



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO



FACULTAD DE DERECHO
SECCION DE INVESTIGACION DE
DERECHO

**REGULACION DE LA RESPONSABILIDAD
AEREA INTERNACIONAL**

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A

Edmundo Valencia Mendoza



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

" REGULACION DE LA RESPONSABILIDAD AEREA INTERNACIONAL "

INDICE GENERAL

Indice	
<u>CAPITULO PRIMERO</u>	
La Responsabilidad Civil en General	I
I .- Introducción	I
II .- Noción.....	3
III.- Concepto	5
IV .- Naturaleza Jurídica.....	5
V .- Elementos de la Responsabilidad	6
VI .- Clasificación de la Responsabilidad Civil y Penal.....	13
<u>CAPITULO SEGUNDO</u>	
Teorías de la Responsabilidad y Nuestra Legislación	16
VII.- La Responsabilidad Subjetiva: Contractual-Extraccontractual..	17
VIII.- La Responsabilidad Objetiva o del Riesgo Creado.....	22
IX .- Teoría del Riesgo Creado en nuestra legislación.....	25
X .- La Jurisprudencia de la Suprema Corte de Justicia de la Nación	27
<u>CAPITULO TERCERO</u>	
La Responsabilidad en la Aeronáutica	33
XI .- Introducción	34
XII.- Finalidad de la Responsabilidad en la Actividad Aviadora..	39
XIII.-Carácteres propios de la Responsabilidad en el Derecho Avia- torio	40
XIV.- Los Sujetos de la Responsabilidad Aeronáutica	42
XV .- Principios de la Responsabilidad Aeronáutica	44
XVI.- Fundamento de la Responsabilidad Aeronáutica	46

CAPITULO CUARTO

Primera Parte

<u>Las Convenciones Internacionales</u>	49
XVII.- El Sistema Varsovia	50
XVIII.- La Convención de Varsovia	53
XIX.- El Protocolo de la Haya	69
XX.- Convenio Complementario del Convenio de Varsovia para -- la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, realizado por quién no sea transport ista contractual	80
XXI.- El Convenio de Montreal	93

Segunda Parte

Las Convenciones Internacionales

XXII.- Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie celebrado en Roma, Italia en 1951	98
XXIII.- Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie celebrado en Roma, Italia en 1952	104

CAPITULO QUINTO

La legislación Nacional y la responsabilidad en la actividad aviatoria	
XXIV.- La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos..	114
XXV.- La Ley de Vías Generales de Comunicación en vigor.....	114
CONCLUSIONES.....	122
BIBLIOGRAFIA	126
LEGISLACION INTERNACIONAL	129
ANEXOS	130

" REGULACION DE LA RESPONSABILIDAD AEREA INTERNACIONAL "

I N D I C E

CAPITULO PRIMERO

LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN GENERAL

I.- Introducción; II.- NoCIÓN; III.- Concepto; IV.- Naturaleza Jurídica; V.- Elementos de la Responsabilidad; a) El dolo, b) La culpa; VI.- Clasificación de la Responsabilidad Civil y Penal.

CAPITULO SEGUNDO

TEORIAS DE LA RESPONSABILIDAD Y NUESTRA LEGISLACION

VII.- La Responsabilidad Subjetiva : a) Contractual b) Extracontractual; VIII.- La Responsabilidad Objetiva o del riesgo creado; IX.- Teoría del Riesgo en nuestra Legislación ; X.- La Jurisprudencia de la Suprema Corte de Justicia de la Nación .

CAPITULO TERCERO

LA RESPONSABILIDAD EN LA AERONAUTICA

XI.- Introducción; XII.- Finalidad de la Responsabilidad en la Actividad Aviatoria; XIII.- Caracteres propios de la Responsabilidad en el Derecho Aviatorio; XIV.- Los Sujetos de la Responsabilidad Aeronáutica; XV.- Principios de la Responsabilidad Aeronáutica; XVI.- Fundamento de la Responsabilidad Aeronáutica.

CAPITULO CUARTO

Primera Parte

LAS CONVENCIONES INTERNACIONALES

XVII.- El Sistema Varsovia; XVIII.- La Convención de Varsovia; -- XIX.- El Protocolo de la Haya; XX.- El Convenio Complementario -- del Convenio de Varsovia para la Unificación de Ciertas Reglas -- Relativas al Transporte Aéreo Internacional, realizado por quince

no sea transportista contractual; XXI.- El Convenio de Montreal .

LAS CONVENCIONES INTERNACIONALES

Segunda parte

XXII.- Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie celebrado en Roma, Italia en 1933; XXIII.- Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie celebrado en Roma, Italia en el año de 1952 .

CAPITULO QUINTO

LA LEGISLACION NACIONAL Y LA RESPONSABILIDAD DE LA ACTIVIDAD AVIATORIA

XXIV.- La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;-

XXV.- La Ley de Vías Generales de Comunicación en vigor :

a) De los daños causados a los pasajeros; b) De los daños causados a los equipajes y mercancías ; c) De los daños causados a los terceros en la superficie.

CONCLUSIONES

BIBLIOGRAFIA

LEGISLACION INTERNACIONAL

VARIOS

CAPITULO PRIMERO

LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN GENERAL

I.- Introducción; II.- Noción; III.- Concepto;
IV.- Naturaleza Jurídica; V.- Elementos de la --
Responsabilidad : a) El Dolo b) La Culpa; VI.--
Clasificación de la Responsabilidad Civil y Penal.

CAPITULO I
LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN GENERAL

I.- INTRODUCCION.-

A medida en que la civilización se encauza hacia nuevas condiciones de vida, las relaciones interhumanas se tornan cada vez más complejas, el ámbito de la actividad jurídica de cada persona penetra en el de sus semejantes, pues estamos tan cerca los unos de los otros que ya casi resulta imposible actuar sin correr el riesgo de causar un daño a otro, y sin embargo tenemos que llevar a cabo una multiplicidad de actividades para nuestra subsistencia.

En la colectividad se entrelazan y entrecruzan tantos intereses, se constituyen tantos nuevos vínculos, que el derecho de cada persona tiene un contacto incesante con el de los demás, notive por el cuál sufre frecuentes atentados. La misma actividad humana contribuye a hacer que las relaciones se vuelvan un tanto peligrosas .

El desarrollo de la gran industria y más generalmente la aplicación de los grandes descubrimientos modernos, le ha dado a la responsabilidad una importancia de primera categoría. Los accidentes que sufren los que conducen un automóvil, los accidentes de que son víctimas los que utilizan los medios de transporte, - son el precio a tributar al progreso de la humanidad. La multiplicación de los accidentes debido a la utilización de los medios modernos, ha transferido el problema de la responsabilidad civil, al ubicar dentro de su ámbito una gran cantidad de litigios, que cada día son más considerables, porque las víctimas buscan un responsable a efecto de reclamarle la reparación del daño que se le ha ocasionado.

Para explicar la importancia que adquiere la responsabilidad civil, hay que tener en cuenta la tendencia de los espíritus a exigir la seguridad, se quiere estar garantizado contra todos los riesgos, y así, cuando se produce un daño, ya decíamos, se busca a cualquier precio un responsable.

Si recordamos algunos casos sobre este problema nos encontraremos que son múltiples y muy variados, así cuando una persona - en el vestíbulo de un hotel, por malas condiciones de la alfombra, - tropieza, cae y resulta dañada, ¿de quién se quejará?, de su mala suerte; de ninguna manera, reclamará daños y perjuicios al propietario del inmueble; una persona que pierde un órgano de la vista al estrellarse con un objeto que sobresale del escaparate de una tienda, en otro tiempo quizás se hubiera quejado de sí mismo, pero ahora - entablaba una demanda en contra del comerciante; y varían los casos - en los que se exige responsabilidad a médicos, notarios, abogados, patronos, empresas de transporte, etc. Desde luego hay que poner fin a estas enajenaciones, pero hay algunos casos tan complejos que obligamos a una víctima que demanda al que supone es responsable, y a su vez éste, trata de volverse contra alguien, y éste alguien descubrió otro responsable, y así, se llega a una cascada de responsabilidades.

Ahora bien, a la fecha casi no hay actividad humana que no esté reglamentada, y las instituciones jurídicas han alcanzado tal solidez, que no se concibe la actividad humana sin ellas, ya que representan para el hombre, la diferencia entre vivir en la sociedad - y el vivir como ermitaño o en una isla desierta, de entre estas instituciones jurídicas destaca una figura que si no es la más importante, si de mayor jerarquía en el derecho, es la figura de la reg-

responsabilidad a las que nos referíamos.

El problema de la responsabilidad que nos ocupa, lo planteamos sin subordinarlo al filosófico de la responsabilidad moral, - sino que la proyección esencial será en el aspecto jurídico-económico.

Tendremos en cuenta que el derecho descansa en la idea de que el hombre es responsable de sus actos y por lo tanto, el autor de un acto dañino no podrá escapar en una concepción fatalista - e determinista, a fin de liberarse de las consecuencias de su actuación.

El problema de la responsabilidad civil, consistirá en preguntarse ¿porqué el que causa un daño a una persona, debe repararlo? esta labor investigatoria será la que trataremos de avocarnos.

II .- N O C I O N

La palabra responsabilidad contiene la raíz latina 'RESPONDEO' fórmula por la cuál se vinculaba en forma solemne al deudar en los contratos verbales del derecho romano, y se decía que responsable - era aquél que respondía, por lo tanto, responsabilidad es la obligación que corresponde al responsable.

Podemos decir que responsable da la idea de repercusión - obligacional de la actividad del hombre, pero es variante, y sea - innumerables las especies de responsabilidad, conerse al campo en que se presente el problema la hay en lo civil, penal, en las relaciones de derecho público e derecho privado. La responsabilidad - no es sólo un fenómeno de la vida jurídica, sino que vincula a -- todos los fenómenos de la vida social.

La responsabilidad, es el resultado de la acción por medio

de la cual el individuo manifiesta su comportamiento frente a un deber u obligación, si su actuación es en la forma como lo indica la norma no hay problemas, esto es, ningún deber, que pudo haberse traducido en sanción o reparación.

Lo que interesa cuando se trata de responsabilidad es interiorizar el problema en la fase de violación a la norma u obligación, delante de la cual se encuentra el sujeto observando las consecuencias desagradables originadas por la violación, traducidas en medida en que la autoridad encargada de velar por los preceptos legales le imponga .

Es conveniente dejar un poco más señalado, que el problema que nos ocupará será el de la responsabilidad jurídica; que cuando por el resultado de la violación se afectan normas jurídicas y no morales, ya que entre estas normas hay una gran separación, pero sería infundado sostener una teoría del derecho extraña a la moral, ya que la finalidad de la norma jurídica se agota con mantener el equilibrio o paz social, y ésta sólo se afecta cuando la violación se traduce en daños o perjuicios. De aquí que no se trata a la responsabilidad jurídica mientras no haya daños o perjuicios, con este se señala la principal distinción entre la responsabilidad jurídica y la responsabilidad moral.

Consideramos que el aspecto importante de la responsabilidad civil, es el resultado del interés en restablecer el equilibrio económico-jurídico alterado por el daño, o sea que el fundamento de la investigación debe de estar en razón del interés, por que en éste se encuentra la razón primera de la responsabilidad en general .

III.- C O N C E P T O

Ya conceptuada la responsabilidad en sentido lato como una obligación a cumplir, en su aspecto estricto se presenta como una obligación con características especiales que la convierten en una figura autónoma y no sólo como una circunstancia inherente a la existencia de un deber. Estas características son básicamente: el estar condicionada a una obligación preexistente, y el carácter de sanción.

La responsabilidad debe comprender el aspecto subjetivo en sus dos proyecciones: el contractual y el extrcontractual, sin olvidar el riesgo creado o responsabilidad objetiva, así opinamos que la responsabilidad civil puede conceptuarse como aquella obligación a satisfacer a cargo del sujeto o sujetos que por acción u omisión de su conducta han causado un daño, por sí mismos o por alguna cosa de su propiedad, o por una persona sobre la cual se responde, o bien que la obligación se encuentre en las cláusulas de un contrato, o porque la ley así lo determine por hechos consumados en los que no haya intervenido la culpa o negligencia del obligado a responder.

IV .- NATURALEZA JURIDICA

La responsabilidad jurídica se concibe como una obligación que esana de una relación jurídica o mejor dicho de la obligación a cumplir, del deber jurídico, elemento fundamental y esencial de la relación del derecho.

La responsabilidad, podemos decir equivale a ejecutar directamente una obligación, sirve para traducir la posición de aquel que así ejecutó o no ejecutó la obligación y que cuando no puede ser obligado a ejecutarla en forma natural, va a ser condenada a

pagar daños y perjuicios.

Por lo que concluimos diciendo que la responsabilidad es sin lugar a duda una obligación a cumplir, haciendo la distinción entre obligaciones naturales y jurídicas; en las naturales su cumplimiento depende de la voluntad del obligado, la norma jurídica no lo puede obligar, si lo cumple es sólo por deber subjetivo, las jurídicas son aquellas que necesariamente deben de realizarse o abstenerse, de otro modo, se cae en el incumplimiento, y se tiene que resarcir daños y perjuicios.

7 .- ELEMENTOS DE LA RESPONSABILIDAD

Se han señalado como elementos de la responsabilidad a través de carácter esencial, otros autores reconocen varias más, -- pero nos concretaremos a analizar los que trata Rojina Villegas (1) que está de acuerdo con los que a continuación se mencionan:

- a) La comisión de un daño
- b) La noción de culpa
- c) La relación de causa - efecto entre el hecho y el daño

El análisis de cada uno de los elementos en una forma concreta es el siguiente :

Al hablar de la comisión de un daño que es causado a una persona, debe necesariamente existir el daño, éste es una condición " sine qua non " de la responsabilidad civil, o sea una disminución del patrimonio de una persona, comprendiendo también los perjuicios que son la privación de una ganancia lícita; el elemento daño debe existir para que pueda exigirse la responsabilidad civil.

(1) Rojina Villegas Rafael, Compendio de Derecho Civil, Tomo III Teoría General de las Obligaciones, p. 295 Méx. 1967.

Así vemos, que el elemento objetivo de la responsabilidad es el acto dañoso, y nuestra legislación nos señala que debe entenderse por daño (i), y que debe entenderse por perjuicio (ii), que en la mayoría de las veces acompaña al daño.

Hacemos énfasis en que el daño debe ser de carácter patrimonial para separarlo del daño moral, que se considera como la afectación que una persona sufre en sus sentimientos, afecto, honor, creencias, reputación, etc., sin embargo el legislador (iii), admite que cuando se cause daño moral por hecho ilícito, el responsable estará obligado a la reparación mediante una indemnización en dinero, con independencia de que se haya causado daño material.

El segundo elemento a tratar acerca de la responsabilidad es: La noción de culpa, habiendo responsabilidad por actos culpables, ya sea mediante una acción o una omisión.

(i).- Artículo 2103 del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales.- "Se entiende por daños la pérdida o menoscabo sufrido en el patrimonio por la falta de cumplimiento de una obligación....."

(ii).- Artículo 2109 Cb. cit. "...se reputa perjuicio la privación de cualquier ganancia lícita que debiera haberse obtenido con el cumplimiento de la obligación....."

(iii).- Artículo 1916 Cb. cit. "... Cuando un hecho u omisión de ilícitos producen un daño moral, el responsable del mismo tendrá la obligación de repararlo mediante una indemnización en dinero, con independencia de que se haya causado daño material, tanto en responsabilidad contractual, como extracontractual. Igual obligación de reparar el daño moral tendrá quien incurra en responsabilidad objetiva conforme al artículo 1913, así como el Estado y sus funcionarios conforme al artículo 1928....."

La doctrina siempre ha distinguido varios matices en el grado de responsabilidad y de culpa del transgresor; la transgresión puede realizarse debida a una culpa grave, culpa leve o culpa levísima. En cualquiera de los grados encontramos el elemento imprudencia, negligencia o descuido; se causa un daño pero no se tuvo la intención de producirlo.

La doctrina de la responsabilidad civil adoptó la misma idea que rigió al derecho penal, sobre la responsabilidad moral fundada en el libre albedrío y por eso se llama "Teoría de la responsabilidad subjetiva", para que el hombre sea responsable de sus actos, se requiere que los haya ejecutado consciente o que, también conscientemente hubiera podido evitarlos. Entonces sí por una causa fortuita o de fuerza mayor el hombre no ha podido cumplir con la obligación, no debe ser declarado responsable, porque va a responder únicamente de sus actos y no puede ser obligado a lo imposible (1).

El concepto de culpa se ha señalado como una acción u omisión imputable al deudor pero sin que haya habido de su parte intención de perjudicar a su acreedor, no se es culpable más que de la imprudencia y estamos de acuerdo con Colín et Capitat, al decir que la culpa se produce cuando el hombre no se ha conducido como debiera conducirse, que no ha hecho lo que debiera haber hecho (11). La noción de culpa debe de verse desde un punto de vista amplio de actuación del sujeto, ya sea en forma negligente o sin previsión y hasta la intención de causar el daño .

(1).- Art. 2111 del Código Civil para el Distrito y Territorio Federales. "...nadie puede ser obligado al caso fortuito, sino cuando ha dado causa o contribuido a él . ".....

(11) Colín et Capitat.

Sobre la culpa Benecasse (1) hace un resumen de las ne-
ciones de culpa expuestas por Pothier y dice que se distinguen
tres grados de culpa, a saber :

a) Culpa lata o grave, que supone en quién la comete -
una negligencia imperdonable e una completa ineptitud, ya que -
el resultado pudo haberse previsto por cualquier persona.

b) Culpa leve, se produce cuando se lleva a cabo una -
diligencia media, y el resultado hubiere podido ser previsto -
por alguien cuidadoso.

c) Culpa levísima, aquella que no trae consecuencias, y
si las trae, son de mínima importancia y se subsanan con facili-
dad, pudiendo ser prevista por persona muy diligente.

El problema se desenvuelve en torno de la culpa grave -
ya que esta llega a equipararse con el dolo, imponiéndole al re-
sponsable la obligación de reparar íntegramente el daño, --
que consiste en el restablecimiento de la situación anterior
a él, o cuando ello sea imposible, el pago del daño y los per-
juicios si los hay (ii).

La culpa y el dolo, para no dejar incompleta este pro-
blema trataremos de diferenciar estos dos importantes elemen-
tos de la responsabilidad.

(1) .- Benecasse Julián
(ii).- Artículo 1915 del Código Civil para el Distrito y
Territorios Federales .- " La reparación del daño debe con-
sistir a elección del ofendido en el restablecimiento de la
situación anterior, cuando ello sea posible, o en el pago de
daños y perjuicios "... ..

Come antes expresabamos por culpa genéricamente hablando, es el fende ansuader del acto ilícito, de la injuria, la ofensa o la mala conducta.

En esta figura se encuentran dos elementos:

- a) El objetivo, expresado en la ilicitud.
- b) El subjetivo, del mal procedimiento imputable.

La conducta reprehensible, por su parte comprende dos preyecciones. El Dolo; en el cuál se identifica la voluntad directa de perjudicar, configura la culpa en sentido amplio. Y la simple negligencia en relación a la violación del derecho ajeno, que viene a ser la culpa en sentido restringido.

La culpa una vez que se configura, puede ser productora de resultado dañoso, o sea cuando se tienen consecuencias, esto pasa del plano puramente psíquico a la ejecución material, al daño. A la responsabilidad civil sólo este resultado le interesa, vale decir que sólo a la repercusión del acto dañino en el patrimonio de otro, es a lo que se concreta la responsabilidad civil.

Ahora bien, para tratar de encontrar la diferencia principal entre la culpa y el dolo, vamos a atender a la voluntad en la ejecución del acto.

Cuando por elvicio no se toman las precauciones indispensables exigidas por el Estado para la vida gregaria, nace la culpa; esta puede ser culpa consciente, o sea cuando se ejecuta un acto con la esperanza de que no ocurrirá ningún resultado; en otro aspecto, como es la culpa inconsciente, por descuido, no se prevé el resultado de previsible.

En el dolo, según Cuello Calén, el dolo consiste en la voluntad consciente dirigida a la ejecución de un hecho delictuoso, o simplemente en la voluntad de ejecutar ese hecho(1).

(1) Cuello Calén Eugenio, Derecho Penal, p 302 Ob cit.

El dolo tiene varias especies como lo son, el directo, indirecto, calificado, etc, pero lo que nos interesa por ahora es establecer las diferencias entre el dolo y la culpa en forma clara, y con todo lo expuesto no nos queda sino repetir lo que los juristas romanos establecieron y diferenciaron entre el delito y el cuasidelito, el primero corresponde al dolo y lo conceptualizan como la violación intencional de la norma de conducta, el segundo corresponde a la culpa o cuasidelito que es el hecho por el cual una persona es capaz de ofender, obrando sin malicia, pero con negligencia no excusable en relación con el derecho ajeno, como infracción perjudicial para otro.

Ya en sentido lato diferenciados, ahora vamos a ver sus apreciaciones. Cuando nos referimos a la culpa consciente o sea a la realización de un acto, pero con la esperanza de que no se obtengan resultados, aquí, esta clase de culpa (lata) se equipara con el dolo, ya que se actúa en forma consciente al igual que en el dolo, la diferencia radica en que en uno no se desea el resultado y en el otro sí.

El tercer elemento es la relación de causa a efecto entre el hecho y el daño causado; se toma en cuenta el principio de causalidad que determina que para reputar a una persona culpable, es necesario una relación de causa a efecto, entre el hecho y el daño causado.

Rojina Villegas (1) se refiere a Enccerus Lenzana y manifiesta que el concepto filosófico, de causa no es aplicable de manera absoluta por el derecho, ya que por tal debe entenderse el conjunto de condiciones de un resultado y que ningún hecho por sí mismo o de manera aislada es capaz de producir total y exclusivamente un determinado efecto, sino que habrá que concurrir con el --

(1) OB. CIT.

conjunto de causas secundarias, para distinguir entre las causas -
eficientes y las concurrentes .

Al concurrir las circunstancias ya sea internas o extern-
as en la producción de un acto, se tendrá que imputar ese acto a -
las personas que participan en él, para que jurídicamente se deter-
mine la culpabilidad de su conducta y hacerlo reparar los daños y
perjuicios, a quién con su conducta los originó.

La culpabilidad supone necesariamente a la causalidad, el-
causante de un daño no siempre es culpable del mismo, sin embargo-
el culpable de un daño necesariamente debe ser causante del mismo
pues para calificarle de culpable, ha de ser necesario que antes -
haya causado el daño.

El legislador determina que en ciertos casos existe el --
nexo causal entre el daño y el hecho realizado, y sin embargo se -
exige de responsabilidad a aquellas personas que le causaren, pero
claro, siempre y cuando concurren ciertas circunstancias, que la
misma legislación señala, como por ejemplo: que el daño se produjo -
por culpa o negligencia de la víctima (1), por el hecho de un terco
oro (11) o en caso fortuito o fuerza mayor, estado de necesidad --
etc .

Sobre este aspecto podemos decir que es contradictorio --
pero observemos que desde el punto de vista filosófico es claro -

(1).- Artículo 1910 del Código Civil, Ob.cit." El que obran
de ilícitamente e contra las buenas costumbres cause daño a otro,
está obligado a repararle a menos que demuestre que el daño se --
produjo como consecuencia de culpa o negligencia inexcusable de -
la víctima.

(11).- Artículo 1930 Ob. Cit." Si el animal que hubie
ra causado el daño fuere excitado por un tercero, la responsabilidad
es de éste y no del dueño del animal." Operando en todos estos
casos la ausencia de responsabilidad.

que el daño ha tenido causa; pero en el sentido jurídico no existe el nexo causal para originar la responsabilidad ya que el legislador lo excluye, y analizando algunos casos en concreto diremos los siguientes :

La fuerza mayor y el caso fortuito no producen responsabilidad (i), el caso de la culpa o negligencia de la víctima (ii), - siempre y cuando el que causó el daño haya tomado todas las precauciones y el que lo recibió no repusó un deber, por justicia no se puede hacer responsable al primero.

VI .- CLASIFICACION DE LA RESPONSABILIDAD EN CIVIL Y PENAL

Con conceptos vertidos anteriormente en los que aislamos la responsabilidad moral de la jurídica, en seguida principiaremos con la necesidad de establecer una nueva distinción, y se realiza poniendo de relieve que los daños que alteran el orden social - son de naturaleza distinta, ora afectan la colectividad , ora afectan al individuo en particular, y a veces alcanza a ambos. Así tenemos que la sociedad reacciona en contra de los actos que amenazan el orden establecido, sanciona al autor con el propósito de impedir que vuelva a afectar el equilibrio social y con ese trata de evitar que este tienda a alterarlo (iii), es aquí en donde la responsabilidad se divide en responsabilidad civil y responsabilidad penal, exigiendo la acentuación de sus características diferenciales.

(1) Artículo 2111 del Código Civil Ob. cit.

... " Nadie está obligado al caso fortuito sino cuando ha sido causa o contribuido a él, cuando ha aceptado expresamente una responsabilidad o cuando la ley se la impone.

(ii) Artículo 2111 Ob. cit.

... " Cuando ha sido causa o contribuido a él f.....

(iii) MAZEAUD ET MAZEAUD, Traité Théorique Pratique de la Responsabilité Tome I, Vol. I No II.p 9 Buenos Aires, 1961.

