su exposición de motivos al enunciar que el ruido antes de la aparición de la ley 37 carecía de una norma general reguladora y se lo atendía en su mayor parte con normas civiles.

La Unión Europea tomó conciencia, a partir del Libro Verde de la Comisión Europea sobre Política Futura de Lucha Contra el Ruido, de la necesidad de aclarar y homogeneizar el entorno normativo del ruido, reconociendo que con

---

<sup>38</sup> Cfr. Constitución Española. (1978)

<sup>39</sup> Cfr. Ibídem.

anterioridad la escasa prioridad dada al ruido se debe en parte al hecho de que el ruido es fundamentalmente un problema local, que adopta formas muy variadas en diferentes partes de la Comunidad en cuanto a la aceptación del problema. Partiendo de este reconocimiento de la cuestión, sin embargo, el Libro Verde llega a la conclusión de que, además de los esfuerzos de los Estados miembros para homogeneizar e implantar controles adecuados sobre los productos generadores de ruido, la actuación coordinada de los Estados en otros ámbitos servirá también para acometer labores preventivas y reductoras del ruido en el ambiente.<sup>40</sup>

Con lo anteriormente señalado es importante aclarar que la Unión Europea:

... en el marco de la lucha contra las molestias sonoras, establece un enfoque común destinado a evitar, prevenir o reducir con carácter prioritario los efectos perjudiciales de la exposición al ruido ambiental. Dicho enfoque se basa en la determinación cartográfica de la exposición al ruido según métodos comunes, en la información a la población y en la aplicación de planes de acción a nivel local. La Directiva tiene por objeto asimismo sentar unas bases que permitan elaborar medidas comunitarias relativas a las fuentes de ruido.<sup>41</sup>

Y para poder lograr a cabo los objetivos trazados adoptó la Directiva sobre Ruido Ambiental para que se encarguen de elaborar una ley que contenga todo lo necesario para poder legislar en cuanto a ruido se refiere. Para esto es importante saber que la directiva define al ruido como el sonido exterior no deseado o nocivo generado por las actividades humanas, incluido el ruido emitido por los medios de transporte, por el tráfico rodado, ferroviario y aéreo y por emplazamientos de actividades industriales.

Como se puede ver, aquí ya se menciona el ruido causado por las aeronaves, siendo así, España y Europa ya contarían con normativa destinada a regular la responsabilidad causada por el ruido aéreo.

El capítulo uno de la ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental contiene las disposiciones generales de la misma como son el objeto, ámbito de aplicación y finalidad de la Ley; el objeto de la Ley se encuentra establecido en su artículo uno y éste se encuentra enfocado a vigilar y reducir la contaminación acústica

---

<sup>40</sup> Ley 37. (2003): 17 de noviembre. Del Ruido. Evaluación y Gestión del Ruido Ambiental.

<sup>41</sup> [http://europa.eu/legislation\\_summaries/environment/noise\\_pollution/l21180\\_es.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/environment/noise_pollution/l21180_es.htm)

con la finalidad de reducir aquellos daños se originen de ésta ya sea para con la salud humana, los bienes o el medio ambiente.

El ámbito de aplicación de la Ley se delimita a todos los emisores acústicos de cualquier índole pero se excluye aquí las actividades domésticas, actividades militares y actividades laborales siempre y cuando éstas no excedan los límites tolerables de ruido.

El capítulo uno contiene también disposiciones que se refieren a la distribución de competencia en materia de contaminación acústica como la competencia de ayuntamientos que son los encargados de aprobar ordenanzas sobre ruido y para adaptar las existentes y el planeamiento urbanístico a las previsiones de la Ley.

El capítulo dos de esta Ley trata sobre la calidad acústica y en específico señala cuáles son los tipos de áreas acústicas, índices acústicos y mapas de ruido, mismos que son un elemento que sirven para dar una información uniforme sobre los niveles de contaminación acústica en distintos puntos del país, con el fin de objetivos de calidad y adoptar los planes de acción que correspondan.

El capítulo tres trata sobre la Prevención Y Corrección De La Contaminación Acústica, en este capítulo se enuncian los instrumentos de los que las Administraciones pueden servirse para procurar el máximo cumplimiento de los objetivos de calidad acústica.

Las medidas se dividen, con carácter general, en la acción preventiva y la acción correctora.

