

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

Los daños causados a Terceros en la Superficie

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A
Manuel Hernández Palacios

MEXICO, D. F. 1968



Universidad Nacional
Autónoma de México



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 esta 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.

A MIS PADRES

CON EL MAS PROFUNDO

RESPECTO Y CARIÑO

A MIS HERMANOS

GABRIEL

MIGUEL

RAFAEL

**AL DR. OCTAVIANO VEJAR VAZQUEZ
QUIEN HIZO POSIBLE LA REALIZACION
DE LA PRESENTE TESIS.**

INDICE

Prólogo .	1
I.- La Responsabilidad Civil.	5
II.- La Responsabilidad Civil en el Derecho Aéreo.	45
III.- Sistemas de Responsabilidad .	97
IV.- La Legislación Nacional.	115
V.- El Seguro en el Tránsito Aéreo.	135
VI.- Las Convenciones Internacionales.	183
VII.- Derecho Comparado.	215
Conclusiones .	257
Bibliografía.	259

P R O L O G O

El transporte aéreo, la aeronáutica, surge como una culminación a siglos del soñar humano.

El hombre desde sus principios envidió a las aves su capacidad de vuelo. Precariamente dotado frente a los elementos naturales, lucha por dominarlos. Aprende el fuego y conoce las estaciones para servirse de las lluvias.

Empieza por domesticar animales para utilizarlos en sus tareas rutinarias primero y como medios de locomoción después.

Posteriormente construye rústicos medios de comunicación -- para la pesca de los ríos y para desplazarse entre cortas ciudades.

Desde entonces, lenta pero efectivamente, el hombre ha ido evolucionando hasta llegar a la era de la industrialización y de los -- grandes refinamientos técnicos. Este progreso le ha llevado varios -- milenios.

Ahora bien, desde que nuestros antepasados primitivos iniciaron sus medios de transporte, imaginaron la posibilidad de vuelo,

por eso, las mitologías antiguas impregnadas de este sueño frustrado dotan a sus dioses de dicha capacidad.

Y ya que hemos hablado de los principios distantes, viremos al futuro lejano con sus enormes e imprescindibles posibilidades astroespaciales.

Así, lo que ayer era apenas un sueño, es hoy realidad, y lo que hoy nos parece imposible o quizás nos mantiene en expectativa, será mañana un hecho tan natural como nos parece hoy la aviación.

La aeronáutica ha evolucionado con tal rapidez que difícilmente podemos concebir el futuro de la misma. Sin embargo, dada la enorme capacidad técnica actual, podemos suponer que rebasará los ámbitos de lo terrestre y conocida para dirigirse al Universo, acaso entonces los problemas de expansión de las naciones terminen en este planeta.

Han sido varios los experimentos realizados para controlar aeronaves sin piloto y han tenido gran éxito. Se proyecta enviar en estos aparatos semillas y algunas especies de animales para investigar el posible grado de vida para la especie humana.

Es evidente que vivimos la transición de dos épocas en la historia del hombre. Nuevos experimentos se proyectan cada día. Es-

tos pueden parecernos en este momento tal vez disparatados, acaso imposibles, sin embargo, en un futuro muy próximo quizá estaremos frente a su realización.

Ahora bien, los hechos importantes humanos, atañen a lo jurídico, ya que nada es extraño al derecho siendo humano, por lo tanto, el nacimiento y el desarrollo aeronáutico, son de una enorme trascendencia jurídica. Ha nacido una nueva actividad humana y hay que regularla.

El problema principal radica en la rapidez vertiginosa con que se ha desarrollado ésta, ya que la técnica jurídica no ha podido seguirla.

Son muchos los problemas que se presentan y que se han venido presentando, que han obstaculizado esta de por sí ardua tarea, y ello tiene su origen en la pluralidad de legislaciones que corresponden a la diversidad de países.

El ámbito de la aviación es la totalidad del espacio atmosférico, ya que siendo un medio de locomoción rápida, sólo se concibe aplicado a grandes distancias. Sería paradójica una aviación realizable en el espacio atmosférico de un solo país, con excepción de algunos de gran extensión territorial.

CAPITULO I

La Responsabilidad Civil.

1o. - Generalidades

- a). - Clasificación Tradicional, en el Derecho Romano.
- b). - La Doctrina Moderna.

2o. - Elementos de la Responsabilidad Civil

- a). - Estudio de cada uno de los elementos.

3o. - Teoría de la Responsabilidad Subjetiva y de la Responsabilidad Objetiva.

- a). - Estudio de cada una de ellas.

4o. - La clasificación de la Responsabilidad.

- a). - Civil y Penal.

5o. - La Responsabilidad en la Legislación Mexicana.

CAPITULO I.

LA RESPONSABILIDAD CIVIL.

La responsabilidad civil tiene sus antecedentes en el Derecho Romano, reconociéndose a esta institución jurídica como una fuente indirecta de las obligaciones y la cual si no era más importante que los contratos, sí tan rica y amplia como esta fuente.

Según la clasificación tradicional, las fuentes de las obligaciones en el derecho romano eran: los contratos, los delitos, cuasi contratos y cuasi delitos; estos últimos eran los llamados hechos ilícitos - en sentido estricto, y después se encontraba dentro de esta clasificación a la Ley.

Distinguióse entonces a la doctrina de la responsabilidad contractual, como aquella responsabilidad derivada por la falta de cumplimiento a las obligaciones derivadas de un contrato o un cuasicontrato; a la responsabilidad delictiva, como aquella procedente de los actos ilícitos, ya que éstos se hubieran realizado intencionalmente o que por falta de previsión, de cuidado o de negligencia -delitos llamados de culpa- estos últimos formando el grupo de los cuasidelitos; y finalmente la responsabilidad legal, determinada por la falta de cumplimiento a obligaciones no derivadas dentro de las cuatro figuras anteriores.

Es difícil unificar plenamente los principios que deben regirla, pues las diferentes legislaciones corresponden a las diversas tradiciones jurídicas que en algunos casos y en algunos aspectos es necesario renunciar.

Se han creado con ese objeto organizaciones internacionales - y se realizan de tiempo en tiempo, convenciones jurídicas aeronáuticas tendientes a este fin.

En la actualidad se ha logrado bastante sobre la materia, aún cuando falta mucho por realizar.

El estudio que nos proponemos llevar a cabo se basa en el problema que presenta los daños que se ocasionan a los terceros en la superficie, con motivo de la técnica aeronáutica; expondremos los problemas y soluciones que al respecto pueden darse.

Es necesario que para el logro de tal meta, iniciemos el estudio de la responsabilidad, sus orígenes y antecedentes para poder tener una idea general, una vez concluido dicho estudio estudiaremos la responsabilidad aérea, por parte del transportista aéreo y las soluciones que se han dado en las diferentes Convenciones Internacionales para este problema a resolver.

Asimismo veremos cual es la doctrina seguida por nuestra --
legislación aeronáutica, y su comparación con otros ordenamientos -
jurídicos extranjeros.

- - - - -

El delito fué considerado por los romanos, como un hecho dañoso intencional, que se ejecutaba con la intención de perjudicar; existiendo además otros hechos dañosos, pero sin la intención de causar -- ese daño; estos hechos eran lícitos pero por falta de previsión, de cuidado o de negligencia, su resultado era dañoso y por lo tanto el hecho resultaba ilícito, y era por lo tanto el cuasidelito. El delito era un hecho culposo.

Cuando el daño causado lesionara intereses patrimoniales, - daba nacimiento a la reparación del daño que se hubiera ocasionado; la Ley imponía al responsable una pena pecuniaria y la cual era superior - al daño causado. Si no se causaban daño patrimonial implicaba un acto ilícito que originaba la pena o sanción pública, siendo de exclusivo campo del derecho penal.

En el derecho romano primitivo, se parte de una idea indiscu - tible de culpa, bien sea que se hubiera procedido con dolo o con impru - dencia, y principalmente se atiende a la responsabilidad por el hecho - propio. Siendo esta culpa esencial para que naciera el derecho de exi - gir la reparación del daño, estableciéndose una acción penal y reipse - cutoria en la cual se alcanzaba a todos aquellos daños que consistieran en un daño o deterioro de una cosa del patrimonio, teniéndose el carác - ter de multa o indemnización. Eran las acciones mixtas establecidas -

por Gayo y Justiniano que se encontraban integradas por la acción --- reipersecutoria o sea de las nacidas por los contratos por lo cual se reclamaba la cosa debida o su equivalente; y por una acción penal -- cuya finalidad era el castigo del culpable y no la reparación del daño causado; esta acción mixta era la Actio furti, y dentro de esta categoría de acciones mixtas se encontraba y pertenecía la actio legis ---- aquiliae y la actio doli.