La responsabilidad penal, presupone una perturbación social determinada por violación a la norma penal, que provoca la acción represiva por parte del Estado. Esta acción represiva no se precupa del daño a los particulares (aunque en el caso concreto se produzca), sino que se toma en cuenta el daño social, contra el cual se reacciona reprimiendo al autor, siempre tratando de conservar y restablecer el equilibrio violado o perturbado. Esta responsabilidad exige la investigación de la culpabilidad del agente o el establecimiento de la antisociabilidad de la conducta.

En el aspecto penal, se presupone en el hombre la libertad de querer, no discutiremos que aquí no se trata de eso; en los sistemas filosófico-pensales cualquiera que sea el principio, es indiscutible que la base de la imputabilidad penal está en la facultad de elección de la norma e conducta, en el sentido de que el individuo adopta una tenencia sin embargo, la posibilidad de seguir otra, lo que es cierto, por lo menos en la mayoría de los individuos, y se prueba por los debates que se elaboran dentro de la conciencia y el raciocinio, es que el hombre puede elegir entre una o varias causas de obrar puestas frente a frente.

En lo penal, no es posible negar que el daño que sufre un individuo repercute en toda la colectividad, pero no en el sentido, patrimonial, sino en lo social, y para los efectos del castigo e de la reparación del daño, es en donde se distingue uno y otro, la sociedad toma a su cargo aquello que lo afecta, y deja al individuo en particular, la acción para restablecer a costa del ofensor, el "STATU QUO" anterior a la ofensa, y le deja esta acción para que restablezca el equilibrio violado en particular, ya que de avocarse esta acción se estaría en un régimen jurídico totalitario.

Así, ciertos hechos e actos ponen en acción solamente el mecanismo respectivo de la responsabilidad civil, y otro pone en sevi

miento el sistema preventivo e represivo de la responsabilidad penal, otros acarrearán al mismo tiempo la responsabilidad civil y penal por el hecho de presentar con relación a ambos ámbitos, incidencias equivalentes, con ferse a los diferentes criterios según los cuales entra en función el órgano u órganos encargados de hacer valer la norma respectiva, así pues, es el mismo fundamento de violación de normas unas en el campo civil y otras en el penal.

Las condiciones en que surgen, son las que son diferentes, porque una resulta más exigente que la otra, tratándose de la penal se atiende al principio "NULLA CRIMEN NULLA POENA SINE LEGE", ante el cual sólo surge la responsabilidad penal; en cuanto que la responsabilidad civil emerge del simple hecho del daño o perjuicio, que también viola el equilibrio social, pero que no exige las mismas medidas para restablecerle, y hasta porque es otro el medio para lograrlo. La reparación civil reitera realmente al perjudicado su situación patrimonial anterior al daño. La sanción penal no ofrece de ninguna manera, posibilidad alguna de recuperación a la víctima, si no que su finalidad es reconstituir el orden social al estado anterior a la perturbación.

Cuando coinciden, la responsabilidad penal y la civil propician las respectivas acciones, esta es, la forma de hacerse efectivas; una ejercible por la sociedad, y la otra por la víctima; una atiende al castigo, la otra a la reparación, la acción civil, en tal caso, sufre en vaéta proporción la influencia de la acción penal. (1)

(1).- De Aguilar Diaz Jose, Tratado de responsabilidad civil, tomo I, p.17 Rio de Janeiro, 1957.

C A P I T U L O - S E G U N D O

TEORIAS DE LA RESPONSABILIDAD Y NUESTRA LEISLACION

VII.- La Responsabilidad Subjetiva : a)- Contractual
b)- Extracontractual. VIII.- La Responsabilidad Obje-
tiva o del riesgo creado. IX.- Teoría del riesgo en
nuestra legislación. X.- La Jurisprudencia de la Sup
rosa Corte de Justicia de la Nación.

VII.- LA RESPONSABILIDAD SUBJETIVA

- a). Contractual
- b). Extracontractual

Desarrolle :

Cuando el hombre por su conducta realiza actos que caen dentro del Derecho, por producir daños a personas en su integridad o en su patrimonio, se debe hacer una meditación profunda de las circunstancias que concurren tanto en la realización como en las consecuencias; y llevar a cabo mediante un sistema de valores, la determinación de la culpa generadora del daño, se tratará de determinar en que grado es culpable del daño, si pudo evitarlo, qué medidas tomó para hacerlo. Este sistema nos va a dar el grado de culpa del sujeto, y que más tarde permitirá precisar el grado de responsabilidad del autor del daño, basándose en esta regla, se ha clasificado y concretizado a la culpa en dos categorías; culpa contractual y culpa extracontractual.

En el sentido general, es cualquier violación de una obligación jurídica, incluso la violación dolosa. En un sentido más restringido, la culpa excluye al dolo, significa omisión voluntaria de las diligencias, por lo cual no previniendo las consecuencias ilícitas de una acción u omisión, se viola inadvertidamente un deber jurídico.

Ahora vamos a contemplar las dos categorías en que se genera la culpa:

- a) Culpa Contractual; es aquella imputable a una persona -- que no ha cumplido con un vínculo convencional preexistente y ;
- b) Culpa Extracontractual; aquella imputable a una persona-

per hechos ajenos a una convención de voluntades, que es el supuesto que genera esta.

Al hacer el análisis de la culpa contractual, que origina la responsabilidad contractual, vemos que nace en un contrato, y nos encontramos que el objeto de los contratos pueden ser obligaciones de dar, de hacer o de no hacer (1) y que consecuentemente del incumplimiento de un contrato atendiendo a esta distinción del objeto de la obligación contraída, da lugar al nacimiento de responsabilidad civil.

Respecto al contrato como fuente de responsabilidad civil, debemos tener en consideración al estudiar el incumplimiento de las obligaciones contractuales, las disposiciones de varias preceptos de nuestro Código Civil vigente, que señala en las disposiciones preliminares que la voluntad de los particulares no puede eximirse de la observancia de la ley ni alterarla ni modificarla. Solo pueden renunciarse los derechos privados que no afecten directamente el interés público, cuando la renuncia no perjudica derechos de terceros (ii), tenemos que los contratantes están imposibilitados a pactar en contra de las disposiciones legales, por lo que la elaboración y cumplimiento de los contratos estarán siempre bajo la vigilancia del orden jurídico, y se concede la renuncia solo a derechos privados y atendiendo a lo que para el caso la Ley misma dispone (iii).

(1) Artículo 1824 del Código Civil, Ob. cit.

....." Son objeto de los contratos : I.- La cosa que el obligado debe dar II.- El hecho que el obligado debe hacer o no hacer "

(ii) Artículo 6 del Código Civil . Ob. cit.

(iii) Artículo 7 del Código Civil . Ob. cit.

En cuanto a la obligación que tiene los contratantes de cumplir lo expresamente pactado y la responsabilidad que surge a cargo de las partes por el incumplimiento del contrato, tenemos la disposición legal que dice " los contratos se perfeccionan por el mero consentimiento, excepto aquellos que deben revestir una forma establecida por la ley"

Desde que se perfeccionan, obligan a los contratantes no sólo al cumplimiento de lo expresamente pactado, sino también a las consecuencias que, según su naturaleza, se conferen a la buena fe al uso e a la ley " (1).

La responsabilidad contractual a que se refiere nuestra legislación, comprende a los daños provenientes del incumplimiento de un contrato, en todos los demás casos se aplican las reglas de la responsabilidad extracontractual.

La responsabilidad contractual está regulada por nuestro Código Civil vigente en el libro Cuarto " De las Obligaciones - Título Cuarto " Efectos de las Obligaciones ", Capítulo Uno " Consecuencias del incumplimiento de las obligaciones"; y lo trata en la siguiente forma : El que estuviere obligado a prestar un hecho y dejare de prestarlo o no lo prestare conferen a lo convenido -- será responsable de los daños y perjuicios (11) en los términos -- siguientes : I).- Si la obligación fuere a plazo comenzará la responsabilidad desde el vencimiento de éste; II.- Si la obligación no dependiere de plazo cierto, se observará lo dispuesto en la parte final del artículo 2080. El que contraviene una obligación de no hacer pagará daños y perjuicios por el solo hecho de la contravención.

(1) Artículo 1796 del Código Civil .Ob.cit.
 (11) Artículo 2104 del Código Civil, Ob.cit.

En la responsabilidad contractual no necesariamente se exige la culpa, es suficiente el incumplimiento del contrato, en algunas casos se requiere el elemento culpa, como lo es en las obligaciones en las cuales el deudor tiene el deber de conservar e custodiar cosas ajenas en virtud de un contrato (1). Por lo demás en otras clases de obligaciones que no tienen ese objeto basta sólo el hecho que el deudor no cumpla para que sea responsable, sin que el acreedor tenga el deber de probar la culpa.

La responsabilidad extracontractual o "aquiliana":

Tiene su origen en el derecho romano que establecía que la equidad natural exige que cuando una persona cause un perjuicio a otra, -- atacando su propiedad; requiere que se le indemnice; de acuerdo con la ley aquiliana se hizo responsable a los autores de un daño, y no sólo de su culpa lata y leve, sino aún de la levísima (11).

Se ha establecido por varios autores que la responsabilidad extracontractual nace de un acto ilícito o del abuso de un derecho llevado a cabo por una persona en perjuicio de otra, no existiendo entre ellas un vínculo jurídico que las ligue, o sea que previenen por actos del hombre fuera del contrato. Si bien es cierto que ne --

(1).- Artículo 2522 del Código Civil, Ob, cit.
" El depositario está obligado a conservar la cosa objeto del depósito según la reciba y a devolverla cuando el depositante se le pida, aunque al constituirse el depósito se hubiere fijado un plazo y éste no hubiere llegado. En la conservación del depósito responderá el depositario de los menoscabos daños y perjuicios que las cosas depositadas sufrieren por su malicia o negligencia".

(11).- Rufina Villegas p. 291. Ob cit.

existe relación jurídica, si hay una obligación creada por la ley para que se respete la esfera particular de cada persona.

En esta responsabilidad la noción de culpa funciona como una presunción "IURIS TANTUM", que admite prueba en contrario; a quién se trate de hacer responsable del daño causado, deberá probar para eximirse de la responsabilidad, que en la realización de su conducta, los daños causados fueron ajenos a su voluntad.

Nuestra legislación fundamenta esta responsabilidad en el Código Civil vigente, Libro Cuarto, Título Primero, Capítulo Quinto, "De las obligaciones que nacen de los actos ilícitos".... El que obrando ilícitamente e contra las buenas costumbres cause daño a otro, está obligado a repararlo, a menos que demuestre que el daño se produjo como consecuencia de la culpa e negligencia inexcusable de la víctima (i). También encontramos fundamento de la responsabilidad que nos trata en el artículo 1928 (ii). Esta responsabilidad es por hechos ajenos y se basa en que es culpa del Estado haber elegido un funcionario e empleado torpe; entre otras cosas tenemos el ejercicio de la patria potestad (iii) responde quién la ejerce, ya que el menor está bajo su vigilancia; por maestros y artesanos, por dueños de establecimientos (iiii).

(i).- Artículo 1910 del Código Civil, ob, cit.

(ii).-" El Estado tiene obligación de responder de los daños causados por sus funcionarios en el ejercicio de las funciones que les están encomendadas. Esta responsabilidad es subsidiaria, y se le podrá hacer efectiva contra el Estado cuando el funcionario directamente responsable no tenga bienes o los que tenga no sean suficientes para responder por el daño causado".

(iii) .- Artículo 1919 del Código Civil, ob, cit...." Los que ejercen la patria potestad tienen obligación de responder de los daños y perjuicios causados por los actos de los menores que están bajo su poder y que habitan con ellos"....

(iiii).- Artículos 1920, 1923, 1924, y 1925 del Código Civil. ob cit.

Por lo que respecta a la responsabilidad por daños causados por animales es contemplada por el art. 1929 del Código Civil, que establece la responsabilidad proveniente de daños causados por animales de su propiedad, cesando la responsabilidad si demuestra que el hecho se produjo por caso fortuito, fuerza mayor, o por el hecho imputable a un tercero, o porque la víctima provocó al animal, es decir -- por culpa inexcusable de la víctima.

VIII .- RESPONSABILIDAD OBJETIVA O DEL RIESGO CREADO.

A fines del siglo pasado se inició el desarrollo de la gran industria, trayendo consigo una evolución en el orden económico, social y técnico industrial.

El empleo de nuevos instrumentos y máquinas, descubrimientos técnicos y científicos, crean nuevas fuentes de trabajo y por consiguiente un sinnúmero de accidentes originados por esa actividad. Surge así el problema de orden social y entre las relaciones del capital y el trabajo. De acuerdo con los principios establecidos por la teoría subjetiva se consideraba en aquel entonces que la responsabilidad tendría un origen legal y no contractual. En efecto, ni en los contratos de trabajo, ni en el Título sobre Arrendatarios del Código de Napoleón, ni en precepto alguno de la ley positiva, se imponía a los patronos la obligación de indemnizar a los trabajadores víctimas de algún accidente de trabajo; era necesario para el pago de la indemnización que el obrero saltara una barrera sin límite, pues resultaba casi imposible probar la culpabilidad del patrón en el accidente.

Los precursores de la responsabilidad objetiva, fueron al decir de algunos autores, los partidarios de la Escuela del Derecho Natural en el siglo XVIII, en particular THOMASICS Y HEINECCIUS, que sustentaban la opinión de que el autor del daño debía ser responsable -

independientemente de la existencia de la culpa cometida, y le hicieron para establecer la responsabilidad de personas privadas de discernimiento y, por lo tanto sin posibilidad para exigirles culpa: éste principio fué consagrado en la legislación alemana, pero aislado y finalmente desapareció sin dejar vestigio.

Otro exponente sobre esta doctrina fué el austriaco Victor Mataja (1888), que sostenía que las pérdidas provenientes de los accidentes inevitables en la explotación de una empresa, debían ser incluidas en los gastos del negocio, decía, imputar las pérdidas a las víctimas de los accidentes es, sin duda falsear el balance de la empresa (1), y que autores posteriores tradujeron en la fórmula siguiente:

"Quién desenvuelve en su propio interés una actividad cualquiera, debe sufrir las consecuencias provenientes de ellas. Y así en Francia, todos estos problemas conducen a empezar con la regla tradicional y se señala que la responsabilidad es independiente de la culpa su aparición en el Derecho Francés, señala en la historia de la responsabilidad una fecha memorable, porque con ella, por primera vez, se va a empezar con un principio que hasta entonces parecía intangible. La necesidad de una culpa para exigir la responsabilidad civil de aquél que por su actividad haya ocasionado un daño, empezó con las normas clásicas de la responsabilidad.

Ahora bien, el problema de la culpa es debatido y al atendernos al fondo, nos llevaría varios volúmenes agotarle, por lo que estamos de acuerdo con Salicrú, que dice al tratar este problema: La ley deja en libertad a los individuos para realizar todos los actos, no prohíbe sino aquellos que se conocen como causales directos de un daño. No debe prohibir aquellos que sólo llevan en sí la virtualidad de actos dañosos, siempre que se pueda creer fundadamente que tales actos pueden ser evitados a base de precaución y habilidad. Y

si la ley está permitiendo tales actos, impone a quienes los realizan tener los riesgos a su cargo, la obligación de pagar los daños respectivos, sean o no resultado de su culpa. Entre ellos y las víctimas no hay equiparación, ha ocurrido un daño y es necesario que alguien lo repare, y se considerará por justicia que aquél que obtiene provecho de la iniciativa, repare sus cargas, por lo menos en razón de ser él, el propietario de la cosa que encierra en sí un peligro potencial, -- contra la cual los terceros no disponen de defensa eficaz.

Ante estas situaciones se abandona la noción de culpa, tan -- desacreditada, para admitir que somos responsables no sólo de nuestros actos culposos, sino de todos nuestros actos puros y simples, porque los desprendemos que aquél que crea un riesgo responde de éste al llegar a verificarse. Sobre el particular, nos solidarizamos con Planiel y Ripert que sostienen que la responsabilidad objetiva bajo su apariencia más sencilla consiste en eliminar la idea de culpa en la responsabilidad, admitiendo que todo riesgo creado debe ser a cargo de la actividad que la origina (1). Y ya no como falta quien con peralte de la Administración al operar una aeronave, levanta una tolvenera y perjudica a una tintorería por ejemplo, que se encuentra al margen de las operaciones de la aeronave, las víctimas tienen derecho a la reparación y el propietario de la aeronave la obligación de satisfacerla.

Algunos juristas consideran que es peligroso abandonar la noción de culpa, sustituyéndola por la noción de riesgo creado, porque puede desalentar la iniciativa de los particulares y que en la industria se utilicen maquinarias peligrosas.

Sobre este problema, podemos decir que no opera el proteo -- de desaliente entre la industria por la teoría del riesgo, sino que -- por el contrario cada día se incrementa más y el problema de los -- riesgos, es de tipo económico y va en relación con los costos de la --

(1) Marcel Planiel J. Ripert. T. Pract D. Frances, p. 667 Tomo II

producción.

IX .- TEORIA DEL RIESGO EN NUESTRA LEVIGLACION.

El legislador de 1928 introduce en el articulo del Código Civil, la nueva teoria de la responsabilidad objetiva e del riesgo -- crecido, se consideró que ésta es una fuente de obligaciones por virtud de la cual todo hecho del hombre que causa daño a otro, por el -- uso de cosas peligrosas, obliga a la reparación, aún cuando se haya -- producido licitamente, es decir a pesar de que no exista culpa en el autor del daño.

Es en síntesis , como deducimos anteriormente, la obligación -- que tiene toda persona de responder por daños y perjuicios que otra persona puede sufrir, como resultado de actos realizados por la primera, en una forma directa e indirecta y cuando dichos actos están -- encaminados a producir un beneficio ya económico, ya placentero.

En el artículo 1913 de nuestro Código Civil vigente se establece... " Cuando una persona hace uso de mecanismos, instrumentos, -- aparatos e substancias peligrosas por el ruido, por la velocidad -- que desarrollen, por su naturaleza explosiva o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conducen o por otras causas análogas, está obligada a responder del daño que cause aunque no obre -- ilícitamente, a no ser que demuestre que ese daño se produjo por culpa e negligencia inexcusable de la víctima "...

Como vemos , nuestra legislación acepta completamente la teoría objetiva, al hacer responsable al que cause un daño aunque no obre ilícitamente, es decir sin culpa, pero da la posibilidad al que desarrolla la actividad a que no libre de la obligación de reparar el daño, demostrando que ese se produjo como consecuencia de la culpa -- de la víctima.

De lo expuesto y de acuerdo con la mayoría de los estudiosos

de este problema jurídico, consideramos como elementos de la responsabilidad objetiva los siguientes :

- A) El uso de una cosa peligrosa o el ejercicio de una actividad reputada por la ley como peligrosa.
- B) La existencia de un daño de carácter patrimonial.
- C) La relación de causalidad entre el uso de la cosa o actividad y el daño.

El análisis de cada uno de estos elementos es el siguiente:

a) Cosa peligrosa : al respecto el artículo 1913 de nuestro Código Civil vigente, señala varias cosas peligrosas:

I.- Las que son por sí mismas o por la velocidad que desarrollan.

II.- Las que conducen energía eléctrica .

III.- Las de naturaleza explosiva e inflamable.

La distinción entre una cosa peligrosa y no peligrosa es difícil establecerla, hay cosas inertes por sí mismas, y que la actividad peligrosa que pueden desarrollar procede del exterior y cesan -- cuando deja de percibir el impulso que viene de fuera (1) pero hay otros casos como dicen los autores "Dinamismo propio" (ii) que puestas en actividad funcionan en virtud de su acción propia, de la energía que desarrollan en su interior sin necesidad de que siga interviniendo la obra del hombre; son cosas que puestas en movimiento generan fuerzas dinámicas propias para continuar produciendo efectos, independientemente de la actividad humana. En estos casos entra el juego de energías que el hombre puede desatar, pero que a medida que se acrece la intensidad de esas fuerzas, aumenta la velocidad de los movimientos, y esto produce que se vuelvan más difíciles de dominar -- por completo por el hombre, su uso es peligroso, creando un riesgo --

(1) .- Planiel y Ripert, op. cit. p. 668 tomo VI pp. 669

(ii) .- Rojina Villegas, Ob. p. 277. cit.

que amenaza a los demás.

Con respecto al segundo de los elementos, el daño patrimonial ya mencionase anteriormente, sólo vale agregar que aplicando el Artículo 1916 del Código Civil vigente, observamos que hay una obligación de indemnizar cuando exista un hecho ilícito, y se faculta al juzgador para acordar la reparación moral, sobre este poderse decir que tratándose de un hecho lícito sin culpa inexcusable de la víctima, pero el daño se produjo por el uso de un aparato peligroso, sólo se indemniza el daño patrimonial causado, y no precede la reparación moral.

El tercero de los elementos; la relación de causa a efecto ya también considerada anteriormente, se le dice que una vez demostrada la relación jurídica entre el agente y el daño causado, queda probada la existencia de la acción de responsabilidad objetiva de daños y perjuicios, que se funda en el riesgo creado, de conformidad con el artículo 1913 del Código Civil para el Distrito Federal.

X .- LA JURISPRUDENCIA DE LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACION EN MATERIA DE RESPONSABILIDAD CIVIL .

La Suprema Corte de Justicia de la Nación, órgano y factor del control constitucional y de equilibrio en la aplicación del derecho positivo mexicano; ha sentado jurisprudencia definiendo lo que debe entenderse por responsabilidad extracontractual y como debe entenderse la llamada "objetiva o del riesgo creado".

Primero trataremos lo que debe entenderse por responsabilidad extracontractual según la Suprema Corte.

... " Tratándose de la responsabilidad derivada de algún acto ilícito, de dolo o de culpa grave no puede decirse que tal responsabilidad tenga como base el incumplimiento de un contrato, porque esos actos trascienden el contenido y alcance de la convención. Quién ----

intencionalmente causa un daño a otro es responsable de esos actos - independientemente de que exista entre él y la víctima un vínculo -- contractual. El que incurre en falta grave y causa con ello daños - que van más allá del incumplimiento del contrato, como sería la muerte de un pasajero en el transporte, incurre en responsabilidad extracontractual. Los actos que den origen a este tipo de responsabilidad - colocan al causante en la condición de un tercer extraño..."

La hipótesis es bastante clara, ya que independientemente de que exista un vínculo contractual entre el causante y la víctima, se desprende la responsabilidad de aquél que por la sola comisión de un hecho que entrañe un daño, y la conducta al obrar podrán ser lícitas e ilícitas, la responsabilidad directa e indirecta, objetiva o subjetiva. Cuando existe un contrato de transporte, como es el caso de la Jurisprudencia, y durante su ejecución por un accidente se llega a producir un daño al usuario, se incurre en responsabilidad extracontractual, es decir, la responsabilidad civil extracontractual absorbe a la contractual, en caso de accidente y muerte de un pasajero, ya que esta responsabilidad se conceptúa derivada del incumplimiento de un contrato de transporte.

El tipo de responsabilidad que se contempla es de carácter - objetivo; el empresario a través del conductor del vehículo, que es su empleado e representante, hace uso de mecanismos que por sí mismas dada la velocidad que desarrollan son peligrosas y pueden agregar - que al poner en servicio los vehículos, se producen un beneficio para el empresario, complementando por este hecho su responsabilidad.

Profundizando en este tema, diremos que existe concurrencia - de responsabilidad contractual y extracontractual, por parte del empresario, ya persona física o jurídica, por daños causados durante la-

ejecución del contrato de transporte, pero estas quedan absorbidas -- por la responsabilidad objetiva e del riesgo creado, y se definirá -- atendiendo a cada persona afectada por el daño, ya sea desde el punto de vista pasajero o desde el punto de vista transeúnte.

A continuación se permite citar jurisprudencia que sobre el mismo problema ha sentado la corte :

"...La responsabilidad extracontractual, sea por acto lícito -- e por el uso de instrumentos peligrosos, es independiente de que haya o no contrato, pucate que la base de la obligación del porteador no es el contrato, sino la ley, y por ese sólo existe la acción extracontractual " .. (1).

Y para dejar debidamente precisada la responsabilidad subjetiva cuando concurre con el contrato de transporte, se ha definido también lo siguiente ... " Las cuestiones del servicio de transporte de pasajeros son indudablemente instrumentos peligrosos; por la velocidad que desarrollan, y por la lentu, el daño que lleguen a causar y la consiguiente responsabilidad no pueden tener como base el contrato de transporte, sino lo dispuesto por el artículo 127 de la Ley de Vías e Generales de Comunicación (11) y los artículos 1913 y 1915 y siguientes del Código Civil para el Distrito Federal, vigente....."

Con lo expuesto la Corte al referirse a los cuestiones como instrumentos peligrosos por la velocidad que desarrollan, por interpretación deductiva que las aeronaves, que son los instrumentos peligrosos a que principalmente nos referimos, también se consideran como tales . Ahora bien, el uso de mecanismos peligrosos representan un -- peligro social por la velocidad que desarrollan, ha sido una fuente-

(1) .- Jurisprudencia.-6a época.-3a sala.- Vol.LV.-4a parte pag 294.
 (ii).- "...Los concesionarios o prestacionarios de servicios públicos de transporte de pasajeros en las vías generales de comunicación, están obligados a proteger a los viajeros y sus pertenencias, de los riesgos que pueden sufrir con motivo de la prestación del servicio.."

constante de conflictos de orden jurídico.