El capítulo cuatro trata sobre la inspección y régimen sancionador. En este caso, las infracciones se clasifican en muy graves, graves y leves.

La atribución de la potestad sancionadora recae, como principio general, sobre las autoridades locales, más próximas al fenómeno de contaminación acústica generado. La Administración General del Estado, únicamente ejercerá la potestad sancionadora en el ejercicio de sus competencias exclusivas.

Con esto se puede ver que el ruido está controlado en España gracias a esta Ley y en caso en que alguna persona se sienta gravemente afectada por el ruido causado proveniente de una aeronave, puede acudir a esta normativa para poder ser indemnizado.

#### **4.1.2.2 Argentina**

Los legisladores como Federico Videla Escalada, uno de los más importantes civilistas y especialistas en Derecho Aeronáutico argentinos han analizado profundamente la problemática del ruido como contaminación acústica en el mundo actual y las normas que existen o deberían existir para regular este tema de tanta importancia.

Para empezar, es importante revisar la Constitución de Argentina para poder comprender si ésta protege al ambiente y efectivamente, el artículo 41 expresa que “todos los habitantes gozan del derecho a un ambiente sano, equilibrado, apto para el desarrollo humano y para que las actividades productivas satisfagan las necesidades presentes sin comprometer las de las generaciones futuras; y tienen el deber de preservarlo. El daño ambiental generará prioritariamente la obligación de recomponer, según lo establezca la ley(...)”.<sup>42</sup>

El Código Aeronáutico Argentino en su artículo 155 trata sobre los daños causados a terceros en la superficie y este dice que aquella persona que sufra daños en la superficie tiene derecho a reparación en las condiciones fijadas en el capítulo de mismo código, y para que esto ocurra tan sólo se debe “probar

---

<sup>42</sup> Cfr. Constitución de la Nación Argentina. 22 de Agosto de 1994.

que los daños provienen de una aeronave en vuelo o de una persona o cosa caída o arrojada de la misma o del ruido anormal de aquella”.<sup>43</sup>

Este artículo si contiene la reparación de daños en caso de ser ocasionados por el ruido de una aeronave. Argentina es un país que se preocupa por el medio ambiente y es más avanzado en cuanto a legislación por eso se puede observar que en éste Código si se encuentra regulado este caso, a diferencia de normas de otros países que al momento de hablar de responsabilidad por daños ocasionada a terceros en la superficie, sólo contemplan la posibilidad de daños por objetos caídos de dicha aeronave.

No hay que olvidar que este artículo habla sobre el “ruido anormal” y para esto, hay que saber qué es considerado fuera de lo normal; por eso es necesario aclarar que existen serias dificultades técnicas para precisar las consecuencias exactas del ruido, especialmente en lo relativo a la superación de la barrera del sonido, pero no por este motivo hay que dejar a un lado la presencia de personas afectadas por la onda sonora de las aeronaves, y al existir estas personas afectadas, se genera lo que se conoce como terceros en la superficie, que son ajenos a la actividad aeronáutica, y que, por tal motivo, deben ser protegidos de manera especial, y esto se logra a través de la aplicación de responsabilidad objetiva, que cómo ya se habló en capítulos anteriores, ésta es una de las más típicas manifestaciones del Derecho Aeronáutico.

Ahora bien, se ha hablado en muchos momentos sobre la responsabilidad cuando una nave se encuentra en vuelo, y para poder determinar este factor, el mismo Código Aeronáutico explica en su artículo 156 cuándo se considera a una aeronave en vuelo y de esta forma indica que ésta se encontrará en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje; aquí hay que notar que este artículo tiene adopta el texto del convenio de Roma de 1952.

---

<sup>43</sup> Cfr. Código Aeronáutico Argentino.

Por último es conveniente saber a quién se considera como responsable sobre los daños antes mencionados, y el artículo 157 de este cuerpo legal establece que dicha responsabilidad recae sobre el explotador de la aeronave.

También es importante mencionar que se expidió en Buenos Aires la ley del ruido “La ley, N° 1.540”, misma que fue aprobada por la Legislatura en noviembre de 2004. El objeto de esta ley, al igual que la mayoría de leyes expedidas con el fin de regular el ruido, es prevenir, controlar y corregir la contaminación acústica, principalmente porque es nocivo para la salud de las personas y porque afecta a nuestro medio ambiente y es de aplicación en la ciudad de Buenos Aires.