El término responsabilidad nos designa aquella obligación de reparar el daño o perjuicio que se ha ocasionado a determinada --- persona o personas; y a la doctrina de la responsabilidad determinar quienes y en qué circunstancias están obligadas a la reparación.

La responsabilidad siempre implica el sometimiento a la -- reacción jurídica frente al daño, por parte de quien ha ocasionado ya sea por su conducta o por el uso de cosas peligrosas, un daño o perjuicio de quien ha resultado lesionado tanto en su patrimonio como -- en su persona.

La doctrina de la responsabilidad quedó resumida en el artículo 1,382 del Código Civil Francés "Todo hecho del hombre que -- cause un daño a otro, obliga a aquél por cuya falta se produjo, a la reparación. "

Los antecedentes de la doctrina de la responsabilidad moderna es un producto de la evolución de las ideas jurídicas france --

sas. Desde la época de Loysee la idea de la pena privada aparece - abolida en las INSTITUTES CONTUMIERES señalando: que el particular víctima del delito, no puede intentar la acción penal, sino solamente reclamar de aquello que le ha sido quitado. En el siglo XVIII la reparación civil es consagrada como lo señala Domant al decir: "Todas las pérdidas y todos los daños que puede ocurrir, por obra de alguna persona, sea por imprudencia sea por ligereza, ignorancia de lo que debe saberse u otras culpas semejantes, por ligeras que puedan ser - deberán ser reparadas por aquel cuya culpa ha originado." Se toma ya en cuenta a la noción de la culpa el acto culpable e ilícito.

Definiremos a la responsabilidad civil en un sentido amplio, diciendo que es aquella "obligación a satisfacer, por todas --- aquellas personas que por su acción u omisión de su conducta han -- causado un daño, por sí mismo, por alguna cosa de su propiedad, o por una persona de la cual responden, o bien por que se encuentra - estipulado en las cláusulas de un contrato, determinado por la Ley - o se deduzca de los hechos consumados, aún cuando en la consumación de los mismos no haya intervenido culpa o negligencia del obligado a reparar."

Elementos de la responsabilidad civil. - Se señalan como elementos de la responsabilidad a tres esenciales; otros autores reconocen otros más; pero la mayoría de los tratadistas han reconocido como esenciales a estos tres que mencionaremos.

por Gayo y Justiniano que se encontraban integradas por la acción --- reipersecutoria o sea de las nacidas por los contratos por lo cual se reclamaba la cosa debida o su equivalente; y por una acción penal -- cuya finalidad era el castigo del culpable y no la reparación del daño causado; esta acción mixta era la Actio furti, y dentro de esta categoría de acciones mixtas se encontraba y pertenecía la actio legis ---- aquiliae y la actio doli.

El término responsabilidad nos designa aquella obligación de reparar el daño o perjuicio que se ha ocasionado a determinada --- persona o personas; y a la doctrina de la responsabilidad determinar -- quiénes y en qué circunstancias están obligadas a la reparación.

La responsabilidad siempre implica el sometimiento a la -- reacción jurídica frente al daño, por parte de quien ha ocasionado ya sea por su conducta o por el uso de cosas peligrosas, un daño o perjuicio de quien ha resultado lesionado tanto en su patrimonio como -- en su persona.

La doctrina de la responsabilidad quedó resumida en el artículo 1,382 del Código Civil Francés "Todo hecho del hombre que -- cause un daño a otro, obliga a aquél por cuya falta se produjo, a la reparación."

Los antecedentes de la doctrina de la responsabilidad moderna es un producto de la evolución de las ideas jurídicas france --

sas. Desde la época de Loysee la idea de la pena privada aparece - abolida en las INSTITUTES CONTUMIERES señalando: que el particular víctima del delito, no puede intentar la acción penal, sino solamente reclamar de aquello que le ha sido quitado. En el siglo XVIII la reparación civil es consagrada como lo señala Domanf al decir: "Todas - las pérdidas y todos los daños que puede ocurrir, por obra de alguna - persona, sea por imprudencia sea por ligereza, ignorancia de lo que - debe saberse u otras culpas semejantes, por ligeras que puedan ser - deberán ser reparadas por aquel cuya culpa ha originado." Se toma ya en cuenta a la noción de la culpa el acto culpable e ilícito.

Definiremos a la responsabilidad civil en un sentido amplio, diciendo que es aquella "obligación a satisfacer, por todas - - - aquellas personas que por su acción u omisión de su conducta han -- causado un daño, por sí mismo, por alguna cosa de su propiedad, o - por una persona de la cual responden, o bien por que se encuentra - estipulado en las cláusulas de un contrato, determinado por la Ley - o se deduzca de los hechos consumados, aún cuando en la consumación de los mismos no haya intervenido culpa o negligencia del obligado a reparar."

Elementos de la responsabilidad civil. - Se señalan como elementos de la responsabilidad a tres esenciales; otros autores reconocen otros más; pero la mayoría de los tratadistas han reconocido como esenciales a estos tres que mencionaremos.

Encontramos como elemento de la responsabilidad a los siguientes:

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

Se señalan además a otros elementos los cuales son:

- d). Un hecho del hombre;
- e). La violación de un derecho ajeno.

La responsabilidad supone que primeramente se haya ocasionado un daño, segundo que alguien haya ocasionado ese daño procediendo con dolo o con simple culpa, y además, que medie una relación de causa a efecto entre el hecho determinante del daño y éste último.

En el cuarto elemento, se señala que debe de entenderse con amplitud, pues el hecho humano puede ser un acto o una abstención, ya sea que en uno u otro caso, pueda causarse un daño. Entendiéndose no solamente el acto personal, sino también el hecho de otro y el hecho de las cosas, de lo cual resulta una triple fuente de respon

sabilidad: 1.- El acto personal, una acción u omisión.- 2.- El hecho de otro, pues si se tiene obligación de cuidar o de vigilar los actos de otra persona, el daño que se cause por ésta es imputable al cuidador, precisamente por defecto de vigilancia; y 3.- Finalmente, el -- hecho de las cosas, por idéntica razón.

En el quinto de los elementos se señala, que quien actúa en los límites de su derecho no puede ser responsable ante un tercero. Se enuncia también a este requisito diciendo que la responsabilidad supone la preexistencia de una obligación, cualquiera que sea -- su origen y fundamento, contractual o legal, pero, sin el previo ---- incumplimiento de una obligación, nadie puede ser declarado responsable, porque faltaría el fundamento de la imputabilidad.

Este último elemento que hemos señalado, no tiene ninguna relevancia para la teoría de la responsabilidad objetiva o del -- riesgo creado, para que opere la responsabilidad civil, y del cual -- hablabamos con posterioridad.

Primer elemento. - La comisión de un daño, causado --- a otra persona. Debe de existir necesariamente un daño, en la más amplia aceptación de la palabra, comprendiendo también el perjuicio o sea la privación de una ganancia lícita, para que el derecho civil pueda exigir responsabilidad; pues el derecho no autoriza el enrique

cimiento ilícito de una persona a costa de otra y porque además el daño o perjuicio tenía que ser en el patrimonio de las personas; pero en los últimos tiempos se admitió el daño moral.

Para que exista la obligación de reparar, es necesario que se cause un daño.

La responsabilidad penal se funda en un daño causado a la sociedad, y la responsabilidad civil, sólo implica un daño causado exclusivamente a la víctima, en su patrimonio.

En ambos casos el Derecho se distingue de la moral, en que el hecho ilícito que causa el daño debe de perturbar el orden social y no implicar un acto que en sí sea inmoral, pero que no perjudique a nadie.

"La culpa sólo existe jurídicamente por sus resultados, es decir: por el daño que haya podido causar y el derecho no tiene porqué tomar en consideración una culpa que no haya producido ningún daño. En la definición de la culpa no debe comprenderse la idea de daño, -- pues éste es una consecuencia posible de ella, pero en ninguna forma necesaria; un acto constituye una culpa no por ser perjudicial sino por ser contrario al derecho. El daño constituye únicamente la condición para que la culpa sea reprimida por el derecho."