Una empresa de transporte es responsable del daño que se causa con sus vehículos al prestar el servicio, tanto respecto de los pasajeros como de los simples transeúntes. Sería contrario a la equidad que dicha responsabilidad estuviera sujeta a normas distintas, -- sólo por el hecho de que en un caso haya contrato y en otro no. En -- la responsabilidad contractual se atiende a la culpa y al incumplimiento del contrato por parte del transportador, mientras que en la responsabilidad objetiva, basta el uso de instrumentos peligrosos, para que deba repararse el daño causado y el obligado sólo pueda liberarse del pago de la indemnización, si demuestra que el daño se produjo por negligencia inexcusable de la víctima.

Hay casos en que concurren distintos tipos de responsabilidad, la derivada del simple incumplimiento del contrato y la proveniente del uso de instrumentos peligrosos, entonces puede ejercitarse a la vez de las acciones, pero si se demanda a una empresa de transporte por el daño causado a uno de los pasajeros en un accidente, no puede considerarse que existan dos acciones y que el interesado pueda optar entre cualquiera de ellas, casi podría afirmarse que es, junto con la responsabilidad derivada de la construcción de edificios, -- tema inagotable, vinculado o no al contrato de transporte, su incidencia en el campo práctico de las relaciones entre particulares y de éstas con el estado, proveen una excitación para que intervengan en su fijación los órganos jurisdiccionales.

Anteriormente asentábamos, que ya teórica, ya prácticamente, -- el criterio a observar en materia de responsabilidad objetiva e delictiva creemos, impone la obligación de reparar el daño a la persona-

que usó el mecanismo o aparato peligroso, simplemente que la única -- excluyente que la releva de responsabilidad es probar que hubo culpa o negligencia inexcusable por parte de la víctima.

Obsérvese lo que la Corte expone (1).

..." En estos casos no es necesario ocurrir a la ilicitud, al dolo, a la culpa grave para establecer que la persona que causó el daño con tales instrumentos debe repararlo, independientemente de que este vinculado o no con la víctima en forma contractual. El acto -- dañoso no queda ya comprendido dentro de los límites del contrato o cualquier convención relativa al mismo "...

Este criterio para señalar la responsabilidad subjetiva es claro y definitivo ; habrá responsabilidad siempre que haya culpabilidad. Cada supuesto normativo del Código Civil la establece sin dejar lugar a dudas. El legislador en forma acertada expresa con absoluta nitidez cual es la responsabilidad para cada caso. De allí que la Suprema Corte de Justicia no haya conocido problemas jurídicos en los que la interpretación judicial primera estuviera un criterio dudoso.

Se ha debatido la posibilidad de coexistencia de las responsabilidades subjetiva y objetiva, nosotros siguiendo el criterio de la Suprema Corte de Justicia de la Nación afirmamos que es posible, al respecto citaremos esta tesis relacionada con la jurisprudencia anterior.

La responsabilidad subjetiva y objetiva de que se trata respectivamente en los arts 1910 y 1913 del Código Civil vigente no se excluyen y pueden coexistir, ya que una persona que hace uso de mecanismos peligrosos por sí mismos, por su naturaleza explosiva e inflatable, aunque no obra ilícitamente, pueden además ejecutar actos ilícitos que tienden a causar daños a otras personas.

(1) Jurisprudencia, Sexta Época. 3a sala Vol LX Cuarta parte p.293.

En consecuencia el actor en el juicio de responsabilidad civil puede válidamente intentar las acciones derivadas de tales artículos, sin que pueda decirse que tales acciones son contradictorias.

-CAPITULO TERCEROLA RESPONSABILIDAD EN LA AERONAUTICA.

XI.- Introducción; XII.- Finalidad de la responsabilidad en la actividad aviatoria; XIII.- Caracteres propios de la responsabilidad en el Derecho Aviatorio; XIV.- Los sujetos de la responsabilidad aeronáutica; XV.- Principios de la responsabilidad aeronáutica; XVI.- Fundamentos de la responsabilidad aeronáutica.

LA RESPONSABILIDAD EN LA AERONAUTICA

XI.- INTRODUCCION

El hombre como materia o energía dinámica siempre anda en busca de algo nuevo: sensaciones, emociones, satisfacciones, afán de superaría que le llevan al triunfo de la encuesta emprendida, o a su propia destrucción. Así nos encontramos que el deseo del hombre por superar a la gravedad terrestre y lanzarse cuál ave a cruzar por el espacio, tiene sus antecedentes en la mitología griega con Icaro y en la mexicana con el Tze'li; en referencia al primero nos encontramos que el famoso mito griego nos refiere que: Dédalos, hábil arquitecto-ateniense construye un laberinto para Minos Rey de Creta, por haber ayudado al griego Teaco, en el asalto del Cretense; éste lo condenó a estar encerrado dentro del laberinto que él mismo construyera. Dédalos y su hijo Icaro estuvieron largas horas presos y, para poder escapar -- del laberinto, se fabricaron unas alas parecidas a las de las aves. Para ello, con cera pegaron plumas en una araña que podía mover con los brazos, en su huida Dédalos recomendó a su hijo que no se aproximara demasiado al sol, pero Icaro al sentirse tan libre como una ave, voló y acercándose imprudentemente al astro rey, que con sus rayos solares derretió la cera, las plumas se despegaron de las alas y precipitose al mar en donde murió ahogado.

El hombre dentro de la realidad siempre tuvo el deseo de acercarse científicamente de la gravedad terrestre, ha aplicado todo su ingenio y su inteligencia llegando a construir los primeros aparatos que le llevarán hasta el fin; en un principio sufre frecuentes descalabros, pero con el tiempo y la experiencia que adquiere elabora los primeros globos que se elevan con calor, primero sin tripulación y -

posteriormente a su mejoramiento, estos aparatos logran arrancar al hombre de la superficie de la tierra, para elevarlo primero y posteriormente para navegar por los cielos, hasta cruzar el espacio interplanetario.

La evolución sigue su marcha, después del globo vendrán aparatos más complejos como son las aeronaves, dirigibles, helicópteros, etc y concurrentemente al avance de la actividad aviación, surgen los problemas de índole jurídica, ya que las máquinas al cruzar por el espacio van a afectar la soberanía de otros estados, y al precipitarse a tierra van a causar daños a los pasajeros, o a los terceros que no encuentran en la superficie, desde origen o nacimiento a la responsabilidad derivada de la actividad aviación, y son tantas y tan variadas los problemas jurídicos que encontramos delitos, problemas de jurisdicción, nacionalidad, etc.

Del problema que nos ocupamos es precisamente el de la responsabilidad civil, y como anunciábamos está responsabilidad se presenta a principios de este siglo concurrentemente a la actividad aviación, en el que nace una nueva era con la novedad técnica de las comunicaciones aeronáuticas, y que en un principio fué necesario sacrificar un gran número de personas, pero todo en aras del perfeccionamiento y desarrollo de la aviación.

Con el nacimiento de esta actividad y sus problemas jurídicos, fué necesario un régimen jurídico especial para una "regulación" y así se da origen a una de las más jóvenes disciplinas jurídicas, "El Derecho Aéreo".

En un principio, en los países donde se realizaban los primeros experimentos aéreos, eran considerados por los espectadores como una no-

vedad circense, y las autoridades sólo se concretaban a que tal actividad no fuera a causar daños a la población y hasta ahí el interés.

Al transcurrir el tiempo, y en muchos años que digamos observamos que la aviación ha alcanzado un auge tal, que ha contribuido a un cambio radical en el desarrollo social, económico y jurídico de las Naciones, sobre esto, nos interesamos por ver cómo se ha reestructurado su reglamentación jurídica.

Actualmente la actividad aérea es de tal importancia que cuando nos referimos al aspecto económico, no nos referimos a miles, sino a millones y a veces hasta billones, y nos enteramos que al lado de los accidentes de aviación hacen ya los desastres y las catástrofes; al hablar de la velocidad, los cientos de kilómetros se ven desplazados por los miles e velocidades superiores al sonido (Mach).

Esta actividad requiere de una reglamentación vigorosa pero a la vez dinámica, porque como decíamos la actividad aviatoria es dinámica, cada día se descubre algo nuevo que va a servir para perfeccionar a las aeronaves, y no sólo a estas sino a todo aquello que va a contribuir a su mejor y seguro desarrollo, como son las radioayudas, el combustible, el tránsito aéreo, en fin toda la infraestructura del Legislador Aviatorio, este dinamismo técnico trae aparejado el aceleramiento de las comunicaciones, en un principio dentro de un país, después sale del ámbito nacional y entra en contacto con el de otras naciones, dando origen al internacionalismo, que es la característica esencial de las actividades aviatorias.

Al surgir la internacionalización del acto aviatorio, los problemas jurídicos se ven acentuar, porque las aeronaves al salir de su ámbito nacional para internarse en el de otros estados, en los cuales las normas jurídicas aplicables a esa actividad pueden ser más flexibles o más rígidas que las suyas, creando con esto la necesidad de una-

regulación jurídica de tipo internacional, necesidad que es reconocida por todos los países del orbe, y así surgen las primeras regulaciones de los problemas jurídicos originados por esta actividad. A iniciativa del gobierno francés en 1910, en la Ciudad de París se convocó a la Primera Conferencia Internacional de Aeronavegación, en la que se abordaron problemas jurídicos relativos a la soberanía sobre el espacio aéreo, el dominio, la nacionalidad de las aeronaves y el tránsito aéreo-internacional. Posteriormente el Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos (CITEJA) establecido a raíz de la Primera Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo, convocada por el Gobierno Francés en Octubre de 1925 patrocinó una importante convención entre las que tenemos sin duda la Convención de Varsovia acordada el 12 de Octubre de 1929 y fué puesta en vigor posteriormente por treinta y un Estados, entre sus disposiciones viene a regular el problema del cual nos ocupamos, o sea la responsabilidad que contrae el transportista con los pasajeros, con el equipaje y las mercancías en caso de accidente.

Por el mismo dinamismo de la actividad, es necesario hacer una modificación a la convención anterior, y ya bajo el patrocinio del Comité Jurídico de la Organización de Aviación Civil Internacional, que fué el producto de la incorporación de la CITEJA al citado organismo Especializado de las Naciones Unidas, se acuerda un Protocolo adicional a la Convención de Varsovia, el 23 de septiembre de 1955 en la Haya, Holanda. No siendo suficientes las disposiciones pactadas en el Convenio y Protocolo anterior, se celebra en la Ciudad de Guadalajara, del Estado de Jalisco el 18 de septiembre de 1961, una convención patrocinada por la Organización de Aviación Civil Internacional, que va a ser como resultado el Convenio sobre ciertas Reglas Unificadas del Convenio de Varsovia.

Posteriormente a las anteriores Convenciones, sobreviene la denuncia de los viajes por parte del Gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica, ya que consideró que las disposiciones necesitaban ser revisadas y modificadas, dando origen a una reunión de tipo empresarial, en la que se llegó a un acuerdo provisional en Montreal, Canadá. En este acuerdo se llegaron a importantes decisiones entre las cuales están las siguientes: Aumento en los límites de responsabilidad a \$75,000.00 dólares incluyendo gastos del juicio, por muerte a pasajeros que se dirijan desde o hacia un punto de los Estados Unidos y el cambio en cuanto a la responsabilidad subjetiva que regía en el convenio de Varsovia y el Protocolo de la Haya, por la responsabilidad objetiva del cuádruple ocupaciones posteriormente, este Acuerdo sigue en vigor, en tanto el Comité Jurídico de la OACI realiza estudios de carácter científico jurídico, para ajustar las normas jurídicas de las anteriores convenciones a las necesidades que actualmente requieren los riesgos en el Derecho Aeronáutico.

Otra convención muy importante sin lugar a duda, y que también fue patrocinada en un principio por la CITEJA y realizada por el Comité Jurídico de la OACI, fue la que se celebró en Roma, Italia el 7 de Octubre de 1957, y viene a complementar las normas de la de Varsovia al referirse a la responsabilidad que tiene el transportista con los terceros en la superficie y el seguro para garantizar la indemnización de estos riesgos.

XII .-FINALIDAD. DE LA RESPONSABILIDAD EN LA ACTIVIDAD AVIATORIA

El problema de la responsabilidad en el Derecho Aviatorio, tiene la misma finalidad que tiene la responsabilidad en cualquiera de las ramas del Derecho; la defensa de los derechos de las personas, en cuanto a que supone un valor supremo e inalienable, después se destacará en relación con los intereses patrimoniales, dando nacimiento a la obligación de reparar el daño causado (i) mediante indemnización (ii), se funda en razones de justicia y equidad, para así poder restablecer el equilibrio quebrantado por el accidente y nivelar los intereses de las partes.

La actividad aérea no debe deducirse en degradación, ni desentenderse certapistas a su desarrollo, plene de exigencias, por que creemos que es una fiel servidora de la persona, para lograr una mejor convivencia no sólo entre los nacionales de un Estado, sino con los nacionales de todos los Estados de la Tierra.

Por su parte el Derecho tiene su vital razón de ser, y tratándose de la actividad aeronáutica o tratándose del campo que sea, el Derecho siempre protegerá a la persona humana, procurando su integridad ya física, ya moral, así como la conservación de su patrimonio, como un sistema de equilibrio social necesario para que exista la solidaridad, la cooperación y la convivencia .

(i) .- "Artículo 342 de la Ley de Vías Generales de Comunicación....
....." Las empresas concesionarias y peracionarias de servicio público de transporte aéreo regular y no regular, serán responsables por los daños causados con motivo del transporte :

(a).- Por muerte, lesiones o cualquier otro daño causado al pasajero.

(ii) .- Artículo 343, 366.cit...." En los casos a que se refiere el inciso a) del artículo anterior, la empresa deberá cubrir:

I.- Por muerte o incapacidad total permanente, la cantidad equivalente a 6780 días de salario mínimo general vigente.

XIII -- CARACTERES PROPIOS DE LA RESPONSABILIDAD EN EL
DERECHO AVIATORIO

Las características esenciales de la responsabilidad en el transporte aéreo de acuerdo con los estudiosos de esta rama del derecho, son los siguientes :

- a) No se considera la culpa del autor del daño, es suficiente que se produzca éste, y que sea causado por la operación aérea, para que deba resarcirse.
- b) Como una consecuencia de lo antes expuesto, solamente es necesario probar la existencia y la extensión del daño producido por la operación aérea.
- c) No hay eximente de responsabilidad en fuerza mayor, o en caso fortuito. Esta es precisamente una parte de los riesgos de la aeronavegación, es considerada como una consecuencia necesaria de lo que posteriormente veremos como una limitación que impone a los terceros y de la desigualdad de situación jurídica de las personas que se encuentran sobre la superficie, y que muy difícilmente podrían dañar a la aeronave, mientras que ésta puede producirle daños y perjuicios en sus bienes y persona.
- d) Los estudiosos del Derecho Aviatorio, aseguran que dentro de éste, la responsabilidad aviatoria tiene características de tipo especial, esto significa que siempre esta limitada. Este es, el que incurre en responsabilidad con motivo de la navegación aérea, sólo esta obligado a resarcir los daños causados hasta un límite determinado, ya sea que ese límite se fije por la legislación nacional para las operaciones nacionales o por la legislación internacional para las internacionales.

La postura anterior se basa en la necesidad de seguir fomentando en todo lo posible la aviación nacional e internacional, y la magnitud de los daños que constituyen casi siempre los accidentes aéreos.

Fues en efecto, si las empresas de transporte aéreo siempre respondieran en forma ilimitada ante sus víctimas en caso de accidente, bastaría tan sólo uno de ellos, para que la empresa se declarara en quiebra. Por eso es que se trata de que la navegación comercial aérea no se convierta en inabordable. Se ha argumentado que las víctimas de un accidente aéreo están en un estado de indefensión, pero no es tal, se eliminan muchos trámites judiciales, ya que estas últimas no se ven obligadas a probar que el transportista incurrió en culpa, o que su responsabilidad es culpable para exigir la indemnización, sino que es suficiente que el accidente se produzca para que la obligación nazca.

Repitiendo lo que decíamos en el capítulo anterior, en la actividad aérea opera de pleno derecho la responsabilidad objetiva, que también tuvo su proceso evolutivo dentro de la legislación aérea, problema que examinaremos posteriormente.

Al estudiar un poco más el riesgo creado en la aeronáutica, observamos que se ha limitado la reparación e indemnización, por que se ha considerado que se está prestando un servicio público necesario, y hay obligación de indemnizar porque al accidentarse la aeronave se cumplió el supuesto que la ley señala para que la obligación se produzca. Ahora en los casos que se prueba que hubo negligencia o culpa grave por parte del transportista se puede promover la responsabilidad civil ilimitada.

XIV .- LOS SUJETOS DE LA RESPONSABILIDAD AERONAUTICA.

En la responsabilidad aeronautica se dan los mismos sujetos que en toda relación jurídica; un sujeto activo y otro pasivo.

Como sujeto activo responsable es el transportador como persona física y jurídica. El artículo 342 de la Ley de Vías Generales de Comunicación identifica al sujeto activo, con las empresas concesionarias y permisionarias del servicio público de transporte aéreo haciéndole responsable por los daños que cause con motivo del transporte de pasajeros o de mercancías.

En el plano internacional, observamos que el sujeto activo se desprende del articulado de la Convención de Varsovia de 1929, deternonde como sujeto responsable del daño ocasionado con motivo del transporte aéreo internacional, el transportista, y los daños pueden ser; la muerte, heridas o lesiones corporales sufridas por los pasajeros, a bordo de la aeronave e durante las operaciones de embarque y desembarque. Asimismo la citada Convención señala como responsable al transportista, y los daños pueden ser; en cuanto a equipaje e mercancías en la destrucción, pérdida e avería del equipaje registrado, igualmente -- por el daño causado por retardos en el transporte aéreo a los pasajeros, equipajes e mercancías.

Si el transporte lo ejecutan varios transportadores aéreos en sucesión, se ha considerado como transporte de una sola operación, en este caso el daño se produce en una sección, el viajero deberá proceder en contra del que haya efectuado el transporte, salvo que en el -- contrato se haya estipulado que el primer transportista asume la responsabilidad por todo el viaje. Cuando el transporte es de equipaje e -- mercancías y la operación se realiza por dos o más transportadores--

ambos transportistas son responsables solidarios y se podrá demandar a cualquiera de ellos, ya entre los portadores podrá repetir en contra del que haya causado la destrucción, pérdida o avería de los objetos transportados.

Tratándose de daños en la superficie por objetos desprendidos de las aeronaves o de la misma aeronave, el artículo 351 de la Ley de Vías Generales de Comunicación establece, que "... Cuando por la operación de una aeronave o por objetos desprendidos de la misma se causen daños a las personas o a las cosas que se encuentren en la superficie, nacerá la responsabilidad con sólo establecer la existencia del daño y su origen. Esta responsabilidad recaerá sobre quien tenga, ya sea la propiedad ya la posesión de la aeronave; en el caso de los poseedores se reflejará a aquellas personas físicas o jurídicas que utilizan una aeronave alquilada para realizar un vuelo charter o de fletamento. En el mismo precepto se es un cometa, se de qué se entiende por la operación y dice "para los efectos de este artículo se entiende por operación de una aeronave todo movimiento de la misma en tierra o durante el vuelo, realizado bajo sus propios motores".

Al referirse al sujeto pasivo, lo conceptúase como aquella persona que ha rescatado directamente el daño o perjuicio, ocasionado por motivo del transporte aéreo, y será precisamente a dicha persona a quién le correspondía ejercitar las acciones correspondientes para exigir la reparación del daño, y en caso de no ser correspondiente a sus derechos no podrá ejercitar tales acciones.

A manera de comentario resulta conveniente aclarar respecto de los pasajeros que viajan en forma gratuita, ¿deben considerarse sujetos pasivos para los efectos de la indemnización? Sobre este problema La Convención de Varsovia en su artículo I^o nos dice que "La Convención se aplica a todo transporte internacional de personas, equipajes o mercan-

-cias, efectuadas por aeronaves mediante pago. Se aplica también a los transportes gratuitos efectuados por aeronaves, por una empresa de transportes aéreos. Se está considerando pasajero a toda persona que viaja con "billete" o "boleto", independientemente de que el viaje sea gratuito u oneroso, no hay distinción.

-XV.- PRINCIPIOS DE LA RESPONSABILIDAD AERONAUTICA.

Esta responsabilidad que recae sobre el explotador aeronáutico, en la que resulta obligado a reparar los daños y perjuicios que en el ejercicio de esa actividad llegare a causar; esa actividad deberá ser precisamente el ejercicio de la aeronavegación.

La responsabilidad proveniente de la aeronavegación está dividida por los diferentes Convenios Internacionales de Derecho Privado y por las Legislaciones Nacionales en la siguiente forma :

(a) En responsabilidad contractual; es sea la responsabilidad que adquiere el transportista aéreo mediante el contrato celebrado, y responde por los daños que pudieran causarse a los pasajeros, al equipaje y a las mercancías.

(b) Por los daños causados a terceros en la superficie por efectos que se desprendan de la aeronave o la aeronave misma. Aquí la responsabilidad nace cuando por el ejercicio de la actividad aérea se causan daños a personas ajenas a la actividad aérea, podemos denominar a esta responsabilidad como extracontractual. La responsabilidad contractual tiene su fundamentación legal en el contrato de transporte aéreo que se ha celebrado entre el transportista y el pasajero, del cual surten derechos y obligaciones tanto para el transportista como para el usuario de ese servicio. El porteador responde por no conducir al usuario al lugar convenido, por llevarle en condiciones diferentes a las que se convinieron, por producirle daños en su persona o por el simple retardo. Las anteriores responsabilidades han sido re-

conocidas por casi todas las convenciones internacionales, así como las legislaciones aeronáuticas nacionales, y se tiene al porteador como responsable de pleno derecho a menos que demuestre su falta de culpa. ¿Cuándo empieza la responsabilidad para el transportista?, - sobre el particular, nuestra legislación señala que los daños se causan en un activo del transporte aéreo, si son el resultado de hechos -- ocurridos durante el período comprendido desde el momento que el pasajero aborda la aeronave, hasta el momento en que ha desembarcado -- de ella, ya sea a la terminación del viaje previsto en el contrato de transporte o en el caso de un aterrizaje forzoso o accidental. En relación con las mercancías, se entiende que es a partir del momento en que el transportista la recibe por sí mismo o por conducto de sus empleados, hasta el momento en que la entrega a su destinatario en el lugar convenido.

Respecto a la responsabilidad extracontractual, ya vimos que la actividad aeronáutica tiene la característica de imponer restricciones y limitaciones en sus derechos en beneficio de la navegación aérea, justo es que la indemnización de daños y perjuicios, sea por el límite máximo de la responsabilidad que fijan las legislaciones nacionales e internacionales.

Con respecto a la exoneración de responsabilidad en el aspecto extracontractual, sólo le exige si demuestra que el daño se debió a la culpa o negligencia inexcusable de la víctima; sobre este problema Hamilton (1), considera casi de laboratorio el ejemplo de que un sujeto tenga culpa cuando una aeronave le cause daños en su persona o patrimonio en caso delictual, como el que con señales falsas hizo aterrizar a una aeronave, la que, en tal aterrizaje, lo perjudicó en su persona o propiedad o como ya se han dado casos en que personas imprudentemente, han tratado de ganar la carrera al avión, y --

(1) Hamilton, Eduardo. Manual Derecho Aéreo. S. Chile 1960, p 467.

atraviesan las pistas, el resultado es que quedan hechas pedacitos, ya sea por el choque, o por que son lanzadas a distancia, dada la presión que provoca su desplazamiento.

XVI .- FUNDAMENTO DE LA RESPONSABILIDAD AERONAUTICA

El fundamento de la responsabilidad aeronáutica puede basarse en las siguientes consideraciones :

I.- Por el principio de culpa. Todos los operadores de las aeronaves, ya sea el piloto, copiloto, ingeniero de vuelo etc., deberán ser personas que tengan documentación que los acredite como aptos no sólo físicamente para la conducción de aeronaves sino técnicamente.

La omisión de estos dos requisitos no sólo necesarios sino indispensables para el personal que opera la aeronave, es de vital importancia en la actividad aviatoria, ya que una falla física (virus al, cardíaca etc..), o la ausencia de un determinado e mínimo conocimiento en la función a desarrollar, puede ser fatal para la operación de la aeronave, por eso es que la autoridad competente, exige con base en la ley, determinados conocimientos sobre la materia, y un riguroso examen médico para poder extenderle un certificado por determinado tiempo que lo acredita como persona apta para conducir aeronaves.

La operación de una aeronave en las anteriores condiciones, se encuentra sancionada por la Ley de Vías Generales de Comunicación, ya que constituye una violación de la misma.

Con respecto a las aeronaves, el propietario o poseedor son responsables de si la aeronave cuenta con un certificado expedido por la autoridad competente, en el que acredite que está en buenas condiciones para navegar y que no ofrece ningún peligro, o que cuente con el certificado, pero éste se encuentre ya vencido, constituye igualmente una violación a la Ley de Vías Generales de Comunicación, y

se encuentra sancionado por ella.

Esta serie de requisitos tienen su fundamentación tanto en la ley nacional, como en la internacional, y su violación por parte -- del propietario de la aeronave y de los operadores de la misma, consi- dero no alcanza la protección de una responsabilidad limitada, sino -- que tal operación en esas condiciones, constituye una seria violación legal, y por lo tanto la responsabilidad debe ser ilimitada, respondiendo en forma solidaria, el operador y el propietario de la aeronave.