#### **4.1.2.3 Perú**

Siempre hay que revisar la norma suprema de cada país, siendo así, la Constitución peruana en su Capítulo I que trata sobre los derechos fundamentales de las personas, artículo 2, numeral 22 menciona el derecho que tienen las personas a la paz, tranquilidad, al disfrute del tiempo libre y al descanso, así como a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida.

La Ley Aeronáutica Civil del Perú en su artículo 91 trata sobre las obligaciones de los titulares de permisos de operación o permisos de vuelo, y claramente expresa que todas las personas que tengan dicho permiso, ya sea natural o jurídica está obligada a renovar o modificar las aeronaves que presten servicios de Aviación Comercial, conforme a las regulaciones o restricciones sobre protección del ambiente y el ruido que adopte la Dirección General de Aeronáutica Civil;

Es importante mencionar que se aprobó la Resolución Directoral No. 103-2002-MTC-15.16, la misma que trata sobre la regulación de los niveles de ruido

permisibles para las aeronaves que operan en el territorio peruano en empresas aéreas nacionales e internacionales.

La Directiva Técnica Extraordinaria es la encargada de realizar la revisión de esta regulación con el objeto de restringir en el territorio peruano la operación de aquellas aeronaves que incumplen con las etapas de restricción de ruido, de igual forma, tienen como objeto el aprobar que los operadores aéreos ya sean nacionales e internacionales puedan programar con anticipación la aplicación de instrumentos que disminuyan el ruido provocado por las aeronaves, y de esta manera lo establecido por la Organización de Aviación Civil Internacional en materia de protección del medio ambiente.

La aplicabilidad mencionada en esta resolución será para todos los operadores nacionales e internacionales pero dichos operadores deberán contar con un permiso de operación emitido por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

En esta resolución se establecen las etapas de ruido 2 y 3, siendo así, se explica que el nivel de ruido de etapa 2 están establecidos en el anexo 1 de la Directiva Técnica Extraordinaria, mismo que corresponde al Capítulo 2 del Volumen I del Anexo 16 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), pero más altos que los límites establecidos para Etapa 3, y, por consiguiente las aeronaves que se consideran en etapa 2, son aquellas que cumplen con los niveles de ruido señalados en el anexo 1 antes mencionado y que no cumple los niveles de ruido de una aeronave de Etapa 3.

Y al hablar de nivel de ruido de etapa 3 explica que éste se encuentra establecido en el anexo 1 de la Directiva Técnica Extraordinaria, mismo que corresponde al Capítulo 3 del Volumen I del Anexo 16 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), y en base a esto, son consideradas aeronaves de etapa 3 aquellas que cumplen con los niveles de ruido señalados en el anexo 1 de la Directiva Técnica Extraordinaria.

Las aeronaves extranjeras para poder ser autorizadas a volar en el Perú, según esta resolución, deben realizar los ajustes respectivos según lo indicado por la Directiva Técnica Extraordinaria y esto es, cumplir con los niveles de ruido de etapa 3.

En cuanto a las aeronaves nacionales, en caso de no cumplir con los niveles de ruido de la etapa 3, las compañías aéreas deberán presentar a la Dirección General de Aeronáutica Civil un cronograma de modificación o reemplazo.

Con esta normativa estudiada, se puede decir que Perú ya es uno de los varios países que se está preocupando por la contaminación acústica y está entre sus objetivos prevenirla para así poder brindar a sus ciudadanos un ambiente sano.

#### **4.1.2.4 Chile**

La Constitución de Chile en su Artículo 19, numeral 8 y nueve asegura a las personas, como en la mayoría de las constituciones al derecho que tienen a vivir en un medio ambiente libre de contaminación. Y el encargado de velar por este derecho, para que no sea afectado es el Estado.

Así mismo en el artículo 19, numeral 9, se asegura a las personas el derecho a la salud. Siendo así, el país se está preocupando por promover un ambiente sano, en el que los ciudadanos puedan tener una vida buena, libre de enfermedades que pueden ser causadas por el ruido de las aeronaves, es decir que su calidad de vida sea la mejor posible.