Elemento objetivo de la responsabilidad es el acto dañoso; - y nuestra Ley nos señala que se debe de entender por daño, al indicar, en el artículo 2108 del Código Civil, que "Se entiende por daño la pérdida o menoscabo sufrido en el patrimonio por la falta de cumplimiento de una obligación"., agregando el ordenamiento citado en su artículo 2109, que "se reputa perjuicio la privación de cualquier ganancia lícita, que debiera de haberse obtenido con el cumplimiento de la obligación". - Se da una definición adaptable a la responsabilidad delictuosa o cuasi-delictuosa.

Se ha aceptado tanto por la doctrina como por la legislación la referente a la reparación tanto del daño patrimonial como del daño moral; dándose un concepto de daño moral como: aquel dolor sufrido en el ánimo, de afecciones o de sentimientos en el patrimonio moral de la persona humana, por la realización de un hecho ilícito y así responsabilizar a su autor. El daño material cae bajo el dominio de los sentidos, del cual se puede ver o tocar y, el moral, es el que afecta el --- fuero interno de las personas en sus valores espirituales.

En nuestra legislación se recogió la idea que sobre el daño moral se había establecido en las legislaciones de 70 y de 84 en las que se señalaba que se reparaba el daño moral al establecer en ambas los artículos 1,587 y 1,471 que dicen: "Al fijar el valor y el deterioro de una cosa no se atenderá al precio estimativo o de afección, a no -

ser que se pruebe que el responsable destruyó o deterioró la cosa con el objeto de lastimar la afección del dueño; el aumento que por estas cosas se haga no podrá exceder de una tercia parte del valor común de la cosa". Este artículo fué reproducido en ambos textos de la Ley, estableciéndose ya en el caso concreto del Código de 28, el término "daño moral".

Segundo elemento de la responsabilidad es el de la noción de la Culpa. - Siéndose responsable por los actos culposos, ya sean mediante una acción o una omisión.

La doctrina siempre ha distinguido varios maticos en el grado de responsabilidad y de culpa del transgresor y se ha considerado que la transgresión puede hacerse debido a una culpa lata, a culpa levis o leve y por dolo. En cualquiera de estos grados encontramos el elemento imprudencia, negligencia, así como descuido; se causa un daño pero sin que haya existido la intención de producir el daño efectuado.

La doctrina de la responsabilidad civil adoptó la misma idea que rigió al derecho penal, a saber: la responsabilidad moral fundada en el libre albedrío y por ésto es llamada la teoría de la responsabilidad subjetiva. Para que el hombre sea responsable de sus actos se requiere que los haya ejecutado conscientemente o que, también conscientemente, hubiera podido evitarlos. Entonces, si por un caso fortuito o de fuerza mayor no ha podido el hombre cumplir su obligación, no

debe ser declarado responsable, porque únicamente responde de sus actos y porque nadie puede ser obligado a lo imposible."

El concepto de culpa se ha señalado como un hecho 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 su imprudencia.

Colín y Capitán, en su obra nos señalan que por culpa debe de entenderse: "Que ese hombre no se ha conducido como hubiera debido conducirse, que no ha hecho lo que hubiera debido hacer". La noción de culpa debe de ser vista desde un punto de vista amplio; ya sea que exista la intención de causar un daño o sea cuando existe el dolo como cuando existe un acto ejecutado con negligencia, actuando sin la debida previsión del autor del daño realizado.

En este sentido se expresa el maestro Rojina Villegas considerando que "La culpa es todo acto ejecutado con negligencia, descuido, falta de previsión, o bien con la intención de dañar en cuyo caso esa culpa toma el nombre de dolo".

En el Derecho romano se conocieron dos clases de culpa: --

- a). La grave o lata. b). La leve o levis que reportaba a dos especies --
- 1). La culpa leve in abstracto; y 2). La culpa leve in concreto.

La culpa grave o lata consistía, decía Ulpiano: "Culpa lata - es la demasiada ignorancia, esto es, no entender lo que todos entien- den, no tomar en cuenta las precauciones esenciales y necesarias -- que señala el sentido común".

La culpa leve o levis, la cual presentaba dos especies, era - aquella en: la culpa leve in abstracto, cuando se omitía todas aque- llas atenciones que pondría un hombre de diligencia común o normal.- La otra de las especies anotadas o sea la culpa leve in concreto, con- sistía en no poner en el cuidado de las cosas la mayor diligencia de la que en forma normal pondría a las suyas.

La noción de la culpa se precisó en el siglo XVIII por Pothier; - Bonnacase hizo un resumen de este tratadista al señalar que "Pothier - y antes de él la mayor parte de los jurisconsultos, distinguan tres -- grados de culpa: a).- La culpa lata, que supone en quien la comete -- una negligencia imperdonable o una inaptitud inadmisible. En razón - de su gravedad era asimilada al dolo, culpa dolo próxima. b).- La -- culpa levis, que es el que no comete un buen administrador y que co- rresponde a una diligencia media y c).- La culpa levissima que es la que no comete un administrador de una diligencia excepcional.

Reconoce este autor que en realidad, el derecho romano no reconocía sino dos grados en la culpa, culpa lata y culpa levis que los textos designan indistintamente con los términos culpa levis o levissima. Con las dos especies arriba mencionadas.

Se señala que la culpa del autor del daño, puede ser mediante un hecho activo (culpa in commitendo) puede también consistir en una omisión o abstención (culpa in omittendo).

La omisión es aquella inactividad de la persona obligada a -- ejecutar determinados actos.

La culpa grave se equipara al dolo, imponiéndose al responsable de la culpa grave la obligación de pagar íntegramente los daños y perjuicios, toda vez que su culpa ha sido equiparada al dolo o sea la realización de determinados actos con la intención de causar un daño o dolo intencional.

Tercer elemento integrante de la responsabilidad. - La relación de causa a efecto entre el hecho y el daño ocasionado: Una relación de causa a efecto, entre el acto dañoso realizado y el hecho perjudicial ocasionado. Se toma en cuenta el principio de la causalidad, que determina que para reputar a una persona culpable, es necesario una relación de causa a efecto entre el hecho y el daño ocasionado.

nado.

El maestro Rojina Villegas en su ob. cit. se refiere a Enne -
cerus Lehmann y dice: "Que el concepto filosófico de causa no es --
aplicable de un modo absoluto por el Derecho, ya que por tal debe --
de entenderse una serie de circunstancias para que se pueda producir
determinados efectos, pues un hecho por sí solo no puede ocasionar-
un determinado efecto y habrá de determinarse entre las causas efi -
cientes y las causas concurrentes."

Todas aquellas personas que ocasionan un daño serán culpa -
bles del mismo jurídicamente siempre que concurran un determinado-
número de circunstancias ya sean internas o externas; para así poder
ser tomadas en cuenta por el Derecho y así determinar la culpabili -
dad de una conducta determinada, y hacerla responsable de los da -
ños y perjuicios que ésta conducta hubiere ocasionado.

El legislador determina en ciertas ocasiones, que aún cuando
exista el nexo causal entre el daño ocasionado y el hecho realizado,
se exonera de responsabilidad a aquella persona o personas culpa --
bles del resultado dañoso; siempre y cuando, se produzcan determi -
nadas circunstancias que pueden ser: La culpa o negligencia inexcusa -
ble de la víctima, el hecho de tercero, el caso fortuito o de fuerza

mayor y el ejercicio de un derecho. Operando en todos estos casos - la ausencia de responsabilidad, así como de causalidad para el derecho.

Han surgido dos tesis, con respecto a la teoría del hecho determinante, para responsabilizar al autor del daño.

La primera de las tesis es la de Buri que dice: Que el hecho determinante o condición sine quanon de un daño imputable o no al -- demandado, debe determinarse de acuerdo con las siguientes bases:-- si el daño se produjo por la actuación del demandado será responsable; en cambio, si se hubiera producido aún cuando el demandado no hubiese actuado, no habrá base para la responsabilidad.