II .- Por la Teoría del riesgo Creado o Responsabilidad Objetiva, ya que el transportista está haciendo uso de un mecanismo que por la ve lacidad que desarrolla es peligroso; sobre este problema que ya exami- namos en el capítulo anterior su funcionamiento y su fundamentación -- en nuestra legislación, y observamos que tanto la responsabilidad -- contractual como la extracontractual quedan susumidas a la teoría -- del riesgo o responsabilidad objetiva.

En consideración a lo anteriormente expuesto, el pasajero o -- usuario del transporte aéreo al reclamar la reparación correspondien- te por los daños que se le hayan ocasionado, basta que compruebe la -- celebración del contrato respectivo, su incumplimiento a causa del -- accidente o por cualquier otra circunstancia, o bien que los daños se produjeron por el desprendimiento de objetos o la aeronave misma se- bre sus bienes. Ahora bien, en relación a la reparación podemos agre- gar que ésta puede ser natural o por indemnización; la primera será la reposición, o sea volver las cosas al estado que tenían antes del daño causado, o su cumplimiento con la obligación de hacer; la segunda forma de reparar es la compensación por indemnización; compensar al -- usuario lesionado del daño que ha sufrido al usar el servicio de tra

nsperis aéreo.

Sobre la responsabilidad aeronáutica, cabe hacer mención a lo que expone George Ripert; " El carácter del riesgo excepcional creado para la humanidad por la navegación aérea ha debido imponer al explotante de la aeronave una responsabilidad mucho más pesada que la del derecho común, haciéndole responsable de pleno-derecho, quitándole la responsabilidad de invocar en ventaja suya, la fuerza mayor e el caso fortuito " (1).

(1).-- Ripert-Le Goff- Jeasserand; Etude sobre la ley de 1924, París. 1925.

CAPITULO CUARTOLAS CONVENCIONES INTERNACIONALES

Primera Parte

XVII.- El Sistema Varsovia; XVIII.- La Convención de Varsovia; XIX.- El Protocolo de la Haya; XX.- El -- Convenio Complementario del Convenio de Varsovia -- para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, realizado por quién no sea transportista contractual; XXI.- El Convenio de Montreal .

XVII .- EL SISTEMA VARSOVIA

Introducción.-----

La responsabilidad en el campo del transporte aéreo internacional, su aspecto contractual a diferencia del contrato de transporte aéreo dentro de dos puntos situados en un territorio nacional.

Son tres los tratados internacionales que regulan esta materia, y un acuerdo privado celebrado recientemente entre las principales empresas de aviación, bajo los auspicios de la (IATA) International Association Transport Air.

Los tres tratados internacionales reguladores de la responsabilidad son : En primer lugar " La Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional firmada en la Ciudad de Varsovia el 12 de Octubre de 1929, y conocida con el nombre de la Convención de Varsovia."

En segundo término, el protocolo que modifica al Convenio de Varsovia anteriormente citado, celebrado en La Haya ,el 28 de septiembre de 1955 conocida con el nombre de Protocolo de la Haya.

Por último " El Convenio Complementario del Convenio de Varsovia, para la Unificación de ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional, realizado por quién no sea Transportista Contractual". Firmado en Guadalajara Jal., el 18 de septiembre de 1961. Estos 3.º Tratados unidos reciben el nombre de "Sistema Varsovia".

A pesar de que el "Sistema Varsovia" data del año de 1929, -- algunas estados no le han adoptado, e le han hecho recientemente, por lo que estos son en número reducido. .

Existe igualmente un Convenio Privado que se acordó entre + las principales líneas aéreas internacionales que tocan territorios norteamericanos, y que tuvo por objeto los límites máximos de la responsabilidad de los transportadores aéreos internacionales en le --

que se refiere a pasajeros, equipajes y mercancías, ya señalados en la convención de Varsovia y protocolo de la Haya, y consagra el sistema de la responsabilidad objetiva del transportista. Este convenio recibe el nombre de " Acuerdo de Montreal " y fué firmado en dicha ciudad en febrero de 1966, y entró en vigor el 16 de mayo del mismo año .

SISTEMA VARSOVIA

El sistema Varsovia es una ley internacional uniforme, aplicable al contrato de transporte aéreo de pasajeros y carga, se encuentran regulados los elementos constitutivos de ese contrato, su prueba y sus efectos legales. Igualmente se señalan las normas para distribuir los problemas de competencia entre jueces de varios países, que podrían tener simultáneamente por aplicación de sus propias normas nacionales y resolver los problemas derivados del incumplimiento del contrato. Pero el aspecto más notable y de mayor interés radica en que el Sistema Varsovia estableció una responsabilidad culpable, que se presume a cargo del transportador aéreo por daños, heridas de sus pasajeros, o por pérdida o avería de su carga, pero al mismo tiempo y de acuerdo con la época, la indemnización de muerte del pasajero se fijó en 125,000 Francos.

Esto fué algo novedoso, ya que por disposición legal se limita el máximo de la indemnización, se tomaron para ello determinados factores de la producción, de la economía nacional y empresarial, ya que serían excepcionales las empresas que tuvieran la capacidad suficiente para soportar una indemnización ilimitada.

Este razonamiento es especialmente válido en el transporte aéreo, ya que tratándose de un servicio público que hoy en día se encuentra prácticamente al alcance de todas las personas, y por el cual todas esas personas sin considerar la situación económica reciben -

un trate de igualdad.

Además, existiendo actualmente la generalización del seguro de accidentes, parece lógico que el pasajero se preocupe por adquirir uno, al considerar que los daños que eventualmente pudieren causarsele en el caso de accidente sean mayores que el límite máximo de indemnización previsto en el Sistema Varsovia.

El Sistema Varsovia, representa una cooperación internacional muy amplia por lo que se refiere a determinadas responsabilidades del transportista aéreo internacional. Este sistema al unificar reglas sustantivas de responsabilidad del transportista, reduce en gran medida las posibilidades de conflictos de derecho privado, des son a los aspectos importantes de este sistema, primero, exige al demandante de la carga de la prueba de la culpa del transportista en relación con los daños sufridos, segundo, establece un límite en el monto de las indemnizaciones, contribuyendo a la estabilidad de uno de los aspectos del gasto de operación en los servicios aéreos internacionales.

En el artículo 28 de la Convención de Varsovia al determinar los tribunales entre los cuales pedrán ejercitarse las acciones de indemnización, reduce los conflictos de jurisdicción entre los Estados miembros. Este es precisamente el objetivo concreto de la Convención, el de limitar en lo posible, los litigios que sobre este aspecto se presenten.

XVIII .- LA CONVENCION DE VARSOVIA .-

La industria del transporte aéreo se encontraba en su infancia en los años veinte, y requería protección económica. El Convenio de Varsovia contribuyó grandemente al desarrollo de la aviación al establecer límites al monto de la responsabilidad, que se pediría exigir al transportador aéreo en caso de daños por incumplimiento del contrato de transporte. Algunos juristas, han argumentado que esta situación no subsiste y que por lo tanto ya no se justifican los límites de responsabilidad .

No obstante, si bien es cierto que existen líneas aéreas que explotan los servicios aéreos internacionales con beneficio, existen otras que no obtienen esos beneficios económicos aún .

Ya enunciables que puede existir el riesgo de un accidente catastrófico en el cual el monto de las indemnizaciones pudieran alcanzar sumas demasiado onerosas aún para una empresa de gran solvencia económica.

Es necesario dar confianza al público usuario del transporte aéreo de que se le cubrirán los daños que sufran por el incumplimiento en el transporte aéreo.

La Convención de Varsovia regula toda clase de transporte -- internacional de personas, equipajes y mercancías, realizado por empresas de transporte aéreo mediante remuneración, así mismo, en el caso de los transportes gratuitos.

Igualmente contiene normas sobre billetes de pasajeros, tarificación de equipaje, la carta de porte aéreo, la responsabilidad del transportista, los transportes combinados y otras disposiciones generales.

a) La responsabilidad según la convención :

En relación al sistema de responsabilidad derivada de los daños sobrevinientes por causa de suceso, o cualquier otro daño corporal sufrido

de por el viajero, de pérdidas e averías de equipaje y mercancías así --
 como por retardos en la entrega de las cosas transportadas establecida
 por la convención, juegan cuatro principios con conocimiento que son re-
 glas internacionales y que sólo obligan a los Estados que las han acep-
 tado y que son las siguientes :

I .- Imposición al transportador de una obligación de diligen-
 cia.

II.- Inversión de la carga de la prueba e interés de los usua-
 rios; es al transportador a quién incumbe probar que no -
 hubo culpa de su parte.

III.-Limitación del valor de la responsabilidad.

IV.- La declaración de nulidad de toda cláusula tendiente a re-
 stringir o a eludir la responsabilidad .

Existen responsabilidades para el transportador, si el daño se
 produce ya sea a bordo de la aeronave o en el curso de las operacion-
 es de embarque o desembarque . Así lo expresa el artículo 17 de la con-
 vención (1).

Consagra este artículo una presunción de culpa del transporta-
 dor de pasajeros y cosas .

En el transporte de pasajeros no está comprendida dentro de las
 operaciones de embarque y desembarque el servicio que muchas compañías
 de aviación ofrecen de transportar al pasajero en un autobús de la ciu-
 dad al aeropuerto, ya que este servicio no está comprendido dentro del --

(1).- ..El transportador será responsable del daño causado por muerte,
 heridas o cualquier otra lesión corporal, sufrida por un viajero cuando
 el accidente que ocasionó el daño se haya producido a bordo de la
 aeronave , o durante las operaciones de embarque o desembarque " , , , ,

contrato de transporte aéreo, ni es obligatorio para la compañía aérea - el prestarlo, ni para los pasajeros el tomarlo. De otra manera, en él no tienen ninguna intervención los riesgos específicos del aire, que son los que justifican un régimen de responsabilidad para el transporte aéreo.

Se entiende pues, por operaciones de embarque y desembarque para pasajeros, el período comprendido entre, cuando la persona comienza a subir la escalerilla que conduce al interior de la aeronave y cuando dicho pasajero baja el último peldaño de la escalerilla.

En lo referente a la carga, la norma general sobre la duración de la responsabilidad del transportador está consignada en el artículo 18 y numeral 1º de la convención: El transportador será responsable por el daño causado por destrucción, pérdida e avería de equipajes registrados e de mercancía cuando el acontecimiento que ocasionó el daño se haya producido durante el transporte aéreo".

Consagra presunción de culpa para el transportador de cosas.

Y continúa el numeral 2º :

El transporte aéreo a efectos de parágrafo precedente comprenderá el período durante el cual los equipajes e mercancías se encuentren a la cuidado del transportador, ya sea en el aeródromo, e a bordo de una aeronave, e en lugar cualquiera en caso de aterrizaje fuera del aeródromo".

El numeral 3º :

" El período de transporte aéreo no comprenderá ningún transporte terrestre, marítimo e fluvial efectuado fuera de un aeródromo ".

" No obstante cuando alguno de esos transportes haya sido efectuado en ejecución, de un contrato de transporte aéreo, atendiendo a la carga, la entrega e al transporte, se presumirá salvo prueba en contrario, que los daños que se produzcan han sido causados durante el transporte aéreo.

Noa resta por investigar cuál es el alcance de la expresión -- "operaciones de embarque o desembarque" en cuanto al transporte de carga.

Sobre este podemos decir que prácticamente es cuando los objetos son subidos a la aeronave o bajados de la misma, desde el aspecto - que nos interesa, o sea el jurídico, comienza cuando se recibe por los dependientes de la empresa, y termina cuando la entregan. Tapia Salinas opina que tal período se inicia con las operaciones de traslado directo desde el vehículo automotor ubicado al lado de la aeronave, para ir -- desde él distribuyendo o pasando equipajes o cargas a ésta. (1).

b).- Concepto de Dóbilida Diligencia según la convención.

La convención de Varsovia ha adaptado la teoría de la culpa en el contrato de transporte aéreo en su artículo número veinte:

"El transportador no será responsable si prueba que él y sus representantes adoptaron todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fué imposible adoptarlas".

"En los transportes de mercancías y equipajes el transportador no será responsable cuando pruebe que el daño provino de una falta de pilotaje, de conducción o de navegación y que, en todos los órdenes, él y sus representantes tomaron las medidas necesarias para evitar el daño".

Así pues, según la convención basta al transportador demostrar la ausencia de culpa para exonerarse de la responsabilidad.

Corresponde al transportador la prueba de la "dóbilida diligencia", lo cual constituye una prueba positiva y concreta. Nos hallamos frente a una obligación de parte del transportista, la cual trae una inversión en la carga de la prueba (ya que es el transportista quién -- deberá probar la ausencia de culpa de su parte). Deberá el transporta-

(1) Tapia Salinas Luis, "La Regulación Jurídica del Transporte Aéreo Madrid, 1953.

tsder probar que ha operado la aeronave dentro de las condiciones técnicas que permiten otorgar a la operación aeronáutica un grado de seguridad lógica.

c) Causales de exoneración de Responsabilidad según la Convención.

La segunda parte del artículo 20 de la convención contiene la expresión "una falta de pilotaje", la cual sólo se aplica como causal de exoneración de responsabilidad en el transporte de cosas, más no así en el de personas. El Protocolo de la Haya, dicho sea de paso, suprimió esta última parte del artículo 20.

Desearnos precisar el alcance de esta causal de falta de pilotaje, pues aparece tratada con demasiada generalidad. Estaríamos frente a una falta de pilotaje, tanto en el caso de una pequeña falta intangible y prácticamente imposible de determinar en un momento dado, como en el caso de una falla en la navegación por un descuido o por la confianza del piloto o bien por una mala interpretación de las cartas de aeronavegación, etc ...

Mientras en el primer caso nos ponemos frente a una falta de pilotaje excusable, que podría ser tenida en cuenta como causal exonerativa de responsabilidad del transportista, más no podríamos aceptar caso tal el segundo caso.

Parece que la convención no teniendo en cuenta esta problemática, pasó por alto este detalle, que puede llegar a tener graves consecuencias en la práctica.

Una segunda causal exonerativa de responsabilidad se halla consagrada en el artículo 21.

" Cuando el transportador pruebe que la persona lesionada produjo daño, o contribuye a él, el tribunal podrá conforme a los preceptos de su propia ley deacortar o atenuar, la responsabilidad del transportador."

Hace referencia esta causal a la culpa e negligencia de la víctima.

No debe entenderse esta causal exonerativa de la responsabilidad en el sentido de que solamente es aplicable al transporte de pasajeros, como lo han hecho algunos, apoyados en que el artículo mencionado habla de "la persona lesionada" .

La convención no distingue, de manera que de acuerdo con el conocido principio de derecho, " donde la ley no distingue, nosotros debemos distinguir ", debemos concluir que esta causal es aplicable - tanto al transporte de pasajeros como al transporte de cosas.

De otro modo, es evidente que la conducta de un pasajero podría ocasionar un accidente, pero no es la única forma como una persona puede ocasionarlo, podría darse el caso de la persona que mediante la falsa declaración del contenido de un bulto, envía en avión materiales químicos explosivos . En este caso nos hallaríamos ante una clara situación en la cual la responsabilidad por cualquier accidente que pudiera ocurrir, descansaría íntegramente sobre el remitente de dicho paquete.

La convención no contiene ninguna otra causal exonerativa de responsabilidad, por lo cual dada el carácter restrictivo que hay que dar a la ley en este aspecto, debemos concluir que son las únicas causas que se pueden aceptar como exonerativas de responsabilidad.

Hay juristas que opinan que puede aceptarse como eximente de responsabilidad, el vicio oculto de la aeronave, y han argumentado que aunque la convención no lo señala expresamente, si éste llegare a existir, el transportador podría exonerarse de responsabilidad alegando la ausencia de su culpa : nuestra opinión al respecto, es que ante todo el transportista es responsable ante sus víctimas, si llegare a causar un accidente y sus respectivas daños, y se llegare a comprobar que éste se debió a un vicio de la aeronave, como enunciábamos en un principio, ope-

rará la responsabilidad en cascada, porque el transportador repite contra el fabricante de la aeronave.

Otro caso, es el de la fuerza mayor y el caso fortuito, sobre el te problema vimos en el capítulo anterior que una de las características de la responsabilidad en el derecho aviatorio, es que no se puede eximir al transportador en esas dos excluyentes de responsabilidad, - sino que por el mismo riesgo aviatorio debe de cubrirlos.

c) Limitaciones de la responsabilidad . En la época de la convención de Varsovia el transporte aeronáutico se hallaba en su infancia ; se hizo necesario entonces establecer límites a las sumas por -- las cuales debería responder el transportador aéreo en caso de incumplimiento de contrato, con el fin de proteger el desarrollo de la aviación.

Actualmente se ha operado con una gran mejora en materia de - seguridad aérea, el transporte aéreo al evolucionar pasó a ser un medio común de transporte, y la situación financiera de gran parte de las empresas ha pasado la primera fase de su desarrollo.

Estas razones como decíamos anteriormente, han inducido a algunos autores a sostener que ya no se justifican los límites de responsabilidad, sin embargo, estos límites siguen siendo necesarios, debido a - la necesidad de dar confianza al público usuario de este medio de transporte, una confianza de que los daños que sufran les serán indemnizados, que las compañías no resultaran insolventes en un momento dado.

Además, no es exacto afirmar que todas las compañías obtienen - beneficios de su actividad, situación que ya tratamos.

Así pues, es evidente que las condiciones propias del transporte aéreo hacen que sea inconveniente su sujeción absoluta a la responsabilidad ilimitada que rige el derecho común.

La dificultad de la prueba, la imprecisión en las causales de -

incumplimiento, la gravosa carga económica que este puede producir, la extrema diligencia a que tiene que sujetarse el transportador, son circunstancias que hacen peligrosa la fijación de una responsabilidad ilimitada.

Los límites a la responsabilidad civil del transporte aéreo, - los ha establecido la Convención de Varsovia en su artículo 22 :

"1. - En el transporte de personas, la responsabilidad del transportador con relación a cada pasajero queda limitada a la cantidad de 125,000 francos. En caso que según la ley del tribunal competente pueda ser fijada la indemnización en forma de renta, el capital de la renta no podrá exceder a ese límite. No obstante mediante pacto especial con el transportador, el viajero podrá fijar un límite de responsabilidad más elevado.

"2. - En el transporte de equipajes registrados y de mercancías, la responsabilidad del transportador queda limitada a la cantidad de 250 francos por kilogramo, salvo declaración especial de interés en la entrega hecha por el expedidor en el momento de la entrega de los billetes al transportador mediante el pago de una tasa suplementaria eventual. En tal caso el transportador estará obligado a pagar hasta la cantidad declarada, salvo que pruebe que tal cantidad es superior al interés real del expedidor de la entrega".

3. - En lo relativo a los objetos cuya custodia conserva el viajero, la responsabilidad del transportador está limitada a 5,000 francos por viajero".

4. - Las cantidades que quedan expresadas serán estimadas refiriéndose al franco francés constituido por 65 $\frac{1}{2}$ miligramos de oro con ley de 900 milésimas de fine y podrán ser convertidas en cada moneda nacional en cifras resacas equivalentes".

De lo expuesto, se desprende que la responsabilidad según la convención se halla limitada, pero el viajero y el transportador pueden es-

tigular, si le desean, un límite más alto, pero este es un acuerdo privado.

a) .- Agravantes de responsabilidad : Por dolo o culpa, establece el artículo 25 de la convención :

1 .- " El transportador no tendrá derecho a ampararse en los preceptos de la presente convención que excluyen o limiten su responsabilidad cuando el daño provenga del dolo suyo o de una falta que según la ley del tribunal competente sea considerada como equivalente al dolo .

2 .- " Carecerá del mismo derecho cuando el daño haya sido causado en las circunstancias expresadas por algunas de sus representantes actuando en ejercicio de sus funciones " .

Por lo anterior, en casos de dolo o de "una falta que según la ley del tribunal competente sea considerada como equivalente al dolo " estos límites de responsabilidad no serán aplicables y el transportador deberá responder por la totalidad de los daños que se demuestren, cualquiera que sea su monto.

En cuanto a la falta, que según nosotros ya observamos que asemeja a la culpa grave, es la equivalente al dolo.

En lo referente a los viajeros sin " billete de pasaje " : dice el artículo 3° del convenio en su párrafo 2° :

" La falta, la irregularidad, o la pérdida del billete no afecta ni a la existencia ni a la validez del contrato de transporte que seguirá sometido a los preceptos de la presente convención. No obstante si el transportador acepta al viajero sin que a este le haya expedido el billete de pasaje, no tendrá derecho a ampararse en los preceptos de esta Convención que excluyen o limitan su responsabilidad " .

Por lo tanto se aplica el precepto anterior, si se llegará a admitir a un pasajero sin extenderle el correspondiente billete, o porque simplemente, no se le haya entregado.

Menciones obligatorias en el billete y en el talón :

Dice el artículo 4° de la Convención :

" Para el transporte de equipajes, salvo los objetos personales pequeños cuya custodia conserva el pasajero, el transportador estará obligado a expedir el boleto de equipaje ".

Y el párrafo 3° hace una enumeración de los requisitos necesarios para el boleto de equipaje.

El párrafo 4° dice lo siguiente :

" La falta, irregularidad o pérdida del boleto, no afecta ni a la existencia ni a la validez del contrato de transporte que seguirá sometido a los preceptos de la presente convención. No obstante si el transportador acepta equipajes sin expedición del boleto, o expidiendo boleto que no contenga los datos indicados en los apartados d, f y h, el transportador no tendrá derecho a supararse en los preceptos de esta Convención que excluyan o limiten su responsabilidad " .

Los apartados d, f y h dicen :

d).- Número del billete

f).- Número y peso de los bultos.

h).- Indicación de que el transportista o transporte queda sometido al régimen de responsabilidad establecido en la presente Convención .

Entonces, en el caso de que se admitan equipajes, sin el boleto de equipaje, o se emita uno de estos requisitos considerados obligatorios por la Convención, el transportador no estará sometido al régimen de la responsabilidad que establece la convención por causa, pérdida o averías de esas mercancías .

Constituye pues, ese agravante de la responsabilidad del transportador sobre internacional .

El artículo 8° de la convención hace una enumeración de los da-

tes que deberá contener la carta de porte aéreo, la cual al tener del artículo 5° puede ser solicitada por cualquier expedidor al transportador .

El artículo 9° de la Convención dice :

"Cuando el transportador acepta las mercaderías sin carta de porte aéreo e sin que esta contenga todas las datos indicados en el artículo 8° en los apartados del a) al j), no tendrá derecho a ampararse en los preceptos de esta convención que excluyen e limitan su responsabilidad".

Estos apartados son :

- a) .- El lugar donde el documento sea otorgado, y fecha de su otorgamiento .
 - b) .- Los puntos de salida y destino .
 - c) .- Las paradas previstas bajo reserva para el transportador de la facultad de estipular que podrá modificarlas en caso de necesidad sin que la modificación pueda hacer perder al transporte su carácter de internacional.
 - d) .- El nombre y dirección del expedidor .
 - e) .- El nombre y dirección del primer transportador .
 - f) .- El nombre y dirección del destinatario si hay lugar.
 - g) .- La naturaleza de la mercancía .
 - h) .- El número, modo de empaque, marcas particulares, y numeración de los bultos .
 - i) .- El peso, la cantidad, el volumen o las dimensiones, de la mercancía .
 - j) .- Indicación de que el transporte queda sometido al régimen de responsabilidad establecido en la presente convención .
- Faltando pues una de las anteriores requisitos, o recibiendo el equipaje sin carta de porte aéreo, tampoco podrá el transportador ampararse en el régimen de responsabilidad establecido en la Conv

vención .

Pero los artículos anteriores transcritos dejan ciertos requisitos que por no considerarlos tan importantes ,no afectan la responsabilidad si dejaren de cumplirse .

Cláusulas exonerativas o limitativas de responsabilidad : En cuanto a la estipulación de cláusulas exonerativas de responsabilidad o limitación de las sumas según las cuales de acuerdo con la Convención deberá responder el transportador ,el artículo 23 dice :

" Toda cláusula que tienda a eximir al transportador de su responsabilidad o fijare para esta un límite inferior al fijado en la presente Convención será nula y no producirá efecto alguno : pero la nulidad de tal cláusula no entraña la nulidad del contrato ,que quedará sometido a dicha Convención " .

"Toda cláusula que tienda a exonerar o a limitar la responsabilidad del transportador por debajo de los límites de responsabilidad establecidos en la Convención ,será nula : esta nulidad es de pleno derecho y no es saneable ,pero adle alcanza a la cláusula que contiene ,no al contrato de transporte . Competencia y Jurisdicción : En lo relacionado con el tribunal competente para conocer de la acción de responsabilidad , el artículo 29 expresa lo siguiente :

1 .- La acción de responsabilidad deberá ser ejercitada a elección del demandante en el territorio de una de las altas partes contratantes ,sea ante el tribunal del domicilio del transportador , de la sede principal de su explotación o del lugar donde posea un establecimiento - por cuyo intermedio se hubiere celebrado el contrato , o ante el tribunal del lugar del destino " .

2 .- El procedimiento se regirá por la ley del tribunal competente " .