En Chile existen varias normas encargadas de regular la contaminación acústica, pero todas tratan sobre el ruido emitido por fuentes fijas, tal como la norma de emisión de ruidos molestos generados por fuentes fijas D.S. N° 146/97 Del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, en esta norma se encarga de prevenir el ruido de fuentes fijas con el fin de obtener un instrumento jurídico que permita proteger adecuadamente a la comunidad.

Una aeronave se considera una fuente móvil por lo que no entraría en la norma antes mencionada.

El Código Aeronáutico de Chile en su Capítulo II que trata sobre la Responsabilidad por daños a terceros en la superficie, el artículo 155 expresa que en caso de producirse un daño ya sea a las personas o cosas que se encuentren en la superficie, emanada de la acción de la aeronave en vuelo o por algún objeto que caiga o se desprenda de ella, el explotador será el responsable de indemnizar estos daños.

Como se puede ver, este artículo no habla específicamente de daños causados por ruido de las aeronaves pero sí habla sobre aquel daño causado por una acción de aeronave y por lo tanto si se produce una afectación ya sea a una persona o cosa en la superficie por el ruido de la aeronave, el explotador será el responsable de la indemnización correspondiente.

#### **4.1.2.5 Estados Unidos**

En los Estados Unidos desde que la aviación se convirtió en un tema tan público, los gobiernos empezaron a dictar normas de control de ruido, de manera que los expertos en diseño de aviones, los constructores y los operadores han desarrollado aeronaves que no produzcan tanto ruido y han logrado que los procedimientos de operación sean mejores.

En este país existe la Administración Federal de Aviación (FAA) la misma que se encarga de regular todo aquello relacionado con la aviación civil. El Congreso de los Estados Unidos autorizó a la FAA Siendo así, esta administración pone a disposición el Reglamento Federal de Aviación, la cual en su parte 36, trata sobre los estándares de ruido, el tipo de aeronaves y certificación de aeronavegabilidad.

El reglamento trata sobre los niveles de ruido que pueden tener las aeronaves según su clase.

Aquí se encuentran regulados todo tipo de aeronaves y según su tamaño y su motor, deben cumplir con todos los requisitos establecidos para respetar el nivel de ruido permitido con el fin de prevenir daños a personas o cosas en la superficie.

En las principales ciudades se han expedido ordenanzas sobre el ruido, las cuales se encargan de regular el límite permitido de niveles de ruido. Los límites durante el día son más altos que durante la noche.

Entre las principales ordenanzas encontramos las de Anchorage, Alaska; Phoenix, Arizona; Los Ángeles, California; Sacramento, California; San Diego, California; San José, California; Denver, Colorado; Miami, Florida; Atlanta, Georgia; Chicago, Illinois; Boston, Massachusetts; Detroit, Michigan; Kansas City, Missouri; Omaha, Nebraska; Buffalo, New York; New York, New York; Rochester, New York; Charlotte, North Carolina; Austin, Texas; Dallas, Texas; Houston, Texas; San Antonio, Texas.

## **4.2 JURISPRUDENCIA**

### **4.2.1 Internacional**

#### **4.2.1.1 España y Unión Europea**

Europa y principalmente España es uno de los países más avanzados en temas de contaminación acústica, es por esta razón que el 13 de octubre de 2008, la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Supremo dictó una sentencia por la vulneración del derecho a la intimidad domiciliaria por el ruido causado por el sobrevuelo por aviones de la ciudad Santo Domingo en la maniobra de aterrizaje en el aeropuerto de barajas.

Los moradores de la Ciudad de Santo Domingo apelaron ante el Tribunal Supremo después de que el Tribunal Superior de Justicia de Madrid desestimara su petición.

Las normas sobre ruidos de la Comunidad de Madrid indican que el máximo permitido para zona residencial es de 55 decibelios de día y 45 de noche, en el exterior. Y en el interior lo máximo permitido es 35 de día y 30 de noche.

El tribunal Supremo condenó a AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) a indemnizar 30.000 euros a 5 vecinos de la Comunidad de Santo Domingo, 6000 a cada uno, ya que el ruido constante que producen los aviones al sobrevolar esta zona vulnera el derecho a la intimidad domiciliaria.