En Alemania se opone a esta tesis, la sostenida por Von Kries para quien sólo son causas de un daño los hechos que normalmente - pueden producirlos de tal manera que si por circunstancias excepcionales un determinado hecho produce un daño que normalmente no hubiera sido capaz de originar, aún cuando conforme a la ley de causalidad, ese hecho sí fué causante del daño, jurídicamente no debe de reputarse como tal.

En nuestra legislación se ha tomado en cuenta la primera te -

sis de las mencionadas; si nó en una forma total, sí parcialmente las ideas de Buri; en su articulado 2,110 del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales de 1928 y al cual haremos mención más adelante.

En la doctrina se señalan dos grandes teorías para determinar la naturaleza de la responsabilidad:

La teoría subjetiva o teoría de la culpa.

La teoría objetiva o del riesgo creado.

LA TEORIA DE LA RESPONSABILIDAD SUBJETIVA O TEORIA DE LA CULPA. - Cuando se cause un daño a otra persona, por un sujeto — mediante una acción u omisión de su conducta, ya sea que haya obrado con intención de causar el daño, o por negligencia de éste, da lugar a una responsabilidad.

Esta teoría se funda en un elemento de carácter psicológico: - La intención de causar un daño. Entendiendo a la conducta humana — como una conducta antijurídica, consciente e intencional o inconsciente por negligencia que causa un daño, y la cual es tomada en — cuenta por el derecho para responsabilizar esta conducta de quien — la produjo.

Sus antecedentes de esta teoría se encuentran a través del derecho romano, de la culpa aquiliana "La equidad natural exige que cuando una persona cause sin derecho un perjuicio a otra, atacando su propiedad requiere que se le indemnice."

Funciona la noción de la culpa, por una presunción juris tantum, que admite prueba en contrario. O sea que quien ha sido víctima de un daño o perjuicio, a quien trate de hacer responsable del daño causado, deberá este presunto responsable de probar, que en la realización de su conducta, empleó la debida diligencia y el daño causado fué motivado por causas ajenas a su voluntad. En el derecho moderno, además de la presunción juris tantum establecida en los casos anteriores, existe una presunción juris et jure, es decir, que no admite prueba en contrario, para la responsabilidad de ciertas personas.

TEORIA DE LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA O DEL RIESGO CREADO. - A fines del siglo pasado, se inicia el desarrollo de la gran industria, trayendo consigo una evolución tanto en el orden social como en el orden económico, así como un desarrollo de la técnica industrial. El empleo de las nuevas máquinas creadas, así como los nuevos descubrimientos científicos y técnicos, traen consigo un mayor incremento de brazos a las fuentes de trabajo y consigo un mayor nú-

mero de accidentes. Surgiendo así un problema de orden social de las relaciones del capital y del trabajo, de acuerdo con los principios establecidos, por la teoría subjetiva que no permitía la reparación de los infortunios de trabajo; la responsabilidad, cuando existiera, tendría un origen legal y no contractual. En efecto, ni en los contratos de trabajo, ni en el título sobre arrendamiento del Código de Napoleón, ni en precepto alguno de la ley positiva que integrara el contrato de trabajo, se imponía la obligación de los patronos de indemnizar a los trabajadores víctimas de algún accidente. La responsabilidad únicamente derivaría de la comisión de un acto ilícito.

Debía de probar, para que una acción prosperara en contra del empresario: a).- La existencia de un contrato de trabajo; b).- Que había sufrido un accidente; c).- Que éste se debía al trabajo desarrollado; d).- Que el accidente era debido a la culpa del empresario. Era imposible el caso de la prueba de la culpa del patrón.

Ante esta circunstancia tan injusta para los trabajadores, surge a la luz de la doctrina un principio, que se le denominó del RIESGO CREADO o denominado Teoría de la Responsabilidad Objetiva, propuesta por Ripert.

El maestro don Manuel Borja Soriano nos señala que la res -

ponsabilidad objetiva carece de influencia la ilicitud o licitud del hecho que cause un daño, la persona perjudicada puede exigir la indemnización correspondiente, con total independencia del proceso penal que pueda existir y de la sentencia, que en él se pronuncie; su acción se basa sólo en el hecho perjudicial, sin tener en cuenta con concepto alguno de la culpa o delito.

Encontramos en estas teorías a un elemento común: El daño-elemento necesario para que se pueda responsabilizar a determinada persona, por el resultado perjudicial.

Esta última teoría de la responsabilidad objetiva o del riesgo creado, se le ha reconocido por algunos Códigos de este siglo, como una fuente de las obligaciones, como lo establece el nuestro en su artículo 1913, inspirado en el Código Ruso, encerrando una fuente de las obligaciones distinta de la culpa o del dolo, partiéndose de la hipótesis del empleo de las cosas peligrosas, uso lícito, pero -- que por causar un daño, obligan a reparar el perjuicio causado.

Este artículo se encuentra insertado en el capítulo relativo a las obligaciones que nacen de los actos ilícitos, y en en este artículo, no se está actuando ilícitamente sino lícitamente, y por lo tanto debe de ser ubicado en el capítulo correspondiente.

Artículo 1913 del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales: "Cuando una persona hace uso de mecanismos, instrumentos, aparatos o sustancias peligrosas por sí mismos, por la velocidad que desarrollen, por su naturaleza explosiva o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzca o por otras causas análogas, está obligado a responder del daño que cause, AUNQUE -- NO OBRE ILICITAMENTE, a no ser que demuestre que ese daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima."

El maestro Francisco H. Ruiz nos dice: "Que no debe darse una interpretación restrictiva al artículo transcrito, 1913 del Código Civil, y pretender que sólo son peligrosas las cosas que se mencionan.

Clasificación de la Responsabilidad. - La responsabilidad puede presentarse de dos formas. Puede ser una responsabilidad civil o penal; la civil se dará cuando un hecho u omisión cause un daño o perjuicio en contra de cualquier persona, que puede consistir en un daño material o moral.

Y la responsabilidad será penal cuando, mediante un acto u omisión se llegue a violar una norma penada por la ley.

De la primera de las responsabilidades mencionadas, o sea -- la civil, se han encontrado dos especies: la responsabilidad civil -- contractual y la responsabilidad civil extracontractual.

Responsabilidad contractual, surgida de un acuerdo de volun -- tades, para crear derechos u obligaciones. Y por una falta total o -- parcial en el cumplimiento del contrato por una de las partes, la par -- te que ha sido perjudicada tiene el derecho de exigir a su elección el cumplimiento o la rescisión del contrato, y en ambos casos el pago -- de daños y perjuicios.

Se tiene como presupuesto esencial, la existencia de una obli -- gación previa y una obligación posterior, y en el caso del incumpli -- miento de estas obligaciones, se cae en la realización de un hecho -- ilícito, con todas sus consecuencias que consigo trae.

Hay obligación del contratante que falta al cumplimiento de -- sus obligaciones contractuales, de resarcirle a la otra parte contratan -- te la integridad de los daños y perjuicios. Constituyendo un crédito -- legítimo en el patrimonio del perjudicado el resarcimiento y la repara -- ción del daño.

En el contrato mercantil de transporte de personas, se debe de

exigir la responsabilidad civil contractual en la vía ordinaria civil. - Así es determinado por el artículo 75 en su fracción IV del Código de Comercio y en relación con la fracción III del artículo 4o. de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Toda persona que adquiere un boleto para ser transportada por cualquier medio incluyendo el aéreo, celebra con esa empresa un contrato mercantil, de transporte de personas. Y a su vez aplicando el artículo 2,467 del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales, como lo ordena la fracción IV del citado artículo 4o. de la Ley de Vías Generales de Comunicación, dicho precepto del ordinamiento común nos dice: "... la obligación principal del porteador o transportador es transportar sano y salvo al pasajero.."

Y así nos dice el artículo 600 fracción IV del Código de Comercio que: "Hay obligación del contratante que falta al cumplimiento de sus obligaciones contractuales, de resarcirle a la otra parte contra la integridad de los daños y perjuicios."

Vemos como llega a nacer una obligación por parte de quien ha faltado al cumplimiento de su obligación; y a formar parte del perjudicado un crédito legítimo en su patrimonio en contra de aquella -

persona que ha faltado al cumplimiento de su obligación, cuando se ha celebrado un convenio entre las partes, anteriormente.