Entonces ,en el caso de un accidente de aviación sufrido por una

compañía francesa, que vuela de París a la Ciudad de México, la demanda - por indemnización de daños podrá instaurarse bien ante el Tribunal Francés (tribunal del domicilio del transportador) o ante el Tribunal Mexicano (tribunal del lugar de destino) a elección del demandante.

Sobre la prescripción : dice el artículo 19 :

1.- Bajo pena de caducidad la acción de responsabilidad deberá intentarse dentro del plazo de dos años, de la llegada al punto de destino o del día en que la aeronave debiera haber llegado, o de la detención del transporte . "

2.- El modo de calcular este plazo se determinará de acuerdo con la ley del tribunal competente.

La Convención establece una prescripción diferente a la establecida para el derecho interno , regulada esta por el artículo 347 de la ley de Vías Generales de Comunicación, que exhala un año .

Transportes sucesivos : En esta materia la Convención distingue entre el transporte de personas y el de cosas.

Dice el artículo 1º en su tercer párrafo :

1.- Para la aplicación de la presente Convención, el transporte a ejecutar por aire por varias transportadoras sucesivas, será considerado como un transporte único, cuando sea apreciado por las partes como una sola operación, ya haya sido estipulado por un sólo contrato, o por una serie de contratos, y no perderá su carácter de internacional por el hecho de que el contrato único o una serie de contratos deban ser ejecutados íntegramente en un territorio sometido a la soberanía, dominio o mandato o autoridad de una misma alta parte contratante . "

Fue sustituido por el Protocolo de la Haya en la siguiente forma :

" El transporte que haya de efectuarse por varias transportadoras aéreas sucesivamente constituirá, a los fines del presente convenio, un sólo tran-

sperte, cuando haya sido considerado por las partes como una sola operación, tanto si ha sido objeto de un sólo contrato, como de una serie de contratos, y no perderá su carácter de internacional por el hecho de que un sólo contrato o una serie de contratos deban ejecutarse íntegramente en territorio del mismo Estado".

Y dice el artículo 30 :

1.- En los casos de transporte regidos por la definición del tercer párrafo del artículo I° que tenga que ser ejecutado por diversos transportadores sucesivos, cada transportador que acepte viajeros, equipajes o mercancías quedará sometido a los preceptos de esta Convención, estimándose que es una de las partes contratantes en el contrato de transporte, en tanto dicho contrato se refiere a la parte del transporte efectuada con su intervención".

2.- En tales casos el viajero y sus derechohabientes sólo podrán dirigir sus acciones contra el transportador que haya efectuado el transporte durante el cual se haya producido el accidente o el retraso, salvo pacto expreso por el cual el primer transportador haya asumido la responsabilidad por todo el viaje".

3.- Cuando se trata de equipajes o mercancías el expedidor podrá recurrir contra el primer transportador y el destinatario con derecho a entrega de la mercancía, contra el último pudiendo además uno y otro recurrir contra el transportador que haya efectuado el transporte en cuyo caso haya ocurrido la destrucción, pérdida, avería o retardo. Dichos transportadores serán solidariamente responsables respecto al expedidor o destinatario".

En el primer caso sienta la responsabilidad del transportador que hubiere efectuado el transporte en el curso del cual se hubiere producido el retraso o accidente, expresando además, que por vía convencional se puede pactar que la responsabilidad la asuma el primer transportador.

Respecto del transporte de mercancías el expedidor tendrá recurso contra el primer porteador, y el destinatario sobre el último y ambos serán solidariamente responsables ante el expedidor o destinatario. Es claro que los transportadores podrán repetir, una vez hecho el pago de la acción de responsabilidad, contra el transportador que haya efectuado el transporte durante el cual el daño se produjo.

Se justifica esta diferencia de tratamiento del transporte de personas y de mercaderías, ya que mientras en el primero es siempre posible determinar en que momento del transporte el daño se produjo, en el segundo, caso, esto es más difícil, algunas veces es imposible.

En el transporte de personas si se puede saber exactamente contra cuál de los transportadores iniciar las acciones pertinentes, porque está claramente establecido quién era él en el momento de producirse el daño, pero no ocurre lo mismo en el transporte de cosas, la situación no es tan clara.

Transporte Gratuito :

Dice el artículo I° parágrafo I° :

"I. - La presente Convención se aplicará a todo el transporte internacional de personas o mercaderías efectuado por aeronaves mediante remuneración. Se aplicará también a los transportes gratuitos efectuados en aeronaves por una empresa de transporte aéreo".

Así pues, las normas de la Convención de Varsovia " encuentran aplicación en el transporte gratuito, pero solamente en aquél efectuado por una empresa de transporte aéreo, es decir, en el transporte comercial, ya que la convención se aplica a esta clase de transporte aéreo. Pero no tiene aplicación en el caso del transporte gratuito efectuado por simples particulares, ya que la Convención de Varsovia no está destinada a la regulación de dichos aspectos.

Además el artículo 34 de la Convención ha establecido : La presen

te Convención no será aplicable a los transportes aéreos internacionales ejecutados a título de primer ensayo por empresas de navegación aérea, ni a los transportes efectuados en circunstancias extraordinarias fuera de toda operación normal de la explotación aérea".

XIX .- .EL PROTOCOLO DE LA HAYA .

Su contenido y alcance .- Del 6 al 28 de septiembre de 1955, se reunieron en la ciudad de la Haya invitados por el Gobierno de los Países Bajos, los Delegados de la segunda Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo, para examinar un proyecto de protocolo, preparado por el Comité Jurídico de la O.A.C.I., que modificara el Convenio de Varsovia.

Como resultado de las deliberaciones, los delegados redactaron un texto de protocolo, dicho protocolo se integra de 27 artículos, divididos en tres capítulos. Este protocolo fué abierto a la firma de los Estados participantes el día 28 de septiembre de 1955 en la Haya, Holanda, sin embargo, hasta la fecha no lo han adoptado la totalidad de los Estados firmantes del Convenio de Varsovia.

Su alcance y contenido es similar al del Convenio de Varsovia, ya que se sigue aplicando únicamente al transporte aéreo internacional, con la excepción referente a una escala prevista en el territorio de cualquier otro Estado, así mismo, para mayor aclaración el artículo 28 dice que - el protocolo se aplicará al transporte aéreo internacional definido en el artículo primero, y esa dice si los puntos de partida y destino mencionados en este artículo primero, se encuentran en los territorios de dos partes del presente protocolo o del territorio de una sola, si hay una sola escala prevista en el territorio de cualquier otro Estado, se realiza transporte aéreo internacional.

Su contenido modificó en relación con el de Varsovia las siguientes cuestiones y, que estudiaremos en cada uno de los incisos correspondientes de esta parte y que son tales como ; la definición de la expresión " Transporte Aéreo Internacional y Transporte Sucesivo " ; la de manifestar que no es aplicable al transporte de correo y paquetes; la de suprimir una serie de requisitos al boleto de pasaje y la validez del mismo como prueba; los requisitos de validez del talón; modificaciones con res

pecta a la Carta de Transporte Aéreo, suprimiendo requisitos y reglamenteando su utilización, así como, el aumento en cuanto a la cuantía de la indemnización por responsabilidad del transportista.

Se hicieron algunas recomendaciones, tales como el de estudiar la posibilidad de incluir en el protocolo disposiciones relativas a la ejecución de sentencias, dictadas de acuerdo con el mismo y el estudio del problema relativo al fletamento y arrendamiento de las aeronaves.

Que quede definido que la finalidad del Protocolo fue la de modificar ciertas disposiciones sustanciales del Convenio de Varsovia, como límites de responsabilidad, las menciones que deben contener los documentos de transporte aéreo, el concepto de dolo y otros más.

Análisis de sus preceptos .- En virtud de que el protocolo -- de la Haya en el artículo 1º, únicamente modifica el inciso 2º y 3º, de dicho artículo, se dijo que se desprende claramente que su aplicación -- sigue siendo para el transporte internacional, el cual se trato de hacer más claro y preciso.

En el artículo 2 del Convenio de Varsovia, se suprimen las disposiciones del párrafo segundo, y se sustituye por el de que el Protocolo no se aplicará al correo y a paquetes postales.

Los artículos 3, 4, 5, 6, 7 y 8 se refieren a los títulos de transporte, nos referiremos a las modificaciones que sufrieron.

El Convenio de Varsovia, especifica detalladamente los requisitos de los títulos de transporte, y según dijimos en su oportunidad, estipula que la falta de entrega de dichos documentos así como la omisión de ciertos datos en los mismos, implica una sanción a cargo del transportista, consistente en no poder excepcionarse para que su responsabilidad sea -- limitada.

Fue bien, debido a las dificultades que en la práctica se presen

tan a los transportistas para cumplir exactamente con todos los requisitos de los títulos de transporte, se consideró desde la Conferencia de Rio de Janeiro que se debían simplificar, llegándose al acuerdo de esta conferencia, que los títulos de transporte debían contener solamente los requisitos señalados en los artículos precedentes por ser estos un carácter esencial :

- a) La indicación de los puntos de partida y de destino.
- b) La indicación de cuando menos una escala de las previstas en el transporte, cuando los puntos de partida y de destino se encuentren situados en el territorio de un sólo Estado parte del Convenio.
- c) Un aviso que indique si el transporte realizado tiene su fin o una escala en un país que no sea el de partida, podrá ser regulado por el Convenio de Varsovia.

La última de las indicaciones citadas es variable, según se inscribe en el billete de pasaje, talón de equipaje o la carta de transporte aéreo del siguiente modo, referente a billete de pasaje, la limitación del transportista, corresponde a la muerte o lesiones que sufra el pasajero, mientras por lo que corresponde al talón de equipajes, la responsabilidad se refiere a la pérdida o avería que sufran los equipajes registrados o las mercancías respectivamente.

Los requisitos anotados, tienen por objeto demostrar el carácter internacional del transporte, así como poner en conocimiento del pasajero o expedidor, que la aplicación del Convenio será adversa, si no se entregan los títulos correspondientes o si no se incluye, salvo prueba en contrario, el haber facturado el equipaje, y de las condiciones del transporte .

Además, el Protocolo a diferencia del Convenio, contiene disposiciones similares para todos los títulos de transporte, o sea que hace extensivos los preceptos de la carta de porte, a, el talón de equipaje y al billete de pasaje. Respecto a la carta de porte el convenio establece que DICHO DOCUMENTO HACE FE, salvo prueba en contrario, de la celebración del contrato, de la recepción de la mercancía y de las condiciones del transporte y de acuerdo con el Protocolo el billete de pasaje, hace fe, salvo la prueba en contrario de la celebración y de las condiciones de transporte así como el talón de equipaje, hace también fe, salvo prueba en contrario de haberse facturado el equipaje y de las condiciones de transporte.

Conforme con los títulos de transporte, hay que hacer notar que la modificación de los artículos que se refieren al Billete de Pasaje y Talón de equipaje, fué hecha en atención a consideraciones de orden práctico, es decir el texto del Convenio establece que esos documentos deberían ser expedidos por el transportista, pero sucede que en la práctica no sólo los transportistas llevan a cabo la expedición, que también se expide por los "agencias de viajes", tomase en cuenta lo anterior, el Protocolo suprimió al sujeto encargado únicamente de la expedición, estipuló que sólo deberá expedirse, según el caso, un billete de pasaje o un talón de equipaje. La redacción aceptada respecto al billete de pasaje, permite además expedir billetes de tipo familiar o colectivo.

Tocante a la reforma del artículo 5º del Convenio, correspondiente al 5º del Protocolo, dicha reforma consiste en que se permita al transportista aceptar mercancías en consignación sin entregar inmediatamente la carta de porte adice, ya que en la práctica el sistema de transportes aéreos establece que dichos documentos se extiendan en las oficinas del propio transportista, que generalmente se encuentra en lugares distantes en donde se aceptan las mercancías, para su transporte, en síntesis, la

reforma consiste en que el transportista firme antes de que la mercancía se vaya a embarcar en la aeronave y no al recibirla, o al celebrar el contrato como se establecía en el Convenio.

El artículo 9° del Protocolo agrega al artículo 15° del Convenio que nada en el presente Convenio (Protocolo) impedirá la expedición de una carta de transporte aéreo negociable. Esta disposición es para mayor claridad ya que en verdad, el texto del Convenio no impide la expedición de una carta de transporte aéreo negociable. La carta de transporte en materia aérea en realidad no es negociable como lo es en otra clase de transportes, en virtud de la rapidez del transporte aéreo, ya que por él no da tiempo a negociarla, claro que si se llegare a negociar sería de gran utilidad para ella, ya que en casos, como malas condiciones atmosféricas que no permiten vuelos y en consecuencia el retraso en el transporte, es cuando surge la necesidad de negociar la Carta de Transporte Aéreo.

En cuanto a la responsabilidad, el artículo 10° del Protocolo suprime el párrafo 2, del artículo 20° del convenio, ya que en el protocolo se siguen conservando las excepciones del transportista que lo pueden eximir de responsabilidad como lo son: que si el transportista y sus dependientes tomaron todas las medidas necesarias para evitar el daño, o que fue imposible tomarlas; que el daño fue causado por negligencia de la víctima o que ésta causó el daño o contribuyó a causárselo.

Esta segunda parte del artículo 20° se sustituye, en nuestra opinión, porque se entiende en la primera parte, que la responsabilidad es genérica, es decir que no especifica a que tipo de transporte se debe aplicar y por ello se debe interpretar que es tanto al de pasajeros como al de equipajes y mercancías.

El Protocolo superó a la Convención de Varsovia, en sus artículos del II al 22, en lo referente a la cuantía y a la unidad monetaria en ma-

--teria de indemnización, este aspecto fue el más importante.

El Convenio en la primer parte de dicho artículo establece que la suma de \$125,000 francos oro sería el máximo de responsabilidad del transportista aéreo, en caso de lesiones o muerte ocurrida en el trayecto del viaje, y el Protocolo aumentó esa suma a \$250,000 francos oro.

El segundo párrafo del mismo artículo II del Protocolo quedó -- igual al del Convenio, con la adición de un párrafo en el inciso segundo, del apartado 2, en el que se prevé el caso de responsabilidad cuando exista, pérdida, daño o retardo de una parte del equipaje facturado, o de las mercancías, o de cualquier objeto contenido en ella, en este caso -- sólo se tendrán en cuenta el peso del bulto, a efecto de determinar la -- responsabilidad del transportista, pero cuando la pérdida, avería o retraso de alguna parte del equipaje facturado, de las mercancías o de un objeto contenido, afecte el valor de otros bultos comprendidos en el mismo talón de equipaje o carta de transporte aéreo, se tendrán en este caso -- el peso total de tales bultos para determinar el monto de responsabilidad, esta edición en realidad, llenó una laguna que tenía el Convenio.

En el apartado tercero, en lo concerniente a los objetos que el pasajero lleva bajo su custodia, se estableció que la responsabilidad para el transportista será de 5,000 francos oro por pasajero, este párrafo quedó igual que el del Convenio en cuanto a la cuantía, lo que cambió -- fué la terminología de pasajeros por la de "viajero".

En el apartado cuarto del artículo II del Protocolo, especifica que los límites de responsabilidad no tienen por efecto el restar al -- Tribunal que conozca del caso, que además del límite de responsabilidad -- puede ésta conforme a su propia ley, el de aumentar la cuantía de la indemnización por las costas y otros gastos de litigio que haya hecho el demandante, en el mismo párrafo especifica que el cargo de costas y gastos no regirá cuando el importe de la indemnización acordada, con exclu-

ción de ella, no exceda de la suma que el transportista haya ofrecido-- por escrito al demandante al contar de esta fecha del hecho que causó los daños, pero antes de comenzar el juicio.

El párrafo quinto de este mismo artículo II del Protocolo se refiere a que las cantidades fijadas para la reparación del daño debería ser tomado como base el franco y esa unidad monetaria debe contener 65 miligramos y medio de oro con ley de 900 milésimas y esta unidad podrá ser convertida en moneda nacional de cualquier Estado, con sujeción al valor de dicha moneda nacional en la fecha de la sentencia.

Esto es con el fin de fijar una unidad monetaria universal y -- evitar conflictos en cuanto al valor exacto de la indemnización .

El artículo 12° del Protocolo, aumentó un segundo párrafo en relación con el artículo 22° del Convenio, que es referente a que toda cláusula que tienda a exonerar o a fijar un límite de responsabilidad inferior al fijado por el protocolo es nula, referente al segundo párrafo del mismo excluye a la mercancía que por su naturaleza o vicio propio se dañen o destruyan, la razón de la exclusión es obvia, pues tenemos mercancías como frutas, animales y valores perecederos en general.

El artículo 13° del Protocolo, suprime al primer y segundo párrafo del artículo 25° del Convenio, pero en realidad es la fusión de los -- dos apartados en uno sólo ya que el Convenio usa la palabra dole, que viene del francés "dol", idioma en que está redactado el Convenio y que traducido al castellano quiere decir dole, este término de no fácil interpretación para los países anglosajones, ya que el derecho toma dos corrientes, la del derecho romano y la del derecho anglosajón (para nosotros no hay problema en su interpretación, pero sí para los anglosajones, motivo por el cual el Protocolo lo elimina, ya que estaba contra los fines del Protocolo, que buscaba entre otras cosas el de lograr una uniformidad de reglas referentes al transporte aéreo, y ese término implicaba vaguedad

ad y falta de unidad, y que podría haber dado lugar a evitar responsabilidad, basándose en vaguedad de un concepto.

Por lo anterior se motivó la reforma del artículo 25° en el Protocolo, sustituyéndose en la forma siguiente "dolo" o falta equivalente al dolo o por "acción" u "omisión" deliberadas...realizadas en la intención "en ejercicio de sus atribuciones", en el ejercicio de sus funciones.

El artículo 14° después del artículo 25° del Convenio de Varsovia.

El artículo 14° del Protocolo, aumentó un artículo a la Convención y en el 25° A. este se refiere a que si se intenta una acción contra un dependiente de un transportista, si se prueba que actuaba en el ejercicio de sus funciones, podrá repararse en los límites de responsabilidad que para el caso fija el artículo 22°, la indemnización obtenible del transportista en este caso no excederá de dichos límites; al respecto dice: las disposiciones anteriores del presente artículo, no regirán si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del dependiente, con intención de causar el daño o con temeridad y a sabiendas de que probablemente se causará el daño.

Las disposiciones de la Convención no trataban este problema, por lo que las limitaciones se encontraban amenazadas por las mismas disposiciones del Convenio ya que de conformidad con él, se pueden exigir cantidades mayores a las fijadas por los límites, demandando simplemente a los dependientes del transportista, con base en que no existía ninguna disposición que limitara la responsabilidad de estas personas.

Por lo anterior, la Conferencia con el fin de proteger tanto al transportista como a los dependientes contra esta clase de litigios, decidió que se estableciera en el Protocolo unas disposiciones que dijeran que si se intenta una acción contra un dependiente del transportista por los daños que habla el Convenio, si dicho dependiente llega a comprobar -

que actuaba en ejercicio de sus funciones, pedirá repararse en el hecho de responsabilidad. Además de que en tal caso, la indemnización que se obtenga del transportista y sus dependientes no debe ser mayor que el que se pudiera obtener del transportista. Haciendo extensivo el caso del dolo del transportista para sus dependientes, es decir que si la acción u omisión causante del daño fueron hechas con intención de causar daño, el dependiente al igual que el transportista es responsable.

El artículo 15° del Protocole suprime el párrafo segundo referente al aumento en los términos para que el destinatario presente su protesta ante el transportador, después de haber notado la avería en el equipaje o la mercancía; para los equipajes un término de 7 días (El convenio establecía 3 días), para las mercancías 14 días (El Convenio señalaba 7) y en caso de retardo, aumenta a 21 días en el Protocole (14 en el Convenio), y este término empieza a contar desde el día en que el equipaje o la mercancía haya sido puesta a disposición del destinatario.

El artículo 16° del Protocole, suprime el artículo 34° del Convenio y le reemplaza diciendo que no es aplicable a los transportes efectuados en circunstancias extraordinarias fuera de toda operación normal de la explotación aérea.

En el Convenio de Varsovia cuando fue comentado el artículo 34° - observamos que dispone de una exclusión más a su aplicación, refiriéndose a transportes aéreos internacionales de primeros ensayos para establecer nuevas rutas y a los extraordinarios, entendiéndose por estos los que queden fuera de la actividad normal de las empresas (vuelos de excursión e científicos) ; sin embargo la Conferencia con base en las adelantos de la técnica suprimió la parte correspondiente del artículo que se refiere a primeros ensayos y por lo que toca a la segunda excepción la restringió, según podemos ver en su transcripción, pues dice que el Convenio es aplicable con excepción de las disposiciones de los títulos de -

transportes las cuales no se aplicarán a los transportes efectuados fuera de las operaciones normales de las empresas aéreas.

El artículo 17 del Protocolo agrega al artículo 40 del Convenio uno, artículo 40-A declarando éste que en el caso del artículo 37 párrafo segundo, y en el artículo 40 párrafo primero del Convenio, la expresión "Alta Parte Contratante" que significa, el Estado cuya ratificación o adhesión ha entrado en vigor y cuya denuncia del mismo no ha surtido efecto. Creeamos que esta diferencia de concepto en cuanto a la expresión "Alta Parte Contratante", crea confusión y debe quedar en un sólo sentido es decir, en forma genérica como lo establece el Convenio.

En el artículo 18 del capítulo 2 del Protocolo, se refiere al campo de aplicación de este, estableciendo que se aplicará al transporte internacional definiendo a éste en el artículo I, que ya anteriormente tratamos.

En el capítulo 3° que se refiere a cláusulas finales desde el artículo 19 al 27, les comentaremos en forma general, ya que se refiere a las cláusulas finales del Protocolo.

Hasta la fecha en que entre en vigor, dice una de las disposiciones onetadas, el Protocolo quedará abierto a firma, dicho documento se sujetará a la ratificación de los Estados signatarios, se dispuso también que la ratificación del protocolo por todo Estado que no sea parte, tendría el efecto de adhesión al Convenio modificado por el Protocolo.

Se previó la fecha de entrada en vigor, señalándose como tal al nonagésimo día a contar del depósito del trigésimo instrumento de ratificación entre los 30 Estados signatarios que hayan depositado sus instrumentos de ratificación, registrándose además el Protocolo ratificado y en vigor, en la Organización de las Naciones Unidas.

La adhesión de los Estados no signatarios no podrá hacerse sino hasta después de que el Protocolo entre en vigor. Respecto a la denu

ESTA VES NO DEBE
SALIR DE LA GUBIERNAL

ncia tambien prevista en el Protecele se podra hacer en cualquier momen-
to con solo notificar al Gobierno de la Republica de Polonia y surtirá-
efecto seis meses despues de haberse recibido dicha notificación enten-
diendose además, que quien denuncia el Convenio de conformidad con su --
artículo 39 ,no denuncia el Convenio de Varsovia.

El presente Protecele, reza otra de las disposiciones de este --
capítulo, se aplicará tambien a los territorios que están bajo la respon-
sabilidad de un Estado, salvo declaración expresa de no aplicación que -
haya formulado este Estado; y para no repetir más valga el mismo conen-
tarlo hecho al respecto en la parte relativa del capitulo anterior.

En el artículo 26, se prevé que el Protecele no es objeto de re-
servas pero cualquier Estado puede declarar que el Convenio así modifi-
cado se aplicará al transporte en sus tres modalidades, hecho por una -
autoridad militar en las aeronaves matriculadas en ese Estado .

X X .- CONVENIO COMPLEMENTARIO DEL CONVENIO DE VARSOVIA PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS AL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL, REALIZADO POR QUIEN NO SEA TRANSPORTISTA CONTRACTUAL, firmado en Guadalajara, Jal., México, el 18 de Septiembre de 1961.

Debido al desarrollo del transporte aéreo internacional y a la evolución dinámica de las aeronaves, las empresas de transporte tienen dificultades para adquirir de contado sus aeronaves, y han recurrido a el arrendamiento o fletamento de las aeronaves. Con este motivo, que en la práctica es muy frecuente, en una ruta internacional o en un tramo de ruta aérea internacional de las regidas por el Convenio de Varsovia, se utilizan los servicios de una empresa aérea que no es la que celebra el contrato, sujeto al Convenio de Varsovia, es decir que no sea la que expidió el boleto o el conocimiento de embarque, sino que su actividad es la concentración de carga.

Cuando se producía algún daño sobre origen a un sinnúmero de demandas en contra de los dos sujetos, el que recibía y celebraba el contrato, y el que transportaba la mercancía, y se llegaron a entablar demandas por indemnizaciones más altas de las que fijaba la Convención de Varsovia, lo mismo había problemas por que los juicios se radicaban en distintos tribunales, ora en el del domicilio del "contratista" ora en el del porteador, o en el que la víctima señalaba.

Para tratar de resolver esta situación, la Organización de Aviación Civil Internacional, a través de su Comité Jurídico estuvo celebrando varias reuniones con el objeto de elaborar unas normas de Derecho Internacional que vinieran a poner fin a estos problemas, y así podemos citar las celebradas en 1955 en La Haya; en 1956 en Caracas; en 1957 en Tokio; en donde se redactó un proyecto de convenio; en --

1958 y 1959 en la ciudad de París; y en 1960 en la sede de la Organización, en donde se redactó el segundo proyecto de convenio; y por último para discutir este segundo proyecto de convenio, se reunieron entre los meses de Agosto y Septiembre de 1961, en la Cd de Guadala-Jara, Jal., representantes de diferentes países miembros de las Naciones Unidas y de la Organización de Aviación Civil Internacional y partes contratantes del Convenio de Varsovia, con el objeto de discutir, estudiar y resolver sobre el problema de los transportistas no contractuales.