La sentencia otorgada por los magistrados dice que es “suficiente, por su entidad, naturaleza y duración, para generar molestias que lo trastornan más allá de los límites aceptables”.<sup>44</sup>

De acuerdo a la sentencia, el aeropuerto opera en "configuración sur" y cada tres minutos pasa un avión alcanzando los 78,3 decibelios, además los aviones volaban “entre 589 y 705 metros”, y “en intervalos de menos de tres minutos”.<sup>45</sup>

También en este fallo se ordena al Ministerio de Fomento, que es la Administración competente, a adoptar "las medidas precisas para que cese la causa de esa lesión".

Esta sentencia es de gran importancia ya que demuestra que España está luchando para preservar el medio Ambiente y servirá como doctrina para cualquier caso que se presente en el futuro.

---

<sup>44</sup> Cfr. Tribunal Supremo. (2006): Sala de lo Contencioso Administrativo. Recurso de Casación N° 1553. Derechos Fundamentales.

<sup>45</sup> Cfr. Ibídem.

Por otro lado, en Francia se pone en juego el daño producido. En el caso de Societé E.R.V.E. y otro c/ Air France, la actora adquirió en un inicio dos terrenos que se encontraban cerca del aeropuerto de Niza con el propósito de construir dos edificios con departamentos y venderlos. Se construyó el primer edificio se vendió el 100% de los departamentos. El inconveniente surgió cuando se empieza a construir el segundo edificio y se quieren vender los departamentos, Air France comienza a operar con aviones Caravelles (propulsados por turborreactores) en dicho aeropuerto, motivo por el cual solamente se logró vender un departamento.

El propietario de este departamento, junto con la sociedad E.R.V.E., demandan este hecho y éste afirma debido al ruido que causan estos aviones no logra alquilar su departamento exceptuando una vez en la que consiguió rentarlo a refugiados argelinos que fueron movidos con la urgencia, y por esto el alquiler se dio a un precio muy bajo, menor al valor normal del mercado.

El tribunal analizó el caso y emitió una sentencia en la que condenó a la parte demandada por responsabilidad por daños a terceros en la superficie.

Como se puede ver el tribunal no dictó dicha sentencia basada en la violación del derecho de propiedad sobre el espacio aéreo ya que claramente no existía dicha violación ya que la compañía funcionaba regularmente y no había violado ninguna norma legal de vuelo. En este caso se aplicó la responsabilidad objetiva, es decir los daños a terceros en la superficie.

Otro caso ocurrido con la misma compañía se planteó de diferente manera; es el caso Lablokoff contra Air France. Aquí un pareja de esposos se había mudado cerca del centro de instrucción de vuelo de la compañía y debido a este motivo y al ruido constante de los aviones, la señora sufrió una neurosis severa, provocando en ella 50% de incapacidad parcial.

En juicio, el tribunal falla de diferente manera otorgando una responsabilidad subjetiva ya que la compañía aérea no tomó las medidas adecuadas y necesarias para atenuar el ruido. En este caso, la corte estimó culpa concurrente y repartió por mitades la indemnización.

#### 4.2.1.2. Estados Unidos

En Estados Unidos la Ley Federal de Aviación otorga el dominio público del Estado referente al espacio aéreo dentro de ciertas alturas, y en el caso de los aeropuertos puede ir desde el suelo mismo. Por esta razón se impone entonces la expropiación de todos los aquellos terrenos que van a ser necesarios para llevar a cabo las maniobras de las aeronaves. En este país se plantean muchas demandas en este campo y la mayoría son aquellas que tienen que ver con “trespass” o “nuisance” o solicitaban “expropiación indirecta”.

El “trespass” es aquel que se aplica a una actividad ilícita y por esta razón se solicita su cese, pero para que esto ocurra, el vuelo de las aeronaves debe ser realizada por debajo de los niveles mínimos permitidos, esto quiere decir en donde el espacio aéreo no pertenece al dominio público del Estado. Un claro ejemplo de esto es el caso Causby en donde se logró probar que hubo una violación sobre el espacio aéreo del terreno.

Este caso ocurrió en Carolina del Norte, en donde el Gobierno Federal tenía arrendado un aeropuerto con el objeto de operar varios tipos de aviones, entre éstos se encontraban algunos bombarderos; Causby, el actor de este juicio, tenía un criadero de aves cercano a dicho sitio y sufrió daños ya que estos aviones pasaban por el criadero casi rozando los árboles.