La responsabilidad extracontractual o aquiliana, nace de un acto ilícito o del abuso de un derecho llevado a cabo por una persona en perjuicio de otra; y no existe entre ambas partes una obligación preexistente, no existe vínculo jurídico alguno en contra de la otra.

Cuando una persona causa, ya por sí misma, ya por medio de otra de la que responde, ya por una cosa de su propiedad, en daño a otra persona, respecto de la cual no estaba ligada por vínculo alguno anterior.

En estos casos el transgresor está obligado a pagar el importe íntegro de los daños y perjuicios que cause.

Se ha criticado de que toda responsabilidad debe de ser extracontractual y no clasificarla con la contractual por la siguiente razón: que la norma contractual tiene por esencia el que se cumpla, no el que no se cumpla, y al no cumplir, al no ser ni esencia del contrato, se encuentra fuera de lo pactado y por lo tanto el incumplimiento será extracontractual, aún cuando se haya originado en la vida de un contrato. El contrato obliga a cumplirse y ésta es su esencia

cia. Cuando una de las partes no la cumple, o este cumplimiento está mal hecho, se cae en la realización de un hecho ilícito; se realiza una conducta que no se encuentra comprendida dentro del contrato; y esa conducta es contraria a la vida del contrato, por ello se determina que el incumplimiento es extracontractual, y toda responsabilidad debe de ser extracontractual.

La responsabilidad delictiva. - "Delito es el acto u omisión que sancionan las leyes penales." Artículo séptimo del Código Penal para el Distrito y Territorios Federales, de 1931.

Se puede delinquir, ya sea: Mediante la realización de alguna cosa prohibida por la Ley, por una acción del individuo.

Se puede delinquir mediante una inactividad del sujeto causante del daño, mediante un no hacer, dejar de cumplir o de realizar una obligación que se exige que se cumpla, o se realice. Y al no realizarse se está violando un precepto que exige su cumplimiento.

Los delitos pueden ser intencionales o no intencionales o de imprudencia; y el Código Penal establece en su artículo noveno que existe la presunción de que en todo delito existe el dolo; siendo una presunción que admite prueba en contrario o sea juris -----

tantum , y salvo los casos previstos por el artículo enunciado.

La causalidad psíquica del delito puede tener dos raíces, el deseo o intención de causar un daño o sea con el ánimo de realizarlo o bien que no se tenga esa intención de dañar, pero por haberse ejecutado el acto delictuoso, con negligencia, descuido o falta de previsión, ha resultado dañoso, habiéndose podido prever el resultado.

El maestro Rafael Gay de Montella, en su obra, nos señala "Que el acto dañoso intencional motiva el dolo mientras que el acto no intencional origina la culpa".

Se señalan como excluyentes de responsabilidad en la fracción X del artículo 15 del Código Penal vigente: Causar un daño por mero accidente SIN INTENCION, NI IMPRUDENCIA alguna, ejecutando un hecho lícito con todas las precauciones debidas.

Admite este principio el legislador; pero dando otra connotación gramatical al dolo y a la culpa. Entendiendo por imprudencia el legislador "toda imprevisión, negligencia, impericia, falta de reflexión o de cuidado que cause un daño igual al de un delito intencional". Artículo 8o. en su párrafo final.

El delito penal es un hecho doloso, que causa daño, sancionado por el Código Penal; y que tiene además una sanción pecuniaria. - Existiendo culpabilidad por que se tiene la intención de realizar un daño.

El delito penal engendra, además de la pena, la reparación -- del daño como sanción pública.

Los delitos pueden ser:

- a).- De acción u omisión;
- b).- De lesión o de peligro, y
- c).- Dolosos o culposos.

Los delitos de acción infringen una ley prohibitiva y los de omisión una ley dispositiva.

Los delitos de lesión causan un daño directo y efectivo sobre bienes jurídicamente protegidos por la norma que se ha violado y los segundos, no dañan a esos bienes pero son puestos en peligro; y la posibilidad de causarles un daño.

Los delitos dolosos hay intención de causar un daño y en los culposos no existe esa intención de dañar; siendo sus resultados -- contrarios a los deseados. No se previó el resultado, siendo previsi

ble, o cuando habiéndose previsto se tuvo la esperanza que no se -- produciría.

Cuasidelito penal.- Es el hecho culposo que causa un daño - y que se encuentra sancionado por una norma del Código Penal; que - en consecuencia tiene una pena y una sanción pecuniaria, consistente en la reparación del daño.

El ejercicio de una acción civil es independiente y distinta - de todo tipo de acción ejercitada para exigir la responsabilidad penal, / dicho ejercicio de la acción civil será para exigir la reparación del -- daño causado.

Ley de Vías Generales de Comunicación.- Conforme al artículo 309 de este ordenamiento, dice: "Se someterán a las leyes mexicanas: I.- Los hechos y actos jurídicos que ocurran a bordo de las ---- aeronaves mexicanas durante el vuelo, ya sea sobre territorio nacional o sobre mares no territoriales, y aquellos que ocurran a bordo de aeronaves mexicanas durante el vuelo sobre territorio extranjero a menos que sean de tal naturaleza que atenten contra la seguridad o el -- orden público del Estado extranjero subyacente.

Artículo 310 del ordenamiento referido: "Serán solidariamente -

responsables el propietario, poseedor de la aeronave como el comandante o piloto de la misma, por cualquier violación a la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus reglamentos, resultante de órdenes dictadas por alguno de aquellos."

Será aplicable a tales sujetos los ordenamientos nacionales que sobre responsabilidad se ha estado tratando; y dentro de los límites establecidos y condiciones previstas por la Ley.

La responsabilidad en el derecho mexicano. - Todas aquellas personas que han sufrido algún daño o perjuicio; para que opere la responsabilidad en contra de quien señalen como responsable, será necesario que demuestren, que el daño o perjuicio ha sido el resultado de un acto culpable o doloso, para poder exigir al derecho la reparación de daños y perjuicios que le hubiera ocasionado, la realización de un acto o hecho ilícito.

También operará la responsabilidad, cuando la actividad de algún sujeto llegue a crear un riesgo a la colectividad, y hacerle responsable de los daños o perjuicios que lleguen a ocasionarse, independientemente de que realice una actividad lícita. Ya que con su actividad está obteniendo un beneficio o algún provecho, y los --

sujetos perjudicados o dañados, no han obtenido ningún beneficio con esta actividad, sino que, por el contrario, han sido perjudicados.

Fundamentos de la responsabilidad objetiva y subjetiva, han sido aceptados por el legislador nacional, para fundamentar la responsabilidad y su reparación, las ideas anteriormente expuestas.

Encontramos en el artículo 1910 del Capítulo V "De las Obligaciones que nacen de los actos ilícitos", del Código Civil de 1928, que señala: "El que obrando ilícitamente o contra de las buenas costumbres cause un daño a otro, está obligado a REPARARLO, a menos que demuestre que el daño se produjo como consecuencia de culpa o negligencia inexcusable de la víctima."

El artículo 1913 dice: "Cuando una persona hace uso de mecanismos, instrumentos, aparatos o sustancias peligrosas por sí mismos, por la velocidad que desarrollen, por su naturaleza explosiva o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzcan o por otras causas análogas, están obligados a RESPONDER del daño que causen, aunque no obren ilícitamente, a no ser que demuestre que ese daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima."

Este artículo hace referencia a la palabra "responder" como -
sinónimo de "reparar" el daño que se ha ocasionado. Además de que-
cabe la crítica que anteriormente se hizo de este artículo, en lo refe-
rente a la ubicación del mismo dentro de este capítulo.

El artículo 1916 nos dice: "Independientemente de los daños -
y perjuicios, el juez puede acordar, en favor de la víctima de un he-
cho ilícito o de su familia, si aquella muere, una indemnización ---
equitativa, a título de reparación MORAL, que pagará el responsable
del daño. Esta indemnización no podrá exceder de la tercera parte --
de lo que importe la responsabilidad civil. Lo dispuesto en este ar-
tículo no se aplicará al Estado en el caso previsto por el artículo --
1928".

Encontramos en la transcripción de los artículos anteriores, -
que tanto el daño patrimonial como el de carácter moral dan lugar a -
la reparación por parte de quien ha resultado responsable.