Esta reunión Internacional dió como resultado la elaboración y firma del "Convenio Complementario del Convenio de Varsovia. para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional realizado por quien no sea el Transportista Contractual".

Este Convenio está ligado al Convenio de Varsovia.

El Convenio está compuesto por 12 artículos a través de los cuales se regula el objeto, definiciones, participación del transportista que no forma parte del convenio de transporte, pero que realiza el mismo, sus derechos y obligaciones frente al transportista contractual y con los usuarios del servicio, la responsabilidad frente al transportista contractual y usuarios, monto de indemnizaciones y procedimiento, acciones y excepciones.

Este Convenio ha entrado en vigor, y a la fecha cuenta con 30 Estados signatarios, cuyos instrumentos de ratificación fueron entregados al Gobierno de México.

Los principios fundamentales de este Convenio y que señalo el Comité Jurídico de la O.A.C.I., son los siguientes :

a).- Si el transportista de hecho ejecuta todo o parte del transporte según el acuerdo o contrato celebrado entre el transportista contractual y el pasajero o usuario, es un transporte que se rige por las norm

as del Convenio de Varsovia, ya que tanto el transportista de hecho - como el contractual quedan sujetos a él, la excepción es cuando se realiza transporte aéreo nacional.

b).- El Convenio Suplementario del Convenio de Varsovia, se aplica tanto al transporte de pasajeros, como al de mercancías.

c).- Las acciones y omisiones del transportista de hecho y de dependientes, cuando actúan ejercitando sus funciones, serán consideradas - como si fueren hechas por el transportista contractual y viceversa. - Sin embargo, el transportista de hecho no está cometido a responsabilidad ilimitada por una acción o una omisión del transportista contractual, ni podrá afectarle si no ha dado su consentimiento, sobre algún acuerdo especial ni la renuncia de derechos de éste, que dé como resultado, que el transportista de hecho se someta a obligaciones que no ha pactado.

d).- Las protestas y órdenes dadas al transportista contractual de conformidad con el Convenio de Varsovia tendrán el mismo efecto ya para el transportista contractual o para el transportista de hecho. Sin embargo, las órdenes a que hace referencia el artículo 12 del Convenio, deberán ser dirigidas al transportista contractual.

e).- En el transporte contractual y en el de hecho, los dependientes cuando actúen en ejercicio de sus funciones, tendrán derecho a invocar los límites de responsabilidad que se apliquen al transportista de acuerdo con el Convenio.

f).- El monto de la indemnización que el demandante pueda obtener, de cualquiera de los transportistas o de sus dependientes en el ejercicio de sus funciones, no podrá ser mayor del límite que le sea aplicable de acuerdo con La Convención de Varsovia.

g).- El demandante tiene opción para ejercitar sus acciones contra el transportista contractual, o contra el de hecho o contra ambos.

ra bien, todo transportista que sea demandado por reparación de daños puede traer a juicio al otro transportista.

h).-El demandante puede ejercitar sus acciones ante las jurisdicciones a que se refiere el artículo 28 de la Convención de Varsovia contra el transportista contractual e contra el de hecho e contra ambos. Sin embargo si demanda al transportista contractual ante determinado tribunal, ya sea en donde tiene el asiento principal de sus negocios y oficinas, en ese mismo tribunal pedirá comandar al transportista de hecho.

1).-Se prevé que todas las cláusulas que tiendan a exonerar o de responsabilidad a los transportistas, no afectarán los derechos y obligaciones de los transportistas; cualquier cláusula que exonerar o disminuya la responsabilidad del transportador será nula.

Antes de analizar el articulado de este Convenio, veremos rápidamente los problemas que se suscitaban en el debate de la Conferencia. Uno de ellos fue el de que si el presente Convenio debería redactarse como un protocolo al Convenio de Varsovia, o un Convenio separado, después de largos debates se decidió por lo último, ya que se tenía en consideración el hecho de que un protocolo quedaría sujeto a que su entrada en vigor sería después de la ratificación número treinta. La antes expuesta sería una solución a largo plazo, ya que para entrar en vigor pasaría un largo tiempo en recabar 30 ratificaciones, y como la finalidad perseguida era la solución de problemas dinámicos de derecho aéreo no optó por el Convenio que sólo requiere de 5 ratificaciones.

Este problema que era buscar la forma de como solucionar y regular las relaciones establecidas por la intervención de una tercera persona en el transporte aéreo, que no sea el transportista que celebró el contrato previsto por el Convenio de Varsovia, y cuyos derechos y-

obligaciones ante el transportista original y el usuario no habían sido previstas ni por el Convenio de Varsovia ni por el Protocolo de la Haya.

Lo anterior es como ya decíamos producto del dinamismo propio de la actividad aviataria, y al primero se llenaron lagunas del Convenio de Varsovia con el Protocolo de la Haya, nuevamente hubo necesidad de adicionar las anteriores a fin de ir con el dinamismo del derecho aviataria.

Este Convenio consta de 18 artículos y son como sigue :

Artículo I .- Este artículo consta de tres incisos estableciéndose en el primero, que el Convenio de Varsovia significa el firmado en el año de 1929 y que fué modificado por el Protocolo de la Haya de 1955- en caso de que el transporte se rija por el uno o por el otro, esté acobijado a que algunos países han aceptado y puesto en vigor ciertas modificaciones incluidas en el Protocolo de la Haya. El segundo define al transportista contractual como la persona que celebra un contrato de transporte regido por el Convenio de Varsovia con el pasajero, el expedidor o la persona que actuó en su nombre; y el tercer inciso define al transportista de hecho como la persona, distinta del transportista contractual que, en virtud de autorización dada por el transportista contractual, realiza todo o parte del transporte, sin ser transportista sucesivo y presumiéndose la autorización salvo prueba en contrario.

Artículo II .- Este artículo prevé la aplicación del Convenio de Varsovia tanto al transportista contractual como al transportista de hecho, dictándose que el primero quedará sujeto a las disposiciones de dicho Convenio con respecto a todo el transporte previsto en el contrato y el segundo solamente con respecto al transporte que realice.

La separación de la responsabilidad por el transporte efectua

ce es a todas luces lógica ya que determina la situación real del transporte efectuado.

Artículo III .- Este artículo está compuesto de dos incisos, el primero dice, que las acciones u omisiones del transportista de hecho y sus dependientes, cuando estos actúen en el ejercicio de sus funciones se considerarán también, en relación con el transporte realizado por éste, como acciones u omisiones del transportista contractual. Lo expuesto es con el objeto de que el transportista contractual pueda hacer valer excepciones que excluyan o limiten su responsabilidad frente a los pasajeros y expedidores de mercancías.

El inciso dos, senete al transportista, de hecho a la responsabilidad que le resulte por acciones u omisiones del transportista contractual y de sus dependientes, cuando estos actúen en el ejercicio de sus funciones, y la responsabilidad del transportista de hecho no excederá de los límites previstos en el artículo 22 del Convenio de Varsovia.

También se declara que ningún acto, como acuerdos especiales o renunciación a derechos establecidas por la Convención de Varsovia celebrados por el transportista contractual que le obliguen fuera de las disposiciones de dicha Convención, así como ninguna declaración especial de valor prevista en el artículo 22 de la misma, afectarán al transportista de hecho, a menos que también lo acepte. Lo anterior es con la finalidad de proteger al transportista de hecho por alguna situación que le fuera ocultada por el transportista contractual y que fuera una causa para aumentar los límites de responsabilidad.

Artículo IV .- Este precepto concede al contratante de un transporte una facilidad para encauzar sus órdenes o protestas, para cualquiera de los dos transportistas, surtiendo el mismo efecto para cada uno de ellos, con excepción de las órdenes y protestas a que se refiere el --

artículo 12 de la Convención de Varsovia, y que es el derecho del remitente a disponer de la mercancía ya sea retirándola del aeródromo de partida o de destino, deteniéndola en el curso de la ruta en algún lugar de aterrizaje o haciendo que se entregue en el lugar de destino o en el curso de la ruta a persona distinta de la indicada en la carta de transporte aéreo como destinatario o pidiendo su regreso, siempre y cuando se cumplan las obligaciones resultantes del contrato de transporte aéreo, y no se perjudique ni al transportista ni a sus representantes y cubra los gastos que originen sus órdenes. En este caso, sus órdenes sólo surtirán efectos si se dirigen al transportista contractual.

La excepción es razonable si se toma en cuenta que esas órdenes son del transportista, y de hecho o contractual, y que esté en relación con el transporte realizado por el transportista de hecho, y si actuaba en el ejercicio de sus funciones, a invocar para el transportista del cual sea dependiente, los límites de responsabilidad aplicables -- según este Convenio, excepto que se pruebe que actuó en tal forma, que de acuerdo con la Convención de Varsovia, no pueda ampararse en dicha limitación.

Artículo VI .- Establece que referente al transporte realizado por el transportista de hecho, el total de las indemnizaciones obtenidas de ese transportista o de sus dependientes, no excederá de la cantidad mayor que pudiera obtenerse de cualquiera de dichos transportistas de acuerdo con el Convenio que estudiamos y que nadie será responsable por encima de los límites que les sean aplicables. En el fondo este precepto es una limitación favorable al transportista que tenga que hacer frente a una indemnización prevista en el Convenio y evita la posibilidad de ampliar dicha responsabilidad en una cantidad más allá de la prevista .

Artículo VIII.- Establece que toda acción por daños prevista en el --

artículo anterior, deberá ejercitarse ante uno de los tribunales en el que pueda entablarse una acción contra el transportista contractual-- de acuerdo con lo previsto en el artículo 23 de La Convención de Varsovia, ante el Tribunal con jurisdicción en el lugar donde éste tenga - la sede principal de sus negocios, debiendo el demandante elegir uno - de ellos.

Aquí se otorga al demandante la posibilidad de ocurrir ante - el tribunal que más convenga a sus intereses, y determina la jurisdicción por el domicilio del transportista contractual, del asiente principal de su negocio, del lugar en donde tenga la oficina por conducto de la cual se haya realizado el contrato o bien ante el tribunal del lugar de destino del transporte, • los señalados para el transportista de hecho, es decir amplía las posibilidades del demandante para seleccionar el lugar que más convenga a sus intereses, lo cual es razonable ya que las partes que intervienen en el transporte se encuentran en una situación precaria.

Artículo IXA .- Este artículo está compuesto por tres incisos y establecen lo siguiente :

a) .- La nulidad e invalidez de toda cláusula que tienda a -- exonerar de la responsabilidad prevista en el Convenio a cualquiera - de los dos transportistas o a fijar un límite inferior a lo aplicable con la salvedad de que la nulidad de la cláusula no implicará la nulidad del contrato.

b) .- Establece la excepción a lo anterior por lo que toca al transporte realizado por el transportista de hecho, en las cláusulas - referentes a pérdidas o daño resultante de la naturaleza o vicio propio de las mercancías transportadas.

c) .- Regula la nulidad de las cláusulas del contrato y las Convenciones particulares anteriores al momento de ocurrir los daños --

por medio de las cuales las partes deroguen las reglas del Convenio, y ya sea por determinación de la ley, aplicable o por modificación de -- las reglas de competencia, con la salvedad de que en el transporte de mercancías se admitirán las cláusulas de arbitraje, dentro de los límites que fija el propio convenio, cuando dicho arbitraje deba efectuarse en los lugares de competencia de los tribunales previstos en el artículo VIII.

En estos incisos haremos las siguientes observaciones :

I.- La nulidad o invalidez de toda cláusula que tienda a exonerar de la responsabilidad prevista en el convenio a cualquiera de los dos -- transportistas o a fijar un límite inferior a la aplicable con la salvedad de que la nulidad de la cláusula no invalida el contrato.

II .- Establece una excepción a lo expuesto anteriormente, por lo que corresponde al transporte realizado por el transportista de hecho, en las cláusulas referentes a pérdida o daño resultante de la naturaleza o vicio propio de las mercancías transportadas.

III.- Establece la nulidad de las cláusulas del contrato y las convenciones particulares anteriores al momento de ocurrir los daños, por medio de estas cláusulas que en ocasiones tienden a la no aplicación de determinadas reglas de la Convención, se deberá considerarlas simplemente como no puestas, con la salvedad de que en el transporte de mercancías se admitirán las cláusulas de arbitraje, dentro de los límites que fija el propio Convenio, cuando dicho arbitraje deba realizarse en los lugares de competencia de los tribunales previstos en el artículo VIII.

El inciso primero es muy similar y mejor dicho se inspiraron en el artículo 23 de la Convención de Varsovia.

El inciso segundo, tiene su base en la modificación propuesta en el Protocolo de La Haya, al propio artículo 23 antes citado inclu-

ynde la disposición que contiene, únicamente que refiriéndola al transporte realizado por el transportista de hecho.

El inciso tercero es una copia del artículo 32 del propio Convenio de Varsovia, que viene a complementar las disposiciones del artículo que analizamos en lo que se refiere al transportista, de hecho.

Artículo X.- Relacionado con el artículo séptimo de la Convención dispone que ninguna de las disposiciones contenidas en el mismo afectará a los derechos y obligaciones de un transportista con respecto del otro, es decir, con excepción del ejercicio de la acción de daños contra uno u otro de los transportadores o contra ambos ya conjunta o separadamente, y el derecho de uno de ellos de llevar a juicio al transportista no demandado, las relaciones establecidas entre ambos transportadores no serán afectadas por lo establecido en el Convenio.

Artículo XI.- Este artículo expresa que el Convenio quedará abierto a la firma de cualquier país hasta la fecha en que entre en vigor y siempre y cuando dicho país sea miembro de la Organización de las Naciones Unidas, o de cualquier otro Organismo especializado de la misma.

Artículo XII.- Compuesto de dos incisos, el primero nos indica que el Convenio quedará sometido a la ratificación de los países firmantes y el segundo, que los instrumentos de ratificación serán depositados ante el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos.

Artículo XIII.- También integrado por dos incisos, el primero nos indica que tan pronto como cinco países depositen sus instrumentos de ratificación, entrará en vigor entre ellos al nonagésimo día a contar de la fecha de depósito del quinto instrumento, y para los países que ratifiquen después de esa fecha, entrará en vigor al nonagésimo día a contar del depósito de sus instrumentos de ratificación. El inciso segundo dispone que tan pronto entre en vigor el Convenio, será registrado

en la Organización de las Naciones Unidas y en la Organización de Aviación Civil Internacional por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos.

Artículo XIV.- Aquí se prevé la adhesión de cualquier Estado miembro de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquier otro organismo Especializado de la misma después de entrar en vigor, y que la adhesión se efectuará mediante depósito del correspondiente instrumento ante el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, surtiendo efecto al nonagésimo día a contar de la fecha de este depósito.

Artículo XV .- Esta integrado por tres incisos, en el primero prevé la aplicación del Convenio a los territorios de cuyas relaciones internacionales sea responsable todo Estado contratante, el cual en el momento de la ratificación deberá declararlo, después lo podrá hacer mediante una notificación a nuestro Gobierno, el segundo, se refiere a que la aplicación surtirá efecto noventa días después de la fecha de recepción de dicha notificación para los territorios mencionados en la misma, y tercero, que todo Estado contratante podrá denunciar al Convenio, siguiendo el procedimiento del artículo XV, por separado, respecto a cualquiera de sus territorios de cuyas relaciones internacionales dicho país sea responsable.

Artículo XVII .- Dispone que el Convenio no podrá ser objeto de reservas.

Como un comentario a este precepto, consideramos que su objetivo principal es evitar desintegración del Convenio por su no aplicación en determinados países de algunas de sus estipulaciones, es decir que no se podría aplicar uniformemente en todos los Estados contratantes que lo tuvieran en vigor.

Artículo XVIII.- Este artículo obliga al Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos a notificar a la Organización de Aviación Civil Interna-

cional y a todos los países miembros de las Naciones Unidas o a cualquier otro Organismo Especializado, lo siguiente:

- a).- Toda firma del Convenio y la fecha de la misma.
- b).- El depósito de todo instrumento de ratificación o adhesión y la fecha en que se hizo .
- c).- La fecha en que el Convenio entre en vigor de acuerdo con el primer párrafo del artículo XIII.
- d).- Toda notificación de denuncia y la fecha de su recepción.
- e).- Toda declaración o notificación hecha de acuerdo con el artículo XVI y la fecha de recepción de la misma.

Además del Convenio reseñado anteriormente, cuyo texto fué el resultado de las deliberaciones de la Conferencia, ésta aprobó una serie de Resoluciones y Recomendaciones que aparecen en el Acta final de la misma y que consideradas de gran importancia reseñaremos las siguientes: Primera .- Tomando en consideración que el Convenio de Guadalajara regula únicamente ciertos aspectos del arrendamiento y fletamento de aeronaves y por existir igual necesidad de regular problemas jurídicos que afectan a la reglamentación y observancia de las disposiciones de seguridad aérea, planteadas cuando una aeronave matriculada en un país es operada por un transportista de otro país, se invita a la Organización de Aviación Civil Internacional a que, con base en las últimas experiencias tenidas, estudie dichos problemas con objeto de lograr mayor seguridad en la navegación aérea .

Segunda .- Que en razón de los grandes beneficios que las empresas de Transporte Aéreo y a los pasajeros de las mismas ha proporcionado el Convenio de Varsovia, los cuales fueron aumentados por el Protocolo de la Haya, se recomienda a los países que no hayan ratificado dicho Protocolo, tomen una decisión al respecto tan pronto les sea posible.

Tercera .- Considerando que con motivo del desarrollo de la Aviación

Civil Internacional, en el campo del derecho privado surgen nuevos problemas relacionados con el arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves, en particular cuando una persona pone a disposición de otra una aeronave sin tripulación y que dichos problemas deben continuar estudiándose, se recomienda a la Organización de Aviación Civil Internacional que tome las medidas pertinentes para el estudio y solución de tales problemas jurídicos.

A manera de comentario general de este Convenio podemos decir que como su nombre lo indica, es complementario a la Convención de Varsovia, y por lo tanto es interpretativo, pero también regula relaciones que en la Convención no habían sido previstas, debido principalmente al dinamismo propio de la actividad aviatoria.

XXI .- EL CONVENIO DE MONTREAL

El Convenio de Montreal, independiente del Sistema Varsovia; hace una referencia al nacimiento de este. El Convenio de Varsovia atravesó una crisis política bastante grave, ya que los Estados Unidos de Norteamérica resolvieron denunciarlo por considerarlo con límites -- muy bajos de indemnizar para el promedio de pasajeros norteamericanos.

Alegando que el Gobierno de ese país tiene un compromiso hacia sus ciudadanos de asegurar en forma adecuada y garantizar una debida protección para los pasajeros que viajen en el transporte aéreo internacional, y que como los límites de responsabilidad establecidos por la Convención de Varsovia no se consideraban adecuados para garantizar esta seguridad, los Estados Unidos de Norteamérica denunciarían el Convenio de Varsovia a partir del 15 de mayo de 1968.

Este Convenio no es un Tratado Internacional, es un Pacto Privado entre las principales compañías aéreas internacionales, suscritas por los Gobiernos de los países a los cuales concierne, elevó los límites de indemnización por pasajero a la suma de 75,000 dólares con gastos legales incluidos, o 58,000 sin gastos legales.

a).- Principales puntos del Convenio :

1.- Empresas a las cuales concierne este arreglo, deben ser todas las que operen desde o hacia los Estados Unidos de Norteamérica, involucradas en la Convención de Varsovia o en el Protocolo de La Haya, representadas por las empresas participantes. Los segmentos de viajes completos que se originen en, o con destino a los Estados Unidos, quedan incluidos aún cuando solamente se trate de un caso en que sólo haga una escala en dicho país.

2.- Los límites de responsabilidad se elevaron a la suma de 75,000 dólares por lesiones, heridas, muerte y otros daños sufridos en el cues-

que . Se aplica este límite sólo en el transporte de pasajeros.

Las empresas que no estuvieran de acuerdo con el citado convenio, quedarían sujetas a la responsabilidad ilimitada y a los tribunales norteamericanos.

3 .- Se pagarán a cada pasajero daños comprobados hasta por la suma de 75,000 dólares con gastos legales incluidos o 50,000 sin estos, -- independientemente de que haya negligencia del transportador; es decir, esta indemnización debe pagarse de todas maneras, a excepción de -- casos de guerra u otra situación comparable.

4 .- Los transportadores renuncian a las defensas del artículo 20 de -- la Convención de Varsovia en el cuál se permite a los transportadores exonerarse de responsabilidad demostrando la ausencia de culpa. Sin -- embargo, los transportadores sí podrán acudir a las defensas que les -- ofrece el artículo 21 de la misma Convención , es decir, podrán probar -- " que la persona lesionada produjo el daño o contribuyó a él ", con lo -- cuál el tribunal podrá conforme a las preceptos de su propia ley, des- -- certar o atenuar la responsabilidad del transportador .

5 .- Los pasajeros deberán ser notificados mediante cláusula impresa -- en los "billetes", de los términos de este acuerdo.

Como claramente se puede apreciar, este acuerdo consagra la -- responsabilidad objetiva del transportador aéreo, la cuál está en abso- -- luta oposición con la doctrina de la culpa , consagrada para el trans- -- porte tanto de carga como de pasajeros , por la Convención de Varsovia.

"Efectos de este Acuerdo :

1 .- El primer efecto de este acuerdo ha sido el de incrementar las -- primas de los seguros que deben pagar los transportadores aéreos, como -- consecuencia inmediata del aumento del valor del riesgo.

2.- La celebración de un nuevo Acuerdo o Convenio que fije nuevas líg

miten a la responsabilidad y normas sustanciales distintas, distintas a las previstas por el Convenio de Varsavia y Protocolo de la Haya, ta de ello de acuerdo con el dinamismo de la actividad aviateria.

A manera de comentario, diremos que ya los Estados Unidos de -
Norteamericanos habian propuesto la elevación de los límites de respon
sabilidad a una cantidad superior a la que se fijó en el Protocolo de -
la Haya, sin obtenerlo, propusieron también posteriormente que a los
límites de 250.000 francos aprobados por la Conferencia, se permitiera
fijar una indemnización hasta de un 25 % más, por concepto de gast
os y costas del juicio en su caso, la casi totalidad de los Estados -
participantes votaron en contra y la proposición fué desechada. Nueva
mente, los Estados Unidos propusieron que el Protocolo se depositara en
la O.A.C.I., volviendo la casi totalidad de los Estados a votar en con-
tra, resolviendo que se depositaran en los archivos del Gobierno Polaco.

Ante esto, los E.U. de N., no tardaron en encontrar la formula-
de como elevar los límites de responsabilidad y llevar a todos los Es-
tados hacia la responsabilidad objetiva, siendo en el año de 1965 que -
se decidieron denunciar la Convención, no firmando el protocolo de la
Haya, y así obligar a los transportistas a llegar a un acuerdo, porque -
de otro modo todas las empresas que volaran de o hacia los E.U. de N -
estaban en peligro de responder en caso de accidente, ilíaltadaconte.

CONVENIO RELATIVO A LA LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD CONFORME AL CONVENIO DE VARSOVIA Y AL PROTOCOLO DE LA HAYA (ACUERDO CAB 18-990, AIROBALO POR LA ORDEN E-23680, 13 DE MAYO DE 1966 LEGAJO 17325.

Los suscritos transportistas (llamados en este documento como los transportistas) convienen en lo siguiente :

I .- Cada uno de los transportistas incluirá a partir de mayo 16 de 1966, lo siguiente en sus condiciones de transporte, incluyendo - tarifas que incorporen condiciones de transporte, presentadas ante cualquier gobierno :

" El transportista se acopra en la limitación de responsabilidad prevista en el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional, firmado en Varsovia el 12 de Octubre de 1929 o como está prevista por dicho Convenio modificado por el Protocolo firmado en la Haya, el 28 de septiembre de 1955. Sin embargo, de acuerdo con el artículo 22(I) de dicho Convenio ó el mismo modificado por dicho protocolo, el transportista conviene en que para todo transporte internacional efectuado por el transportista tal como está definido en dicho Convenio original o modificado por dicho Protocolo, en el cual de acuerdo con el contrato de transporte incluye un punto en los Estados Unidos de Norteamérica, como punto de origen, de destino o de escala:

(1).- El límite de responsabilidad para cada pasajero por muerte, lesiones y otros daños corporales será la suma de 475000 dólares de los E.U., con inclusión de honorarios y costas legales, excepto de que en el caso de reclamación emprendida en un Estado con disposiciones respecto a la obtención separada de costas y honorarios legales, el límite será la suma de 50000 Dóla., con exclusión de costas y gastos legales.

(2).- El transportista no se prevalecerá, respecto, de cualquier reclamación resultante de la muerte, lesiones y otros daños corporales de un pasajero, de cualquier defensa conforme al artículo 20 (1) de dicho convenio original ó enmendado por dicho protocolo.

Nada de lo estipulado se considerará como afectando los derechos y responsabilidades del transportista respecto de cualquier reclamación hecha valer por quién sea en respecto de quién haya causado deliberadamente el daño, con resultado en la muerte, lesiones y otros daños corporales de un pasajero.