La Corte de reclamos local aceptó la demanda, basándose en el daño material ocurrido ya que el ruido constante de los aviones estaba provocando terror a

las aves y por lo mismo, no solo la producción de éstas disminuyó, sino también llevó a la muerte a muchas de ellas.

Este juicio fue llevado a la Corte Suprema, y ésta basándose en la Ley Federal de Aviación antes mencionada, pudo entender que en este caso existía una apropiación indebida del espacio aéreo sobre la propiedad de Causby por lo que se debía una indemnización.

Un caso en el que la demanda fue rechazada es el de Highland Park, éste es un club cerca de Hunter, en donde un promedio de 50 aviones bombarderos volaban cada día causando un ruido mayor a 90 decibeles. El motivo por el que la demanda fue rechazada se debió a que el vuelo de los aviones se realizaba sobre el espacio aéreo de dominio público y otro punto importante fue que dicho club se instaló después que la base aérea, por lo que en este caso no se podía indemnizar.

## CAPÍTULO V

### 5 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

#### 5.1 CONCLUSIONES

- A lo largo del presente estudio se ha analizado la responsabilidad en el Derecho Aeronáutico por daños a terceros en la superficie, producidos por ruido o estampido sónico de aeronaves.
- El tema de la contaminación ambiental es hoy en día uno de los mayores problemas que está atravesando el mundo.
- Podría decirse que a pesar de ser un avance la aparición de las aeronaves, el resultado es parcialmente negativo ya que la aviación está contribuyendo a la contaminación ambiental mundial no solo a través del ruido sino también provocando el deterioro del aire por la presencia de óxidos y otras sustancias que son arrojadas por los motores, especialmente en zonas cercanas a los aeropuertos que son los más afectados.
- El ruido produce consecuencias fisiológicas y psicológicas perjudiciales, es por esta razón que este tema ha llamado la atención de juristas a través del mundo.
- No hay que olvidar que la Constitución del Ecuador del 2008, la carta Magna, establece el derecho a las personas a vivir en un ambiente sano, y partiendo de esta premisa se debe empezar a evaluar a los responsables por aquellos daños ocasionados ya que la degradación del ambiente es algo que día a día ocurre, pero sólo se debe admitir cierto nivel de tolerancia ante este inconveniente para poder vivir en armonía,

en sociedad y el mundo ha llegado a un punto en que estos niveles se han excedido, afectando en demasía al medio ambiente y por ende a la población.

- La aplicación de las disposiciones contenidas en el Anexo 16 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) son de suma importancia ya que éstas se redactaron con el fin de reducir aquellos daños producidos por el ruido y estampido sónico de las aeronaves y se puede decir que constituyen una base legal importante la cual debe ser utilizada en defensa del medio ambiente.
- El Ecuador lamentablemente no contiene normas internas que regulen la responsabilidad por daños ocasionados en caso de ruido, por lo que es necesario apoyarse en leyes, convenios internacionales, y además como legislación supletoria se debe aplicar normas de Derecho Administrativo y Civil, en especial aquellas que se refieren a la responsabilidad.
- El aspecto más importante contemplado al momento de establecer el resarcimiento de los daños producidos a terceros por el ruido de las aeronaves es la determinación del sujeto responsable.
- Con respecto a la responsabilidad han surgido varias tesis pero la más acertada es la del tratadista Videla Escalada, el cual atribuye la responsabilidad al explotador de la aeronave causante de la emisión del ruido, entendiéndose por explotador según el Convenio de Roma a quien usa la aeronave cuando se causan los daños.
- Hay posiciones doctrinales que cuestionan el razonamiento del tratadista Videla en donde se establece que el sujeto responsable es el explotador del aeropuerto y un claro ejemplo de esto es el pensamiento del Código Aeronáutico Francés el mismo que expresa que el explotador de una aeronave no es responsable por el ruido que ésta ocasione en las

cercanías de los aeropuertos, pero el explotador de este puede demandar al explotador de la aeronave cuando no ha seguido la reglamentación vigente.