La forma de cómo debe de ser esta reparación del daño. -Exis-
te en la legislación una reglamentación para el daño patrimonial; la-
primera de estas formas de reglamentar, es aquella relativa en la ---
cual la reparación debe de ser igual o exacta a la cosa dañada; y la-
segunda de las formas de reparación, es la consistente, de que en -

caso de no poder establecer la situación que se tenía anteriormente - de que ocurriera el daño o perjuicio deberá de ser igual a un equiva - lente o sea, mediante el pago de las cosas con dinero y además el pa - go de daños y perjuicios que se le hubieren ocasionado a la víctima.

El criterio seguido por el legislador penal en el Código Penal - para el Distrito y Territorios Federales de 1931 difiere en cuanto que - señala, en su artículo marcado con el número 31 al dejar a la determi - nación de la autoridad judicial y a la capacidad económica del autor - del daño, tanto la cuantía de la reparación moral como la reparación - patrimonial.

Es necesario que la reparación del daño sea exigida directa - mente del autor del daño, establecido por el precepto legal 1910 del - Código Civil, el cual se puede complementar con el artículo 1926 de - este mismo ordenamiento, que dice: "En los casos previstos por --- - los artículos 1923, 1924 y 1925, el que sufra el daño puede exigir la - reparación directamente del responsable, en los términos de este ca - pítulo".

En los casos de daños causados por operarios; trabajadores, - sirvientes, empleados, establece el artículo 1924 que la reparación - se exigirá a los patrones o jefes de dichas personas; otorgándoles -

el artículo 1927 del mismo ordenamiento, el derecho de repetir en contra de los autores del daño.

En la responsabilidad objetiva, el daño de carácter moral no se repara o indemniza. La ley determina que cuando se ocasione un daño por el uso de cosas peligrosas, procediendo de una manera lícita, sólo se repara el que fuere patrimonial, más nunca será el moral, en virtud de que el artículo 1916 determina que sólo será reparado en una tercera parte del patrimonial, cuando se compruebe que existe un hecho ILÍCITO. Solamente mediante esta circunstancia será entonces cuando operará la reparación tanto material como moral.

Este artículo es criticable; primeramente porque sujeta la reparación del daño moral a la existencia de un daño de carácter pecuniario, sujetándolo a su monto establecido en una tercera parte del valor de éste, negando en esta forma la reparación moral. Deja en una forma potestativa del juez, a que según su criterio señale si a su manera de pensar, determina que cabe se repare el daño o no sea reparado al señalar que: "...el juez puede acordar..." debiéndose de señalar en el último de los casos como una obligación y no dejar al criterio del juez que en el último de los casos pudiérase encontrar viciado dicho criterio, y señalar la obligatoriedad de reparar. Solamente es reparado cuando proviene a consecuencia de un hecho ilícito, lo cual se hace nugatorio cuando este provenga de un hecho lícito o sea pro--

veniente de un riesgo creado.

La Ley de Vías Generales de Comunicación en su artículo 347 remite a las disposiciones del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales, la determinación de la cuantía de los daños y perjuicios ocasionados al pasajero.

Vemos que se es criticable de que un ordenamiento de carácter federal como lo es la Ley de Vías Generales de Comunicación, venga a caer en el ámbito del ordenamiento común y se haga aplicable para toda la República los preceptos establecidos por un ordenamiento local; lo cual es violatorio de las garantías que expresamente señala la Constitución General de la República en contra de los Estados componentes de la Federación. Debe de ser el legislador federal quien establezca las bases para las indemnizaciones respectivas y así no atentar en contra de las garantías de los Estados que forman la Federación.

El artículo 1915 del Código Civil que señala la forma en que deberá de ser la reparación del daño o perjuicio ocasionado, era; antes de la adición que sufrió por decreto de fecha 30 de Diciembre de 1939 publicado en el Diario Oficial de fecha 20 de Enero de 1940. En la siguiente forma: la reparación del daño debía consistir en el restablecimiento de la situación anterior a él, y cuando ello fuera imposible, en el pago de daños y perjuicios. Pero el legislador por decreto de fecha ya señalado en una forma de

masiada desafortunada, señaló tres situaciones que vienen a desvirtuar - totalmente, la verdadera reparación del daño ocasionado por el riesgo - creado.

Por lo tanto la crítica al artículo 1915 del Código Civil es la siguiente: Se equipararon tres situaciones distintas, que debieran merecer situaciones distintas: I.- La responsabilidad, por hecho ilícito, donde no solo debe hacerse reparación del año patrimonial y moral, sino que debe haber una indemnización total, que cubran totalmente los daños causados no solo a las personas sino a las cosas.

II.- La indemnización por hecho lícito que implica el uso de cosas peligrosas; a pesar de la licitud del hecho debe reparar el daño causado, pero considerando que no hubo dolo o culpa; la reparación deberá de ser - de carácter parcial;

III.- Indemnización por riesgo profesional, se funda en que el obrero está asociado a la empresa y se sufre un daño por un riesgo profesional debe, en unión con el patrón sufrir las consecuencias de ése daño y por - lo tanto es justo sufrir entre ambas el menoscabo sufrido.

Además de las anteriores situaciones la Ley Federal del Trabajo, - contiene bases que son notoriamente insuficientes para poder reparar un - daño causado a personas que no mantienen ninguna relación jurídica con el

causante del mismo. Se trata de terceros que no perciben ninguna utilidad directa en el uso de las cosas peligrosas; como no sea la general que deriva de un servicio público, pero siempre y cuando cumpla su finalidad social y debe haber una reparación parcial y debe ser mayor que la que admite la Ley Federal del Trabajo. Y hay que distinguir también según que las cosas peligrosas cumplan un servicio público o sean simplemente para un beneficio del usuario; en la primera, hipótesis la reparación debe ser menor que en la segunda por lo que los daños deben reportarse.

Entre el público en general que está beneficiándose y el empresario y en el segundo caso, la reparación parcial debe ser mayor, por que exclusivamente el uso de la cosa beneficia al dueño de la misma.

Este artículo coloca en una situación verdaderamente espantosa a las familias víctimas del año corporal, en una verdadera situación de desamparo; en virtud de que las cuotas que se han señalado no alcanzan a cubrir las necesidades indispensables de una familia. En caso de muerte de una persona le será cubierto una cantidad como concepto de indemnización y tomando como base el salario de seicientos treinta días establecidos por el artículo 298 de la Ley Federal del Trabajo, a razón de veinticinco pesos diarios; debiendo de señalarse el mínimo legal vigente de veintiocho pesos con veinticinco centavos. Pero la Fracción Segunda del Artículo 1915, establece que el límite máximo para la indemnización deberá de ser de veinticinco pesos y lo cual arroja una cantidad indemnizable,

al monto de Quince mil setecientos setenta y cinco pesos, para la familia víctima del daño, suma que no llega a cubrir las necesidades de una familia, ni aún aquellas necesidades de carácter indispensable. Y máxime si el daño o muerte recae en el jefe de la familia o sea el padre de la familia, lo cual será más apremiante a las necesidades de la familia que

quedará en un total desamparo.

Es necesario que los legisladores mediten un poco acerca del problema que se plantea, referido al monto de la indemnización, y así cumplir con una de las metas a seguir para las nuevas ideas de justicia social.

CAPITULO II.

1o.- La Responsabilidad Civil en el Derecho Aéreo:

- a).- Concepto de la responsabilidad aeronáutica.
- b).- Principios de la Responsabilidad aeronáutica.

2o.- La Responsabilidad del Transportador Aéreo por los Daños a las Personas y Cosas Transportadas.

- a).- La responsabilidad en el transporte de cosas.
- b).- Equipajes no registrados.
- c).- Responsabilidad proveniente de los daños causados por los empleados y operarios del transportista aéreo.

3o.- Responsabilidad Delictiva y Cuasidelictiva.

4o.- Elementos Esenciales de la Responsabilidad Aeronáutica.

5o.- Causales de Exoneración.

- a).- Fuerza mayor.
- b).- Medidas necesarias.
- c).- Vicios propios de la aeronave.
- d).- Hechos del perjudicado.
- e).- Actos de un tercero.

6o.- Limitación de la Responsabilidad.

LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN EL DERECHO AEREO. - En un sentido amplio, existe una responsabilidad por parte de una persona, en todos aquellos casos en la cual se encuentra obligada a reparar un daño ocasionado a otra, ya sea que este daño se deba a una conducta ilícita de su parte o por el uso lícito de cosas peligrosas. Dicha reparación podrá consistir en:

a). - Volver al estado anterior que guardaban las cosas — antes del daño, o sea la llamada reparación exacta, o

b). - Ante la imposibilidad material de la reparación exacta, consistirá en una reparación por equivalencia o sea mediante una indemnización consistente en el pago de los daños y perjuicios ocasionados. Siendo aceptada además en nuestra legislación la reparación moral y a la cual hemos hecho referencia en el capítulo anterior.

La responsabilidad civil puede originarse de dos formas. Primero, porque se ocasione un daño en la celebración del contrato de transporte aéreo o segundo, porque no se haya celebrado dicho contrato de transporte aéreo.

La responsabilidad contractual ocurre en el transporte --

aéreo de personas o de mercancías; y la responsabilidad que no nace de un convenio de transporte aéreo, viene a ser la llamada responsabilidad extracontractual, más general y originada de la misma naturaleza de la aeronavegación.

La responsabilidad proveniente de la utilización del transporte aéreo, fué uno de los problemas, que con mayor frecuencia se presentó en los inicios de esta novedosa técnica de comunicación aeronáutica; siendo necesario que se sacrificaran infinidad de seres, en aras del perfeccionamiento y desarrollo de la aviación.

Ya en el Congreso de Verona de 1910, se consideró esta cuestión; y en la Primera Conferencia de Derecho Privado Aéreo, celebrada en París en 1925, fué convocada con el objeto de que se considerara un anteproyecto de la Convención sobre la responsabilidad en el transporte aéreo.

La plena responsabilidad por los daños causados por las aeronaves nació como un gravamen desmedido al desarrollo de la aviación, sobre todo en sus comienzos. Era causa de que generalmente al suceder un accidente, se ocasionara la destrucción de los aparatos, de pasajeros o de mercancías, ocasionando con ello cuan-

tiosos daños a terceros en la superficie. Por el contrario, la falta de exoneración de responsabilidad en el transporte aéreo no es una causa o medida para dar confianza en la seguridad de la aeronave y fomentar el aumento de los pasajeros y de la carga.

Concepto de la Responsabilidad Aeronáutica. - Podemos señalar como definición a esta responsabilidad y toda vez que se han visto los elementos que la componen, como: aquella obligación que recae sobre el explotador de reparar los daños causados o perjuicios ocasionados por la utilización de una aeronave, según su destino -- específico, es decir: la navegación aérea. Faltando este elemento, o sea el ejercicio de la aeronavegación, la responsabilidad será de derecho común.

La responsabilidad así prevista o sea proveniente de la aeronavegación, es dividida por las diferentes Convenciones internacionales de Derecho Privado, y por las legislaciones aeronáuticas nacionales que distinguen, a los efectos del régimen jurídico de la responsabilidad aeronáutica, entre:

a). - Daños causados a las personas o mercancías -- transportadas; o sea que la responsabilidad del transportador aéreo nace del contrato de transporte aéreo celebrado.

b). - Daños causados a terceros en la superficie; generalmente dicha responsabilidad nace, cuando en la utilización de una aeronave se ocasionan daños a personas ajenas a la actividad aérea. **Personas extrañas a la explotación de la aeronavegación.**

La responsabilidad aeronáutica puede presentarse en -- cualesquiera de estas formas: en una responsabilidad de carácter penal o de una responsabilidad de carácter civil, dividiendo esta última en responsabilidad contractual y responsabilidad extracontractual.

I. - La responsabilidad de carácter penal surgirá: cuando el acto u omisión del hombre se encuentre sancionado por la Ley. - Siendo principio fundamental del derecho penal, que toda persona que comete un delito es responsable de él e incurre en las sanciones que la ley señala. El Código Penal para el Distrito y Territorios Federa -- les establece en su artículo 13, cuales son las personas responsables de la comisión de un delito; ya sea como autores, cómplices o encubridores.

II. - La responsabilidad será de un carácter civil, cuando sea proveniente de un hecho u omisión que haya ocasionado un daño a otra persona en su patrimonio.

La reparación del daño consistirá, en el establecimiento de la situación anterior a él; y cuando ello sea imposible, consistirá en el pago de daños y perjuicios. A esta reparación se le denomina: indemnización.

Principios de la Responsabilidad Aeronáutica. - A los efectos del régimen de responsabilidad, se distingue entre la responsabilidad contractual o sea aquella proveniente del daño ocasionado a las personas o cosas transportadas, en virtud, como ya quedó señalado en párrafos anteriores, por la explotación de la aeronavegación. Y la responsabilidad extracontractual, es aquella que surge, cuando se ocasionan daños a terceros en la superficie o sea que los perjudicados son personas extrañas a la explotación aérea.

Entendiéndose para los efectos de la responsabilidad de parte del transportador aéreo: al tercero perjudicado, como aquella persona extraña a la explotación del transporte aéreo y además sin relación de dependencia con el explotador del transporte aéreo, para los efectos de la responsabilidad aeronáutica.

La responsabilidad contractual, tiene su fundamentación legal en el contrato de transporte aéreo que se ha celebrado y -

de las obligaciones que de él emanan para el porteador aéreo. O sea que el porteador aéreo responde: por no conducir al usuario, o por -- llevarlo en condiciones diferentes a las pactadas, o por producirle -- un daño en su persona o por un simple retardo. Este principio, ha sido aceptado por la mayoría de las legislaciones aeronáuticas nacionales, así como de los Convenios internacionales, que tienen al porteador como responsable de pleno derecho, a menos que pruebe su faltade culpa.

El fundamento de la responsabilidad según Lemoine, puede basarse en tres puntos distintos:

Primero.- En virtud del principio de culpa; o por ocuparel transportista aéreo personas incapaces de realizar las labores de las funciones encomendadas.

La omisión de la diligencia especial que exige el cumplimiento de un transporte aéreo, atendiendo a las circunstancias de los elementos personales y de la actividad que intervienen en el mismo. - Suponiéndose que la totalidad del personal que interviene en el manejo del transporte aéreo, se le exige determinado conocimiento así como certificado para desempeñar la función que desarrolla, por autoridad competente.

Segundo.- Teoría del riesgo creado, por el mecanismo peligro so empleado, origina la responsabilidad. Permitiéndose al transportista como prueba para excluirse de responsabilidad, la de que sus empleados tomaron las medidas necesarias para evitar el daño.

Tercero.- Confusión del transportista en su persona, con la de sus empleados. Dicho fundamento es aceptable, desde el momento en que un empleado en el ejercicio de las funciones que le están encomendadas, puede considerarse como un representante y mandatario del transportista.

La responsabilidad extracontractual, tiene su fundamentación, en que la aeronavegación impone restricciones a los terceros al ejercitar sus derechos y a su vez crea riesgos, siendo necesario que si a los terceros, en la superficie, deben de aceptar restricciones y limitaciones de sus derechos en beneficio de la navegación aérea, se les indemnice de los daños y perjuicios que ella pueda ocasionarles.

Según la mayoría de los tratadistas franceses, la teoría del "riesgo" reemplaza a la de la "culpa" en el derecho aéreo, en cuanto a la responsabilidad de la aeronave, frente a los terceros que sufren los daños sin intervenir para nada en la explotación de la aeronavegación.

George Ripert nos dice: "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, haciéndolo responsable de pleno derecho, - quitándole la responsabilidad de invocar en ventaja suya la fuerza ma - yor o el caso fortuito". En su estudio sobre el proyecto de la ley de - la navegación aérea, que presentó la Comisión de Estudios Legislati - vos.

Otro de los fundamentos de la responsabilidad civil aeronáu - tica, se encuentra basada, en el caso de la intencionalidad. O sea - que cuando la voluntad humana, mediante una acción u omisión, se - manifiesta de una manera libre y además consciente de querer y reali - zar un daño lesivo o peligroso, que al mismo tiempo suponga el in - cumplimiento legal de una obligación. Cabe dentro de la definición - de la culpa, en su acepción más amplia como: la acción u omisión - que con intención de perjudicar, impide el cumplimiento normal de un transporte aéreo convenido.

En el campo del transporte aéreo se manifiesta, en todos -- aquellos casos de accidentes en los que se derivan daños ocasiona - dos para las personas o las mercancías transportadas.