2.- Todo transportista deberá en el momento de entregar el billete, proporcionar a todo pasajero cuyo transporte está regido por el convenio original o como quedó modificado por el Protocolo de la Haya-3 por el contrato especial descrito en el párrafo I, el siguiente aviso que estará impreso en un tipo no menor igual al de 10 puntos modernos y entintado en contraste con el resto de leyendas en :

(1) .- Todo billete;

(ii) .- Un pedazo de papel colocado en el sobre del billete junto o unido a este;

(iii) .- en el sobre mismo :

" Aviso al pasajero internacional sobre la limitación de responsabilidad".

Los pasajeros en un viaje con destino final o una escala en un país distinto del de origen, son advertidos que las disposiciones del Tratado conocido como Convenio de Varsovia pueden ser aplicables, a todo el viaje, incluyendo cualquier porción enteramente entre la ciudad de origen ó destino. Para tales pasajeros en viaje a, desde o con una escala prevista en los Estados Unidos de América, la Convención y Contratos especiales de transporte incorporados a las tarifas aplicables, prevén que la responsabilidad de ciertos transportistas, partes en tales contratos especiales, por la muerte o lesiones a pasajeros, está limitado en la mayor parte de los casos a daños probados que no excedan de \$ 75,000.000 dlla de los Estados Unidos por pasajero y que dicha responsabilidad hasta tal límite, no dependerá en negligencia por parte del transportista. El límite de responsabilidad de \$ 75,000 dlla incluye gastos-- y costas legales, excepto en el caso de reclamación emprendida en un Estado con disposiciones respecto a la obtención separada de gastos y costas legales, el límite será la suma de \$ 55,000 dlla con exclusión de gastos y costas legales. Para aquellos pasajeros transportados por un transportista que no sea parte de dichos contratos especiales ó en un viaje que no tenga su origen, su destino o una escala convenida en los Estados Unidos de América, la responsabilidad del transportista por muerte o lesiones, está limitada en la mayor parte de los casos, aproximadamente a \$ 10000 ó \$ 20000 dlla de los Estados Unidos.

Los nombres de los transportistas que son parte de dichos contratos especiales están disponibles en todas las oficinas de boletines de los mismos y pueden ser examinados.

Protección adicional puede ser obtenida usualmente mediante la compra de un seguro con una empresa privada. Tal seguro no queda afectado por ninguna limitación de responsabilidad del transportista conforme al Convenio de Varsovia ó los Contratos especiales antes dichos. Para mayor información consultar con el representante de su aerolínea ó de la compañía de seguros".

3.-Este convenio será presentado a la Junta de Aviación Civil de los Estados Unidos (C.A.B.), para aprobación conforme a la sección 412 de la Ley Federal de Aviación de 1958 modificada y presentada a los otros gobiernos que se requiera. El convenio surte efectos a su aprobación por la Junta, según dicha sección 412.

4.-Este convenio puede ser firmado por cualquier número de transportistas, todos los cuales constituirán un solo convenio. Cualquier transportista, puede llegar a ser parte de este convenio mediante la firma como contraparte de depósito de la misma ante la mencionada Junta de Aviación Civil (C.A.B.).

5.- Cualquier transportista parte en este Convenio puede denunciarlo dando aviso por escrito con 12 meses de anticipación a dicha Junta de Aviación Civil (C.A.B.) y a los demás transportistas que son parte del Convenio.

C A P I T U L O - C U A R T O

LAS CONVENCIONES INTERNACIONALES
(segunda parte)

XXII y - CONVENIOS SOBRE DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE

XXIII - CELEBRADOS EN ROMA, ITALIA EN 1933 y 1952.

Uno de los más graves problemas presentados a el Derecho Aéreo es sin duda la reparación de los daños que causan los objetos desprendidos de las aeronaves o las aeronaves mismas, sobre personas o bienes en la superficie, que nada tienen que ver con el transporte que se realiza.

Por lo anterior, se planteó el problema de determinar si la responsabilidad del transportador, debería apoyarse en la teoría subjetiva o en la objetiva. Algunos estudiosos del Derecho opinaron que en la primera teoría se encontraba la solución para regular la responsabilidad del transportista aéreo. Otros, opinaron que el sistema objetivo, que estaba rompiendo los moldes clásicos de los subjetivistas, era mejor, porque contribuía al desarrollo de la actividad aviatoria, que encontraba obstáculos frente a la teoría clásica de la culpa.

La tercera Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo-reunida en la ciudad de Roma, Italia, en el año de 1933, aprobó un proyecto de convención tendiente a establecer una ley internacional uniforme en la materia de los conflictos de leyes y jurisdicciones, que podrían surgir en los casos de daños causados a terceros en la superficie, por aeronaves de matrícula extranjera.

En esta Convención, hace para los terceros lesionados en la superficie terrestre, una reparación en virtud de la responsabilidad objetiva, como consecuencia del daño que han sufrido.

Y así tenemos que la responsabilidad fundada en el riesgo, sur

ge con el sólo hecho de probar la existencia del daño y que este proviene de la aeronave, considerando a ésta, en operaciones de vuelo, que comprenden desde el momento de la partida, hasta el final de las maniobras de llegada .

La responsabilidad por los daños recae sobre el explotador de la aeronave , calificándose de tal , a quien tenga la disposición y haga uso de la misma y por cuenta propia, si el nombre del explotador no se encuentra registrado, el propietario será considerado como explotador, hasta que no pruebe lo contrario .

Las características de la responsabilidad por daños causados a terceros en la superficie, son muy similares a las características de los daños causados a pasajeros, equipaje y mercancías ; así tenemos las siguientes :

que hay eximentes , cuando el daño causado se debió a culpa de la víctima o que ésta contribuyó a causarlo (casi inoperante) ; que hay una limitación de responsabilidad en cuanto a los daños causados por el accidente; que la responsabilidad puede ser absoluta e ilimitada , si el daño proviene de dolo o culpa grave del explotador o sus dependientes, y si no se constituyó alguna garantía para responder por tales daños, (esta es una característica propia) la garantía debe constituirse por medio de un seguro, depósito en dinero o una fianza bancaria ; también poseo la característica de que las acciones de indemnización , se pueden entablar ante los tribunales del domicilio del demandante o del lugar en que el daño fue causado.

La Convención de Roma de 1933, aportó valiosas ideas para la fijación de la responsabilidad en esta clase de daños, así tenemos el artículo 2° que establece que : "... El daño causado por una aeronave en vuelo a las personas y a los bienes que se hallen en la superficie,

derá derecho a una reparación sólo por el hecho de que quede demostrado que el daño existe y que proviene de la aeronave.

Comprende también el daño causado por un objeto cualquiera dentro de las operaciones de la aeronave, incluso en el caso de lanzamiento de lastre o de echazón en caso de un estado de necesidad.

Es conveniente hacer notar que no es necesario que se accidente la aeronave para producirse el daño, pues en el caso de la echazón, expuesta anteriormente, da lugar a responsabilidad por parte del explotador. Se contempla también el caso de que el daño lo cause alguna persona de la tripulación de la aeronave o por una persona extraña; en el primer caso el explotador responderá por los daños causados por sus dependientes en el cumplimiento de sus funciones; en el segundo, tendremos al mismo responsable a no ser que demuestre que le fué imposible evitar el daño cometido por el tercero extraño a la aeronave.

La Convención se compone de 22 artículos fué firmada sólo por 12 países y ratificada por 7 Estados.

Ya nos referimos al artículo 2° que reconoce la responsabilidad objetiva. El artículo 3°, consiste en que cuando medie culpa o negligencia de tal manera que se llegue a comprobar que la víctima contribuyó a causarlo, la responsabilidad del explotador puede atenuarse e inclusive eliminarse.

Del contenido de la Convención, se desprende que los tribunales ante los cuales se ejerciten las acciones por responsabilidad tendrán facultades para apreciar el grado de culpa de la víctima y por consiguiente declarar la atenuación o eliminación de la responsabilidad.

El artículo 4°, establece que la responsabilidad prevista en el artículo 2°, incumbe al explotador, asimismo, define el termino explotador como toda persona que tenga la disposición de la misma o que haga uso de la misma por su propia cuenta, también señala que si el nombre -

del explotador no estuviere inscrito en el Registro Aeronáutico o en cualquier otro control oficial, el propietario sera considerado explotador hasta que pruebe lo contrario.

El artículo 5°, señala que aquél que sin tener la disposición de la aeronave, hace uso de ella sin el consentimiento del explotador responde del daño causado, y que el explotador que no haya adoptado las medidas para evitar el uso ilegítimo de su aeronave, responde solidariamente con él, quedando cada uno obligado en las condiciones y límites de la Convención. Aquél que hace uso ilegítimo arrastra al explotador a responder por los daños causados, claro que si éste actúa en forma culposa o negligente, al no tomar las medidas de seguridad necesarias para evitar el uso ilegítimo, nos encontramos que el artículo 14° dice: El explotador no tendrá derecho a alegar las disposiciones del presente convenio que limitan su responsabilidad si se prueba que el daño procede de la falta grave o del dolo del explotador o sus empleados, a menos que el explotador pruebe que el daño procede de una falta de pilotaje, de la conducción o de la navegación, y si se trata de sus empleados, que ha tomado las medidas adecuadas para impedir el daño.

Si no ha constituido alguna de las garantías previstas por la presente Convención, o si las garantías constituidas no son válidas o no cubren la responsabilidad del empresario por el daño causado, en las condiciones y límites del presente Convenio.

El artículo 2° párrafo b, establece la existencia de responsabilidad para el explotador de la aeronave cuando el daño es causado por una persona extraña a la tripulación y a la explotación, si no pudieron evitarlo ni el explotador, ni sus encargados.

Esta excepción de la responsabilidad necesita: a) Que sea una persona ajena a la tripulación, de lo contrario el explotador responde por actos de sus dependientes.

- b) que el acto lo produzca intencionalmente la persona ajena.
- c) que el acto sea ajeno a la explotación de la aeronave.
- d) que se cometa cuando no este en operaciones la aeronave.
- e) que no se pueda evitar ni por el explotador ni por sus dependientes.
- f) que el explotador haya tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño .

El artículo 6° prevé que el daño se puede producir por abordaje entre dos o más aeronaves, en cuyo caso serán solidariamente responsables.

El artículo 8°, párrafo I establece ; El explotador será responsable por cada accidente, hasta la suma fijada a razón de 250 francos por kilogramo de peso de la aeronave . Esto se entiende que es peso de la aeronave con la carga total al máximo tal como resulte del certificado de aeronavegabilidad o de cualquier documento oficial.

El párrafo II ; No obstante, el límite de la responsabilidad del explotador no podrá ser inferior a 600,000 francos ni superior a 2,000,000 de francos.

Párrafo III ; El tercio de este valor será afectado a la reparación de los daños causados a las personas sin que en este último caso la indemnización pueda exceder de 200,000 francos por persona.

La moneda que rige a esta Convención es la misma que rige el Sistema Varsovia, o sea el franco de 65 y medio miligramos de oro puro, y que puede ser convertida en moneda nacional de acuerdo con el valor del franco oro en el momento del accidente.

Las acciones para exigir la reparación del daño, prescriben en un periodo de seis meses contados desde el día del accidente, pasado ese término no podrán ejercitar ningún derecho, sino dentro de la cantidad que no se haya distribuido, es decir la diferencia entre la suma

distribuida y el límite máximo fijado. Y las acciones como ya decíamos se pueden ejercitar a elección del ofendido, ya sea en el tribunal de su domicilio o en el del lugar del daño.

El artículo 12 de la Convención especifica que toda aeronave matriculada en el registro del Estado contratante, para poder circular sobre el territorio de otro Estado contratante estar asegurada por los daños previstos por la Convención y con los límites fijados por el ya transcrito artículo 8°. La legislación interna de cada Estado contratante, puede sustituir todo o en parte el seguro, por otras garantías que podrán ser cualquiera de estas 3 formas : El seguro total de los riesgos previstos en la Convención ; un depósito en metálico que cubra las cifras consignadas como limitación de la responsabilidad ; - por último una garantía bancaria por esa misma cantidad, dada por una institución autorizada a tal fin en el territorio de la matrícula de la aeronave. Aquí observamos que faltó a la Convención establecer las obligaciones y los medios de defensa del asegurador, y este es precisamente uno de los problemas que trató el Protocolo de Bruselas al disponer que los medios de defensa del asegurador pueden ser :

a) que el daño fue causado después de terminar la vigencia del seguro, con la salvedad de que el seguro continuará vigente hasta el primer aterrizaje de la aeronave sobre un aeródromo en que pueda renouarse el seguro, sin que se sobrepase de un plazo de 24 horas; en el caso de que el seguro expire antes de la fecha estipulada en el documento por cualquier motivo, la garantía continuará existente hasta que la autoridad competente retire el certificado del seguro, todo ello dentro de un plazo de 15 días contados desde que la autoridad fue informada por el asegurador .

b) que el daño es producido fuera del territorio previsto por el contrato de seguro, a menos que la causa de que el vuelo se haga -- fuera de los límites, sea debido a fuerza mayor o de haber prestado -- ayuda justificada por las circunstancias, por error de pilotaje o de -- navegación .

c) que el daño sea consecuencia directa de un conflicto armado internacional o de perturbaciones civiles.

Además el asegurador tiene también como medios de defensa los siguientes hechos : La suspensión o el retiro del certificado de aero navegabilidad, que en el momento del accidente no se encontraba en la aeronave el personal necesario.

El Protocolo no admite ninguna otra cláusula de exoneración -- de la obligación de la aseguradora.

Ael, prácticamente fracasó El Convenio de Roma de 1933 respecto de la ratificación de los Estados contratantes, y que ni aún con -- la adición del Protocolo de Bruselas de 1938, se había obtenido el exi to deseado, se ordenó al Comité Jurídico de la O.A.C.I., que preparara un proyecto de revisión del Convenio referido. El Comité estuvo estudiando el problema desde el año de 1946, y fué hasta el Quinto Período de Sesiones realizadas en Taormina, Sicilia cuando se redactó un -- proyecto basado en el anterior estudio, éste se distribuye entre los -- Estados miembros del citado organismo especializado en enero de 1950. Este es el estudio conocido como " Proyecto de Taormina". En el año -- de 1951, tiene lugar en esta ciudad de México una nueva revisión del -- Convenio, y nace el "proyecto de México ".

La Convención de Roma de 1952, que es precisamente de la que se habla en el párrafo anterior, consta de 39 artículos divididos en seis capítulos refiriéndose el primero a los principios de responsabilidad derechos de las personas que sufren daños con motivo del vuelo de ae-

ronaves extranjeras, y la obligación de reparar por parte del operador; la definición del mismo; personas solidarias en dicha responsabilidad, su exención y disminución.

El capítulo segundo se ocupa de la misma responsabilidad, estableciendo la cuantía de las indemnizaciones o límite de responsabilidad y estudia los casos del uso ilícito de las aeronaves.

El capítulo tercero, estudia las garantías que debe otorgar el operador para cumplir con sus obligaciones en caso de responsabilidad. El estudio de lo relativo a los procedimientos y prescripciones de las acciones derivadas de los daños ocasionales, competencia de los tribunales y ejecución de las sentencias es el tema del capítulo cuarto, y por último el capítulo quinto contiene las disposiciones finales y de carácter general; de igual forma el capítulo sexto.

En lo que se refiere a la responsabilidad del transportador - ya habíamos enunciado que la Convención de Roma de 1933, adoptaba el principio de la responsabilidad objetiva, y eliminaba la mayor número de causales de exoneración de la misma. El proyecto de Tacmina establece en lo que se refiere a la responsabilidad lo siguiente:

"aquel que sufre un daño en la superficie tiene derecho a una reparación en las condiciones fijadas por la Convención por el solo hecho de que el daño provenga del contacto, fuego o explosión de una aeronave o de una persona u objeto que cae de ella". De aquí se desprende que el transportista es responsable de pleno derecho con ciertos límites; si existe una falta cualquiera de dicho explotante o de sus encargados de este modo, la responsabilidad aumenta. Ahora bien, la responsabilidad será ilícita, si el daño ha sido causado por un acto u omisión del explotador o de sus dependientes, si no se han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño. En cambio en el proyecto de México se establece que la persona que ha resentido el daño tiene derecho a -

la reparación, y se establece que el daño debe provenir de una aeronave en vuelo o de una persona o cosa que caiga de ella, pero con la excepción de que no se tomarán en cuenta los daños causados por el ruido o vuelo normal de la aeronave, o si el daño no es consecuencia directa del hecho o acto aviatorio exceptuándose también, el caso de que la víctima haya tenido culpa en la producción del daño .

Haremos un análisis de la Convención de Roma celebrada en el año de 1952 .

El artículo I, párrafo primero, establece que la persona que sufra daños en la superficie tiene derecho a reparación en las condiciones fijadas en el propio Convenio, con sólo probar que los daños provienen de una aeronave en vuelo o de una persona o cosa caída de la misma. Se establecen dos excepciones: a) Si los daños no son consecuencia directa de los acontecimientos que los ha originado; b) Si se deben al mero hecho de que la aeronave transite por el espacio aéreo.

Los elementos de la responsabilidad objetiva de esta Convención son : la existencia de un daño en la superficie, pero necesariamente debe ser de una aeronave en vuelo. Ahora bien, surge el problema de la territorialidad del lugar donde se produce el daño, porque los artículos 23 y 24, establecen que todo navío o aeronave en alta mar, se consideran parte del territorio del Estado del cual están matriculadas, por lo que el daño ocasionado a ellos se considerará como causado en la superficie y se aplicarán las normas de la Convención, salvo en los casos de abordajes .

Se está contemplando un nuevo elemento, y este es lo previsto por el artículo 7, que dispone que si dos o más aeronaves en vuelo entran en colisión o se perturban entre sí y resultan daños reparables -- según el artículo primero o si ocasionan conjuntamente daño, cada una de las aeronaves, es decir los operadores respectivos, serán responsables --

con las condiciones y límites del Convenio.

En lo que se refiere al sujeto responsable, el artículo 2º, fija como tal al operador de la aeronave entendiéndose como operador a quien usa dicha aeronave cuando se causan los daños o a quien se ha reservado el derecho sobre el control de su navegación y se considera que usa una aeronave quien lo hace personalmente o por medio de sus dependientes en el ejercicio de sus funciones; también el propietario inscrito en el registro de matrícula se presume operador y responsable a menos que se pruebe lo contrario.

El artículo 4º, contempla el caso del uso ilícito de una aeronave, este problema se resuelve tal y como se hizo en la Convención de Roma de 1933.

En el artículo 6º, se prevé la exención de responsabilidad para la persona que resultara con tal, si llegara a probar que los daños fueron causados por culpa o negligencia de la víctima o bien si no procede la exención, si se puede reducir la cuantía de dicha responsabilidad -- según el grado o medida de la culpa.

Ahora veremos en lo que se refiere a los límites de la responsabilidad que se establecen para las indemnizaciones, por los daños reparables y que de acuerdo con el artículo II, no excederá por persona o conjunto de personas por aeronave y por accidente.

Artículo II.- a) 500,000 francos, para las aeronaves que no excedan de 1000 kilogramos.

b) 500,000 francos para aeronaves de más de 1000 kilogramos y no excedan de 6,000 kilogramos; más 400 por cada kg de exceso.

c) 2,500,000 francos, aeronaves de más de 6,000 kg y no excedan de 20,000 kg, más 150 francos por kg de exceso.

d).- 6,000,000 francos, aeronaves de más de 20,000 kilogramos y no excedan de 50,000 kilogramos, mas 150 francos por kilogramo de exceso .

e).- 10,500,000.00 francos, aeronaves de más de 50,000 kilogramos, sin límite; mas 100 francos por kg de exceso .

La indemnización en caso de muerte o de lesiones no excederá de 500,000 francos por persona muerta o lesionada .

Peso, significa el peso máximo de la aeronave autorizado para su despegue por el certificado de aeronavegabilidad excluyendo el efecto - del gas ascensional, cuando se use .

Las sumas en francos mencionadas, se refieren a una unidad de -- moneda consistente en 65 $\frac{1}{2}$ miligramos de oro con ley de 900 milésimas. Que podrán ser convertidas en moneda nacional distinta de la moneda oro se efectuara si hay un procedimiento judicial, con sujeción al valor oro de dicha moneda nacional en la fecha de la sentencia o en el caso del - artículo 14 o en la fecha de la distribución .

Se prevé el caso de la responsabilidad limitada y es precisamente aquél en que la persona que sufre los daños, llega a probar que estos fueron causados por una acción u omisión deliberada (dolo) del operador o de sus dependientes, y se da también el caso de la persona que utiliza ilícitamente la aeronave, esta responsabilidad podrá ser juzgada en virtud de las disposiciones del derecho nacional aplicable, tanto en materia civil como en la penal.

Las reglas para la distribución de las indemnizaciones se encuentran establecidas en la Convención .

Todas aquellas personas que han sufrido un daño no podrán pretender una indemnización total superior a la indemnización más elevada que, en virtud de la Convención, pueda ser puesta a cargo de cualquiera de las personas .

En los casos de daños causados por abordajes el damnificado --- podrá ser indemnizado hasta la concurrencia del monto acumulado de los límites de indemnización correspondiente a cada aeronave, pero ningún -- operador será responsable por una suma superior al límite aplicable a - su aeronave, a menos que su responsabilidad sea ilimitada .

En el caso de que existan una pluralidad de damnificados y el - monto total de indemnizaciones fijadas exceda el límite de responsabilidad aplicable según la Convención , se aplican las siguientes reglas :

Si las indemnizaciones se refieren a pérdidas de vidas humanas o lesiones o daños causados a los bienes materiales únicamente, serán obje to de una reducción proporcional a su monto respectivo.

Si las indemnizaciones se refieren a la vez a pérdidas de vidas humanas o lesiones y daños a los bienes, la mitad de la suma a distribuir quedará afectada a la reparación de la pérdida de vidas y lesiones , y - en caso de insuficiencia , repartida proporcionalmente a su monto de da - ños. La mitad restante se distribuirá proporcionalmente a su monto entre indemnizaciones concernientes a los daños materiales y su sobrante si lo hubiere, entre la parte no cubierta de las indemnizaciones referentes a - pérdidas de vidas humanas y lesiones.

Las seguridades destinadas a cubrir la responsabilidad de las -- empresas se encuentra perfectamente clara en esta Convención, ya que los signatarios del Convenio de Roma de 1952, pueden exigir que la responsa- bilidad de la empresa de una aeronave matriculada en otro Estado signa- tario, por daños que se puedan causar a terceros en la superficie, quede debidamente garantizada por un seguro o por otra garantía similar (fian za , depósito etc...)

Respecto del seguro obligatorio que establecía el Convenio de -- Roma de 1933 como garantía del operador para los futuros daños, en el Pro yecto de Taormina se dijo que los Estados sobrevolados podían exigir un

seguro o garantía que cubriera los límites de la responsabilidad del operador; haciendo que dicha garantía pasara de obligatoria a potestativa. En cambio en el Proyecto México se estudió muy detalladamente el problema del seguro y se llegó a la conclusión de que éste debería ser también potestativo.

Así, este Convenio dispone que todo Estado sobrevolado puede -- exigir a las aeronaves extranjeras que lleven un certificado expedido -- por el asegurador en el que consta que el seguro ha sido contratado de acuerdo con las disposiciones del Convenio. Dicho certificado debe de -- especificar la persona o personas cuya responsabilidad cubre el seguro. No siendo necesario que se lleve a bordo la póliza o el seguro, si se ha entregado una copia debidamente legalizada a la autoridad competente de signada por el Estado sobrevolado, o a la O.A.C.I., si lo acepta, la -- Organización mandará un duplicado a los estados contratantes.

El asegurador o cualquier otra persona que garantice la responsabilidad del operador podrá oponer a los damnificados, además de las -- defensas pertenecientes al operador y las basadas en falsificación de documentos las siguientes :

I.- Que el daño se produjo después que el seguro dejó de estar en vigencia .

II.- Que el daño se produjo fuera de los límites territoriales previstos por la póliza, a menos de que por causa de fuerza mayor, asistencia justificada por las circunstancias o una falta de pilotaje, conducción o navegación, tuvo la aeronave que realizar el vuelo fuera de los límites territoriales.

Se establece también la embargabilidad de la indemnización debida al asegurador, o cualquier otra medida de ejecución, mientras los créditos de los terceros damnificados no hayan sido cubiertos.

El Capítulo Cuarto del Convenio, determina las reglas del procedi

miento y términos para ejercitar las acciones correspondientes a las - víctimas del daño.

Y se establece un plazo de 6 meses para ejercitar la acción de reclamación, y una prescripción de 2 años, las anteriores contadas a partir de la fecha en que ocurrió el hecho que dió lugar a los daños . Las causas de suspensión o de interrupción de la prescripción serán determinadas por la ley del tribunal que intervenga, pero en ningún caso podrán admitirse acciones después de los tres años siguientes al día del accidente ..

Las acciones judiciales ejercitadas en virtud de la Convención, serán entabladas ante los tribunales de los Estados contratantes en que ocurrió el daño. Sin embargo, mediante acuerdo entre el actor y el demandado las acciones podrán ser entabladas ante los tribunales de cualquier otro Estado contratante, sin que estos procedimientos tengan efecto correlación a los derechos de las personas que intenten una acción en el - Estado en que el daño se produjo. Las partes podrán también someter sus diferencias a arbitraje en cualquiera de los Estados Contratantes.