- Ante las diferentes posiciones doctrinales hay que analizar que la aeronave es aquella que está produciendo el daño y el aeropuerto es tan solo el terreno donde ésta puede tomar contacto con la superficie o a su vez salir de ella y en este caso se debería determinar qué se entiende por cercanía o proximidad de aeropuerto.
- La responsabilidad del Estado únicamente debe aparecer de una forma complementaria, esto es si se dictaron normas defectuosas mismas que estén contribuyendo con los daños producidos por el ruido de las aeronaves. En este caso el estado puede ser demandado conforme a las normas de Derecho Administrativo, o a su vez puede ser demandado en caso de que los daños ocasionados surjan de aeronaves militares. Por estas razones no se lo debe considerar como el principal sujeto responsable.
- En síntesis, el sujeto responsable por daños a terceros en la superficie es el explotador de la aeronave emisora del ruido, causante de los daños que deben ser resarcidos.
- Las legislaciones de los países especialmente las de Latinoamérica deben empezar a preocuparse por reglamentar el problema del ruido ya que es imposible negar que con la evolución de la sociedad, éste se ha convertido en uno de los contaminantes más fuertes del medio ambiente.
- La humanidad aun no termina de entender el gran problema que es la contaminación acústica y el daño que ésta ocasiona al medio ambiente y a la salud de las personas dejando como conclusión la poca legislación y fallos pertenecientes a este tema.

## 5.2 RECOMENDACIONES

Del estudio realizado con el objetivo de determinar la responsabilidad en el Derecho Aeronáutico por daños a terceros en la superficie, producidos por ruido o estampido sónico de aeronaves, se puede recomendar lo siguiente:

- La responsabilidad generada tanto por el ruido como por el estampido sónico de las aeronaves es un tema que requiere de una solución legislativa urgente.
- Es necesario impulsar a científicos y expertos técnicos a que realicen las investigaciones pertinentes con el fin de reducir el ruido generado por las aeronaves y así evitar los daños causados por éstas.
- Deben dictarse normas internas que regulen los daños producidos por el ruido de las aeronaves.
- Se debe procurar que todos los Estados ejecuten de manera adecuada el anexo 16 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).
- Debe afirmarse el principio de libertad de circulación así como una adecuada regulación del tránsito aéreo con el fin de que se impida y sancionen aquellos daños ocasionados a terceros en la superficie y se impongan las indemnizaciones pertinentes.
- En nuestro país no se ha dado la importancia que se merece la contaminación acústica, por lo que es necesario que se empiece a concientizar a la gente, especialmente a los legisladores para que ellos sean los encargados de expedir normas que regulen el ruido en el Ecuador.

- Se debe reformar el Código Aeronáutico así como la Ley de Aviación Civil con el fin de incluir en su texto la responsabilidad originada por el ruido de las aeronaves.
- Es necesario educar a la sociedad sobre los perjuicios que conllevan la contaminación acústica y los derechos que se tiene por aquellos daños ocasionados por el ruido.
- Es importante analizar las normas y jurisprudencia internacional para poder entender más sobre un tema de tanta relevancia en el mundo, y el Ecuador siendo un país subdesarrollado, debe empezar a empaparse más sobre este problema para que así se logre un avance en el cuidado del medio ambiente.
- Se debe procurar la adopción de un nuevo Convenio Internacional sobre la responsabilidad por daños causados a terceros en la superficie por el ruido y estampido sónico.
- Es vital lograr una solución internacional del problema planteado con el fin de que cada Estado redacte legislaciones internas intentando siempre alcanzar la uniformidad legislativa en materia de responsabilidad por ruido y estampido sónico.
- Es necesario empezar a realizar campañas de concientización a la sociedad, principalmente a los países de Latinoamérica sobre el daño originado por aeronaves, con el fin de educar a las personas en este tema tan poco conocido.
- Se debe explicar a las personas del país el perjuicio que en verdad causa el ruido y estampido sónico para que en el momento de sufrir un daño ocasionado por una aeronave sepan hacer valer sus derechos y sean indemnizadas legalmente.

- Tratadistas internacionales deben empezar a difundir sus conocimientos sobre este tema para que así los países como el Ecuador puedan entender más este tipo de contaminación y el daño que causa para que así se puedan empezar a dictar normas internas tendientes a regular este problema.
- Es importante que los Establecimientos Educativos del país como la las Universidades dicten la cátedra de Derecho Aeronáutico ya que son muy pocos los futuros profesionales que saben que existe una rama del derecho tan importante que requiere de estudio y análisis para así forjar abogados con mayor experiencia.