Cuando exista fallo definitivo pronunciado por tribunal competente según la Convención , la sentencia podrá ser ejecutada en el Estado-Contratante en el que la parte vencida tenga su domicilio o asiento principal, o bien en cualquier otro Estado Contratante en el que la parte - vencida tenga bienes, cuando los bienes existentes en aquel Estado o en el que el fallo fué pronunciado, no permitan asegurar la ejecución de - la sentencia.

Toda sentencia dictada en favor de la persona que haya sufrido daños, será ineficaz a menos que esta persona consiga su ejecución en - el lugar en donde la empresa demandada posea bienes .

Ahora veremos a quienes no se aplican las disposiciones de la - Convención :

a) Daños causados a una aeronave en un vuelo o a las personas o bienes que se encuentren a bordo.

b) Daños en la superficie, cuando la responsabilidad por esos daños se encuentra regida ya sea por un contrato entre el damnificado y el operador o la persona que tiene derecho de utilizar la aeronave en el momento en que se produjo, o bien por leyes laborales aplicables a los contratos de trabajo concluidos entre esas personas.

c) Daños causados por aeronaves militares, de aduana o de policía.

Por último se establecen normas respecto de las ratificaciones, adhesiones y denuncias.

El artículo 39, expresa que el Convenio no podrá ser objeto de reservas, en virtud de las dificultades que habían existido en otros Convenios Internacionales, sin embargo nuestro país no puede aceptar tales disposiciones, por ir en contra de la política jurídica mexicana. México asistió a la Conferencia de Roma y firmó el Convenio, que fue aprobado por el Senado con fecha trece de noviembre de 1956, con la reserva del derecho de exigir al operador u operadores de aeronaves matriculadas en otros Estados Contratantes, el seguro que se establezca con respecto a responsabilidades por los daños reparables según el artículo primero del Convenio que se causen en el territorio mexicano, y hasta los límites del artículo II, si dicha garantía ha sido contratada previamente con asegurador autorizado legalmente para practicar dicha operación de seguro o con sucursales de empresas extranjeras autorizadas para operar en México, conforme a las leyes mexicanas cuya solvencia haya sido comprobada por el Estado Mexicano. Esta reserva en virtud de la protección de las compañías nacionales de seguros y por el inciso 2 del artículo 3 de la Ley General de Instituciones de Seguros se prohíbe a las empresas extranjeras contratar seguros extranjeros, contra la responsabilidad civil derivada de eventos que puedan ocurrir en la República Mexicana .

CAPITULO QUINTO

LA LEGISLACION NACIONAL Y LA RESPONSABILIDAD DE LA
ACTIVIDAD AVIATORIA

- XXIV .- La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;
- XXV .- La Ley de Vías Generales de Comunicación en vigor;
- a) De los daños causados a los pasajeros; b) De los daños causados a los equipajes y mercancías; c) De los daños -- causados a los terceros en la superficie.

XXIV.- La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

El artículo 73, fracción XVII contiene el fundamento constitucional para que el Congreso de la Unión legisle en materia de Vías Generales de Comunicación, por lo que se reglamentó de acuerdo con esta facultad, lo relativo al acto aviatorio y que se encuentra contenido en la Ley de Vías Generales de Comunicación en vigor, después de haber pasado por una serie de cambios de los distintos criterios jurídicos que ha habido en la actividad aviatoria. Y así tenemos que en alguna época estuvieron en vigor disposiciones legales como lo son en 1930 la Ley de Aeronáutica Civil, La Ley de Vías Generales de Comunicación y medios de Transporte de 1931, La Ley de Vías Generales de Comunicación de 1940, y por último la Ley de Vías Generales de Comunicación con reformas en 1950, en el Capítulo IV " De las Comunicaciones Aeronáuticas ".

XXV. -- Ley de Vías Generales de Comunicación en vigor :

a) En materia de responsabilidades por daños a los pasajeros de las líneas aéreas, éstas se encuentran reglamentadas en la Sección Primera y Segunda del Capítulo XIII, y la referente a los daños causados a terceros en la superficie, se encuentra en la sección III, Capítulo XIII " De las Responsabilidades por Daños ".

Todos los preceptos se inspiraron en las Convenciones Internacionales sobre materia aeronáutica, y no sólo en lo que se refiere a los daños ocasionados por transportistas aéreas, sino también en todo lo referente a aspectos técnicos, como lo son los requisitos para la aeronavegabilidad de la aeronave, las condiciones técnicas y físicas a que está sujeto el personal de vuelo, los aeródromos, aeropuertos y sus instalaciones, el servicio de tránsito aéreo, etc.

El legislador nacional se inspiró en los avances técnicos y legales que predominaron en cada época para elaborar la legislación nacional

ya que por ser la internacionalidad una característica propia del acto -aviatorio, había y hay la necesidad de hacer constantes ajustes en la legislación nacional, porque de otro modo nos quedaríamos en una legislación obsoleta, como algunos preceptos legales con que cuenta nuestra actuación al legislador y que se tratan de subsanar mediante una serie de las ya conocidas "circulares", tendientes a actualizar los preceptos legales que no tienen ya aplicación y a crear nuevas disposiciones que no están contenidas en la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Libro Cuarto "Comunicaciones Aeronáuticas" .

Capítulo XIII De la Responsabilidad por daños, Sección Primera ,
" De los daños a los pasajeros "

Artículo 342, en este artículo da comienzo la legislación que sobre responsabilidad se exige a las empresas de transporte aéreo de carácter público, y así tenemos que todas las empresas que poseen una concesión o permiso para realizar un servicio público de transporte aéreo regular y no regular, son responsables de los daños que con motivo del transporte que realizan, se llegaren a causar, y este daño se puede ocasionar a los pasajeros, ya sea por muerte o por lesiones, y para cubrir alguna deficiencia, el legislador dijo "o cualquier otro daño" causado al pasajero. Asimismo, por destrucción o averías de su equipaje de mano, o por retraso en el transporte, precisando que los daños causados deben necesariamente proceder como resultados de hechos ocurridos dentro del período comprendido desde el momento que el pasajero aborda la aeronave, hasta el momento en que desembarca de la misma, comprendiendo no sólo las operaciones normales, sino también los aterrizajes forzados o accidentales.

Nuestra Ley de Vías Generales de Comunicación, también contiene la discutida limitación de la responsabilidad por parte de las empresas, tanto en lo relativo a los daños causados a los pasajeros, equipajes, como a los terceros en la superficie.

Por ahora nos ocuparemos en analizar la responsabilidad con los usuarios del servicio; el artículo 343 nos dice que en los casos de muerte o lesiones o cualquier otro daño al usuario, se deberá cubrir a la víctima :

I.- For muerte o incapacidad total permanente la cantidad equivalente a 6,780 días de salario mínimo general.

II.- For lesiones que ocasionen inválidez parcial permanente, hasta un máximo de la cantidad equivalente a 2712 días de salario mínimo general .

III.- For lesiones que ocasionen incapacidad total temporal, hasta un máximo de la cantidad equivalente a 1500 días de salario mínimo general .

IV.- For lesiones que ocasionen incapacidad parcial temporal, hasta un máximo de la cantidad equivalente a 1356 días de salario mínimo general .

Para el pago de las indemnizaciones a que nos referimos anteriormente - nos dice el mismo artículo que deberá tomarse como base el salario mínimo general vigente en el D.F., Area Metropolitana, en la fecha que se cubra la indemnización . Este artículo también precisa la forma en que la empresa garantizará el pago de la indemnización que le impone este artículo y que puede ser :

a) Mediante seguro contratado con institución debidamente autorizada de manera tal que cubra dicha responsabilidad a satisfacción de la S de C y T .

b) Mediante depósito en efectivo en la Nacional Financiera S.N. de C.

En el último párrafo de el artículo 343 nos dice que : La empresa no gozará del beneficio de limitación de responsabilidad a que el artículo - se refiere, si se comprueba que los daños fueron debidos a dolo de la -

empresa o de sus dependientes o empleados .

Como eximentes de la responsabilidad por culpa, de los daños causados a pasajeros en su integridad física, opera el caso en que la empresa llegue a comprobar que tomó todas las precauciones razonables para evitar el daño y las medidas técnicas exigidas por la ley y sus reglamentos o que le fué imposible tomarlas, o si se comprueba que el daño se debió a hechos o circunstancias propias de la víctima o a hechos ilícitos de un tercero .

Esta eximente sólo se aplica en el caso de que haya culpa y gira en torno sólo de esta, pero no en torno de la responsabilidad objetiva o de pleno derecho, porque como ya vimos anteriormente pudo haber tomado todas las medidas para evitar el accidente, y sin embargo este se produjo por causas ajenas, caso fortuito o fuerza mayor, y contra esta responsabilidad no hay eximentes, sino que opera por completo la teoría del riesgo creado.

En la práctica lo que tratan de proteger siempre las empresas, es que no se dé lugar a la existencia de la culpa, para que no opere la responsabilidad ilimitada.

Para concluir el estudio de este precepto, sólo diremos que la ley en el aspecto de distinguir la culpa como factor determinante para aumentar los límites de responsabilidad, sólo tropieza con el aspecto interpretativo, ya que podría ser motivo de discusión, de que si el legislador no redactó bien, o que no se dió a entender con lo que quiso decir.

De los daños causados a los equipajes y mercancías:

En lo referente a la responsabilidad por destrucción o avería del equipaje de mano, la ley (1) la limita a la suma de 20 días de salario mínimo general vigente en el D.F. área metropolitana y opera la responsabilidad ilimitada si se comprueba la existencia o culpa grave de la empresa de sus dependientes o empleados.

(1) Art 344 Ley de Vías Generales de Comunicación.

c).- Por la pérdida o avería del equipaje facturado, hasta 35 veces el salario mínimo general vigente en el L.F., Área Metropolitana.

d).- Por la pérdida o avería del equipaje facturado o carga cuyo contenido hubiese sido asegurado por el usuario, el monto del valor declarado.

Las reclamaciones para los casos de pérdidas, averías o retraso de la carga o equipaje facturado, deberán ser hechos valer ante la empresa dentro de los 3 días siguientes a la fecha de entrega o a la fecha que debió entregarse. La falta de reclamación oportuna impedirá el ejercicio de las acciones correspondientes.

Las acciones para exigir el pago de las indemnizaciones prescribirán en el plazo de 90 días a partir de la fecha en que debió entregarse la carga o equipaje facturado.

De la Responsabilidad por Daños Causados a Terceros en la Superficie.

La Sección Tercera del Capítulo XIII contiene la responsabilidad por daños que se causen a los terceros, y es otra de las cuestiones importantes que vino a regularse con motivo de las reformas de 1950, y que sirvió de postura para la delegación nacional que asistió a la Conferencia de Roma de 1952. Esta responsabilidad se basa en la "operación" de la aeronave, entendiéndose por operación de una aeronave, todo movimiento que tenga ésta en tierra o en vuelo, y que lo realiza por sus propios medios motores, y cuando por la operación de la aeronave, por los objetos que de ella se desprendan, se causen daños a personas o a las cosas que sobre la superficie se encuentren, nacerá la responsabilidad objetiva, y esta se prueba, con sólo establecer el nexo causal, o sea la existencia del daño y su origen.

Esta responsabilidad recaerá sobre quien tenga la propiedad o posesión de la aeronave.

El artículo 352 contiene los límites que con motivo de la indemnización

zación por daños a terceros tienen las empresas de transporte aéreo, y -- que será hasta por un monto de 12500 días de salario mínimo general vi -- gente en el D.F., Area Metropolitana y tratándose de personas se cubri -- ran los daños conforme a los términos y montos señalados en el artículo - 343 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Al igual que en la responsabilidad a pasajeros y equipaje facturado, los -- propietarios o poseedores de las aeronaves, tienen la obligación de gara -- ntizar el pago de la indemnización mediante contrato de seguro con insi -- tución debidamente autorizada o depósito en la Nacional Financiera S.N.C. **ICR UNA SUMA QUE GARANTIZE EL RIESGO.**

En el caso de propietarios o poseedores de dos o más aeronaves, el seguro o el depósito, se constituirá por el doble cualquiera que sea el número de aeronaves que operen.

La obligación de tener el seguro se exige también por el Reglamento de -- Operación de Aeronaves Civiles en vigor, ya que en su artículo 156 esta -- blece la obligación de todo explotador de aeronaves, de contratar seguro por daños a terceras personas, como consecuencia de la operación de sus -- aeronaves.

La forma de como se debe constituir el seguro o depósito también lo esta -- blece la Ley, y será dentro de los 15 días siguientes a la fecha de la ob -- tención de la concesión, o del permiso.

Aquí nos encontramos con que la Ley deja una laguna en cuanto al periodo -- comprendido entre los 15 días contados a partir de la fecha de obtención de la concesión o permiso para operar las aeronaves.

En la práctica no se sigue con este procedimiento, sino que cuando se le otorga al explotador la concesión o permiso; éste ya debe acredit -- ar ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que cuenta con un -- seguro que garantiza los posibles daños a pasajeros, equipaje, mercancías y a terceros. Puede suceder, y este hecho ya aconteció, que una aeronave pe

rtenciente a una pequeña empresa nacional, en su vuelo inaugural, se accidentase y perdiesen la vida todos los pasajeros y tripulantes .

Esta garantía debe mantenerse vigente por el término de vigencia de la Concesión o Permiso.

En lo referente a la responsabilidad absoluta o no protección -- de los límites que fija la Ley, se establece que quienes no hubieron garantizado el pago de la indemnización , no gozaran del beneficio de los límites de responsabilidad, esta responsabilidad absoluta se fija al igual que la Convención de Roma, como una sanción para el transportista.

CONCLUSIONES

La Responsabilidad Objetiva o del Riesgo Creado, se ha proyectado con mayor fuerza en el Derecho Aéreo, ya que las víctimas de la actividad aviatoria de transporte, encuentran en ella mejor protección de los daños que han sufrido.

En nuestra Legislación no hay problema alguno para diferenciar -- entre la Responsabilidad penal, civil y moral. Nuestro Código Civil y la Jurisprudencia de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, han definido claramente, cuando opera dentro de la responsabilidad civil, la responsabilidad objetiva o del riesgo creado y la subjetiva o de la culpa.

Los Convenios Internacionales que rigen en materia aeronáutica -- son la principal fuente del Derecho Aéreo, porque representan una uniformidad de criterios para regular la Aviación Civil Internacional y Nacional, trayendo como consecuencia un beneficio inmediato para su desarrollo.

Todas las Naciones deben pugnar por la existencia y validez de -- los convenios sobre Derecho Aéreo Internacional privado, y para vigilar -- su cumplimiento facultar a un organismo dependiente de la Organización de las Naciones Unidas o La Organización de Aviación Civil Internacional, para que se encarguen de ello .

El Convenio de Varsovia de 1929, fija las principales bases que -- van a servir para la estructuración jurídica de la responsabilidad de los transportistas en el ámbito internacional , originando que las legislaciones nacionales de cada Estado miembro se ajustaran en lo que se refiere a los principios que lo regían.

El Protocolo de la Haya, es el efecto del dinamismo de la actividad aviatoria, al aumentar los límites de responsabilidad por daños que -- se llegaren a causar a los pasajeros o efectos del transporte, pero no -

supera la teoría de la Responsabilidad Subjetiva, que sigue dejando al transportista con la posibilidad de que se exonere de responsabilidad, mediante la prueba de la adopción de las medidas necesarias e indispensables para evitar el daño .

Es de concluirse que la limitación de la responsabilidad instituida en el Sistema de Varsovia y el pago de la indemnización en forma automática, deben de seguir estableciéndose en los Convenios sobre la materia, por representar una garantía tanto para el transportista como para el usuario del servicio.

El Convenio de Guadalajara obedece a una necesidad jurídica de complementar las disposiciones del Convenio de Varsovia, ya que regulará nuevas problemáticas nacidas de los adelantos de la actividad aviatoria y que se dirige principalmente a la responsabilidad del transportista -- contractual y a la de agencias cuya actividad es la concentración de carga aérea, y que aún cuando no son transportistas de hecho, se les vincula a la Convención de Varsovia, a efecto de garantizar las indemnizaciones por daños que se llegaren a causar y a proteger a estos " transportistas contractuales " de demandas ilimitadas de carácter civil, de aquí que se concluya que el Derecho Aéreo este participando en forma activa con el Derecho Mercantil y Civil .

Debe de crearse un Organismo Internacional, o darle facultades a alguno de los existentes y que dependan de la Organización de las Naciones Unidas, para que se encargue de interpretar el verdadero sentido de los Convenios Internacionales, a efecto de que no se susciten controversias.

Debido a que los Estados Unidos de Norteamérica, registran un porcentaje superior al 60% del transporte aéreo internacional, influyen en forma decisiva en la política internacional sobre Derecho Aéreo.

Tomando en cuenta lo anterior, el Acuerdo de Montreal que atribuye

ye al transportista, en todos los casos la responsabilidad objetiva o -- del riesgo creado, inicia un cambio y rechazo de la responsabilidad por culpa presunta que establecía el sistema Varsovia, principio con el que estamos de acuerdo .

En la próxima conferencia de Derecho Aéreo Internacional Privado que patrocine la Organización de Aviación Civil Internacional, todos los Estados partes del Convenio debieran adoptar el principio de la responsabilidad objetiva , aunque estimo que los límites de responsabilidad que proponen los Estados Unidos de Norteamérica, para nuestra realidad económica y el resto de los países del orbe, principalmente los latinoamericanos, son excesivos, ya que padecemos de una crisis inflacionaria que ocasiona la devaluación de la moneda segun transcurren los días y los cambios de los niveles de vida y en este caso el aumento de los límites de responsabilidad va a repercutir en contra del usuario del servicio, ya que las empresas se concretan a aumentar al costo del servicio, el pago de las primas de los seguros para garantizar los posibles daños .

Por lo anterior, es de concluirse que el Gobierno Norteamericano debe de tomar en cuenta que no todos los países estan en su situación económica y aceptar los límites, que estuvieran acordes con la situación económica de los Estados partes, mas débiles .

En lo referente a nuestra legislación , la Ley de Vías Generales de Comunicación consagra un sistema mixto en cuanto a la responsabilidad del transportista, ya que independientemente que el usuario está garantizado con un límite de responsabilidad por el riesgo creado, tiene la ventaja de que si se llega a probar que hubo culpa del transportista, el monto de la responsabilidad es ilimitada o sube a un límite que la misma ley fija.

Por lo que toca a la limitación de la Responsabilidad, opino que se debe conservar, tratando de aumentar la cuantía de las indemnizaciones

es, actualizándolas de acuerdo a la devaluación que sufrimos de nuestra moneda día con día ; en lo relativo a la forma de como se debe de liquidar la indemnización, establecer principios fundamentales para que el pago sea en forma expédita, evitando los litigios de carácter civil.

En lo relativo a los límites actuales de responsabilidad por daños a pasajeros y mercancías, consideramos que no son suficientes, ya que estas indemnizaciones resultan cada día menos actualizadas y deben de ser motivo de constantes revisiones con el propósito que cumplan con su objetivo y no vayan resultando obsoletas con el transcurso del tiempo .

La Ley de Vías Generales de Comunicación, no contiene ningún precepto que trate de la responsabilidad del transportista contractual, por lo que el legislador debe de tomar en cuenta el Convenio de Guadalajara, y establecer principios básicos que regulen este aspecto del Derecho Aéreo.

Por cuanto al Convenio de Roma de 1952, es necesario que nuestros legisladores analicen detenidamente sus preceptos, y con una adecuada y limitada modificación a la Ley de Instituciones de Seguros, se deposite el instrumento de ratificación del mismo ante el Gobierno Italiano, ya que el mencionado Convenio se encuentra ya aprobado por la Cámara de Senadores.

En lo relativo a los daños causados a los terceros en la superficie, deben igualmente que en los casos anteriores irse revisando periódicamente la cuantía de las indemnizaciones para evitar se vuelvan obsoletas y no cumplan con su cometido.

Por ultimo, es de desear que la Ley de Vías Generales de Comunicación con base en ajustes, se vaya compaginando con el dinamismo de la actividad aviatoria.

BIBLIOGRAFIA

BONNECASE, JULIAN

Elementos del Derecho Civil, tomo II, traducción de José M. Cajica, Jr., Editorial Cajica, Puebla, Mex. 1945.

BORJA SORIANO MANUEL

Teoría General de las Obligaciones, Tomo I, Editorial. Porrúa, México 1966.

CASTELLANOS TENA, FERNANDO

Lineamientos Elementales de Derecho Penal, Editorial. Jurídica Mexicana, 1963.

COLIN, AMBROSIO Y H. CAPITAT.

Curso Elemental de Derecho Civil, México 1924.

CUELLO CALON, EUGENIO

Derecho Penal, Editorial Porrúa, México 1945.

LEMOGUE, RENE

Traité des Obligations en General, Paris 1924.

DE AGUILAR LIAZ, JOSE

Tratado de la Responsabilidad Civil, Tomo I, Traducción de Juan Agustín e Ignacio Moyano, Editorial Cajica, Puebla Mex. 1957.

DEL VILLAR, RAFAEL

Responsabilidad Civil por daños a personas, T. Profesional, Ciudad Universitaria, Mex, 1963. p.p. 110-113.

ENNECCERUS, LUDWIG

Tratado de Derecho Civil, Traducción de Blas Pérez Gonzalez y José Alguer, V tomo y apéndice I en Vol II. 1933.

FRANCOZ RIGALT, ANTONIO

Principios de Derecho aéreo, Talleres Gráficos de la Nación Mex, 1939.

LUIS SOLER, JOSE

Derecho Civil Mexicano, Editorial Botas, México 1944.

HAMILTON EDUARDO

Manual de Derecho Aéreo, Edit Jurídica, Santiago de Chile, 1960.

JOSSEFAND LOUIS

Derecho Civil, Tomo II, Vol I, Traducción de Santiago Gullías M., Buenos Aires, 1950.

LOAEZA M., ENRIQUE

Apuntes tomados de la cátedra de Derecho Aéreo y Especial, México, 1968.

MAZEAUD, HENRY Y LEON- TUNG, ANDRE

Tratado Teórico Práctico de la Responsabilidad Civil-Delictual y Contractual, Tomo I, Vol I, Traducción de - Luis Alcalá Zamora y Castillo, Edic Jurídicas Europa - América, Buenos Aires, 1961.

MOLLER

Derecho Aéreo, 1950.

NIBCYET J.F.

Principios de Derecho Internacional, Editora Nacional, México, 1960.

ROJINA VILLEGAS, RAFAEL

Teoría General de las Obligaciones, Tomo III, Editorial Porrúa, México, 1967.

RIPERT GEORGE Y BOULANGER JEAN

Tratado de Derecho Civil, Tomo V, Traducción de Delia - García Sireaux, Ediciones Ley, Buenos Aires 1965.

SALEILLES, RAYMUND

Les accident de Travail, 1897. Citado por Planiol y - Ripert.

De la Declaration de Volunte, Paris, 1929.

SEPULVEDA, CESAR

Curso de Derecho Internacional Público, Editorial
Iorrúa .

TAFIA SALINAS, LUIS

La Regulación Jurídica del Transporte Aéreo, Madrid
1953.

LEGISLACION INTERNACIONALCOMITE JURIDICO OACI XIV Periodo de Sesiones.

Doc. 8302-LC/150-Iy 2, Roma, 28 Agosto 15 Septiembre de 1962.

COMITE JURIDICO OACI V Periodo de Sesiones .

Yaomira , Italia 1946.

CONFERENCIA INTERNACIONAL DE DERECHO AEREO PRIVADO

Doc. 8301-LC/149 Vol. Iy2 Guadalajara, Jal., -Agosto-Septiembre de 1961.

PROCEDIMIENTOS DE LA PRIMERA CONFERENCIA INTERNACIONAL DE DERECHO AEREO PRIVADO.

Doc. OACI 7836 Varsovia, octubre de 1929,

CONFERENCIA INTERNACIONAL DE DERECHO AEREO PRIVADO.

Doc. OACI 7379-LC/134. Roma, 9 de Septiembre 6 de octubre de 1952.

CONFERENCIA INTERNACIONAL DE DERECHO AEREO PRIVADO

Doc. OACI 7086-LC/140-1. La Haya Septiembre de 1955.

REUNION ESPECIAL OACI SOBRE LOS LIMITES A PASAJEROS DE LA CONVENCIÓN DE VARSOVIA Y PROTOCOLO DE LA HAYA .

Doc. 85-LC/154. Vol. 1 y 2 . Montreal febrero de 1966.

CONVENIOS INTERNACIONALESCONVENIO SOBRE DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE
Roma, Italia 1935 .PROTOCOLO DE BRUSELAS
Bruselas, 1938.ACUERDO INTERLINEAL RELATIVO A LA LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD CONFORME AL CONVENIO DE VARSOVIA Y AL PROTOCOLO DE LA HAYA .
Acuerdo CAB 18990.

VARIOS

COMPENDIO ESTADISTICO No 142 " TRAFICO " 1960-1968. O.A.C.I.
1964.

ESTUDIO SOBRE TRANSPORTE AEREO EN LAS AMERICAS
Unión Panamericana, O.E.A. Washington D.C. 1964.

THE NEW YORK TIMES . Noviembre 2 de 1964. Sección 3 Pág I .

Octubre 26 de 1969 Sección I, Pág, 84.