## BIBLIOGRAFÍA

1. ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE DERECHO AERONÁUTICO Y ESPACIAL (ALADA), “Proyecto de Código Aeronáutico Latinoamericano”, Buenos Aires, 1992.
2. BAUZA, Álvaro, “El Aeropuerto como Unidad Operativa”, Editorial Suc. Martín Bianchi Altuna, Montevideo, 1982.
3. BONET, José, “La Responsabilidad en el Derecho Aéreo”, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1963.
4. CASADO, Emiliano, “La Responsabilidad por Daños a Terceros en la Navegación Aérea”, Universidad de Salamanca, 1965.
5. CHAGNON, Denis, “La elaboración de norma”, publicado en el documento de la Organización de Aviación Civil Internacional titulado “60 años de Cooperación Mundial”.
6. CÓDIGO AERONÁUTICO ARGENTINO.
7. CÓDIGO AERONÁUTICO, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito, 2009.
8. CONSTITUCIÓN DE LA NACIÓN ARGENTINA, 22 de Agosto de 1994.
9. CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, 2008.
10. CONSTITUCIÓN ESPAÑOLA, 1978.
11. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL PERÚ, 1933.
12. CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, Chicago, 7 de diciembre de 1944.
13. Convenio sobre daños a terceros en la superficie por aeronaves extranjeros Roma, 7 de octubre 1952.
14. COSENTINO, Eduardo, “Régimen Jurídico del Transportador Aéreo”, Editorial Abeledo-Perrot, Buenos Aires, 1986.
15. FOLCHI, Mario; COSENTINO, Eduardo, “Derecho Aeronáutico y Transporte Aéreo”, Editorial Astrea, Buenos Aires, 1977.
16. AECA, Juicio ordinario N° 290-2003 que por daños y perjuicios sigue Medardo Luna contra AEROSERVICIOS ECUATORIANOS C. A.

17. Jurisprudencia sobre el Caso Delfina Torres vs. PetroEcuador, R.O. Miércoles, 19 de marzo del 2003 - R.O. N° 43, N° 229-2002
18. LEY 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.
19. LEY DE AVIACIÓN CIVIL, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito, 2009.
20. LEY DE GESTIÓN AMBIENTAL, Ecuador
21. MAPELLI, Enrique, "Códigos y Leyes de Aviación Civil de Iberoamérica", Instituto De Cultura Hispánica, Madrid, 1970.
22. MARCIAL, Adrián, "Responsabilidad Limitada en el Derecho de la Navegación", Editorial Plus Ultra, Buenos Aires, 1977.
23. Ordenanza Metropolitana 213: Sustitutiva del Título V, "Del Medio Ambiente", Libro Segundo, del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito
24. REGULACIONES TÉCNICAS DE AVIACIÓN CIVIL (RDAC).
25. RODRÍGUEZ, Agustín. Introducción al Derechos Aeronáutico. Edición virtual, 2002.
26. TAPIA, Luís, "Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio", Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y de la Aviación Comercial, Madrid, 1978.
27. TAPIA, Luís, "Curso de Derecho Aeronáutico", Bosch Casa Editorial S.A., Barcelona, 1980.
28. URIARTE, Maite, "La Contaminación Acústica de la Aviación Civil", Editorial Aranzadi, 2008.
29. VARIOS AUTORES, "VIII Jornadas Iberoamericanas De Derecho Aeronáutico y de la Aviación Comercial", Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico del Espacio y de la Aviación Comercial, Buenos Aires, 1975.
30. VARIOS AUTORES, "XV Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación Comercial", Instituto Iberoamericano De Derecho Aeronáutico Del Espacio Y De La Aviación Comercial, Montevideo, 1986.
31. VIDELA, Federico, "Derecho Aeronáutico", Víctor Zavallía Editor, Buenos Aires, 1969.
32. WHEATCROFT, Stephen, "Air Transport Policy", Londres, 1964.

33. [http://europa.eu/legislation\\_summaries/environment/noise\\_pollution/l21180\\_es.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/environment/noise_pollution/l21180_es.htm)

34. <http://www.consumer.es/web/es/salud/2001/04/26/43847.php>