La intencionalidad en aquellos casos que dan origen a la ---

responsabilidad en el transporte aéreo, es determinante la existencia de dicha responsabilidad, en cuanto al alcance y límites.

El pasajero o usuario del transporte aéreo al reclamar la indemnización correspondiente por los daños que se le han ocasionado, sólo deberá de comprobar la celebración del contrato respectivo, y su incumplimiento a causa del accidente.

La reparación. - Podrá ser esta natural o por indemnización. En el primero de los casos mencionados, será la reposición o sea volver las cosas al estado que tenían antes del daño ocasionado, corresponde al deudor una obligación de hacer. La segunda de las formas de reparar es la forma de compensación por indemnización; compensar al usuario lesionado, por el daño causado por el uso del transporte aéreo. La reparación es una obligación a cargo del transportista aéreo; o sea aquella persona que explota la aeronavegación.

Responsabilidad del transportador aéreo, por daños a las personas y cosas transportadas. - Quien utiliza un medio de transporte regular, celebra con el transportista aéreo un convenio cuya obligación principal para este es, la de transportar al pasajero libre de daño y en las condiciones y tiempo estipulado al lugar de su destino.

Obligación primaria del transportista; y será en último caso - la responsabilidad contractual del transportista por no haber conducido al pasajero o mercancía a su destino con la debida seguridad.

La orientación universal en lo referente a la responsabilidad del transportista aéreo, es, en el sentido del criterio de la responsabilidad subjetiva, con inversión de la carga de la prueba.

En el contrato de transporte aéreo, se señala que comprende tres períodos y los cuales se podrán determinar en la forma siguiente: - embarque, el vuelo y el desembarque. Precisar cada uno de estos momentos iniciales y finales del transporte aéreo, para determinar la vigencia del contrato de transporte aéreo, es una cuestión en la que se debe de influir predominantemente las apreciaciones de las circunstancias.

Coquez nos señala: que es operación de embarque el movimiento del pasajero, en dirección del aparato, obedeciendo las órdenes del transportador, lo que se hace ordinariamente en los aeródromos, -- por medio de los megáfonos, invitando a los pasajeros de determinada línea a que se dirijan al avión; es operación de desembarque el movimiento también ordenado y dirigido por el transportador que el viajero ejecuta para localizar la salida del aeródromo.

La Convención de Varsovia de 1929, sostiene en el artículo -- diecisiete: que el transportador responde para con los pasajeros por los- accidentes ocurridos durante el transporte aéreo, producidos por acciden- tes verificados a bordo de las aeronaves o durante las operaciones de -- embarque y desembarque.

México ha sido signatario de la Convención de Varsovia del - doce de octubre del año de mil novecientos veintinueve, que fué aproba- do por la II Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo denomi - nada "Convención para la unificación de ciertas reglas relativas al trans porte aéreo internacional", que entró en vigor el trece de febrero del año de mil novecientos treinta y tres, al haber obtenido cinco ratificaciones, exigidas por su artículo 37. Por lo tanto las leyes que se dicten en nues- tro ordenamiento nacional, con relación a la responsabilidad, que se -- refieran entre otras cuestiones, deberán de estar de acuerdo con los --- principios de la Convención de la cual es signatario.

Goedhius ha distinguido cuatro posibles posturas de la Con - vención de Varsovia de 1929:

la. - Las operaciones de embarque comienzan en el momento -- en que el viajero toma asiento en el autobús del transportista que lo lle- vará hasta el aeródromo de salida; y la operación de desembarque con--

ciuye en el momento en que el viajero desciende del autobús que lo ha -
llevado a su destino.

2a.- El embarque se inicia en el momento en que el viajero -
penetra en el aeródromo de salida; y el desembarque termina cuando el -
viajero sale del aeródromo de destino.

3a.- El embarque se inicia en el momento en que el viajero -
pone los pies en las escaleras de la aeronave y termina cuando pone -
pie en tierra.

4a.- El embarque se inicia en el momento en que el viajero -
se dirige de la estación aérea, a la aeronave que se encuentra en la -
pista; y el desembarque termina en el momento en que penetra en el --
aeródromo de salida.

La postura más ampliamente acogida por convenciones y le-
gislaciones, es la posición que se presenta en el Código Rumano del-
Aire de 1953, al establecer en su artículo 87 que:

"El transporte aéreo comienza a partir del momento en que-
el viajero en posesión de los documentos de transporte ha sido admiti-
do por los dependientes del transportista sea en el aeródromo o ya --
a partir del aeródromo."

El artículo 342 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, en su párrafo tercero nos señala: "...Para los efectos de esta Ley se entenderá que los daños se causaron con motivo del transporte, si son el resultado de hechos ocurridos durante el período comprendido desde el momento en 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".

Necesario es para que se determine, que para que genere la responsabilidad del transportador aéreo, tiene que ser consecuencia inmediata y directa del hecho técnico de vuelo, por cuyo motivo se cause el daño.

La responsabilidad civil aeronáutica de carácter contractual, puede ocurrir en relación al transporte de pasajeros o de mercancías o equipajes. El primero de los transportes mencionados, puede probarse mediante el billete de pasaje que el transportador se encuentra obligado a entregar al viajero; conteniendo el lugar y fecha de emisión, así como el punto de partida y de destino, nombre y dirección del transportador. El segundo de los transportes de cosas o mercancías, se probará mediante la nota o conocimiento de embarque expedido.

1. - La responsabilidad en el transporte de cosas. - El porteador o sea aquella persona que se obliga a hacer el transporte aéreo de cosas o mercancías, es responsable de los daños y perjuicios sobvenidos en caso de destrucción, pérdida o avería o por el retraso en su entrega. Siendo el porteador aéreo, depositario remunerado de la mercancía; respondiendo aún de la culpa leve, en el cumplimiento de sus obligaciones que le impone el contrato de transporte aéreo celebrado.

El derecho común contempla los casos en que el porteador puede librarse de la responsabilidad que le impone el contrato:

a). - Por el recibo de las mercancías sin reclamación; y

b). - Por el transcurso de seis meses en las expediciones efectuadas dentro de la República, y en el de un año en las que tengan lugar en el extranjero. El tiempo de la prescripción empieza a correr en los casos de pérdida, desde el día siguiente al día fijado para el término del viaje, y en las de avería, después de las veinticuatro horas de la entrega de la mercancía.

En caso de que se presentara algún problema en este sentido, tendría que aplicarse las reglas del derecho común según lo establecido por la Ley de Vías Generales de Comunicación en su artículo cuarto.

El artículo 18 de la Convención de Varsovia al cual me he referido en párrafos anteriores, habla en relación a este problema de los equipajes y mercancías; responsabiliza al porteador aéreo, sobre una base más amplia. Le es impuesta la obligación de custodia derivada del depósito y mandato, exonerándose de esta responsabilidad cuando ha sido entregada al destinatario. La responsabilidad del porteador — puede exonerarse, mediante prueba de que él y sus dependientes tomaron todas aquellas medidas necesarias para evitar el daño, o que le fué imposible evitarlas.

En nuestra reglamentación nacional el artículo 349 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, nos indica: que el porteador es responsable de los daños por la destrucción, pérdida o avería o retardo en la entrega de mercancías.

Vemos entonces que la responsabilidad surge para el porteador aéreo, desde el momento de la recepción de sus mercancías, por sí o por sus dependientes, hasta la entrega que se haga de ellas al término del viaje, al destinatario o consignatario.

El período del transporte aéreo no comprende el transporte terrestre, marítimo o fluvial efectuado fuera del aeródromo; a menos que se haya pactado por las partes contratantes en el contrato aéreo —

respectivo, con el fin de proceder a la carga, a la entrega o al trasbordo; en estos casos existe una presunción juris tantum en el sentido de que los daños que se realicen u ocurran a la mercancía transportada, han ocurrido a bordo de la aeronave o sea durante el transporte aéreo. Establecido este principio por la Convención de Varsovia en su artículo 18 inciso tercero.

2o.- Equipajes no registrados. - Aquellos cuya guarda conserva el pasajero. Vemos que el transportista aéreo, asume la obligación de transportar al pasajero, de un lugar a otro convenido con algunos objetos en su poder. El lazo jurídico de dichos objetos no registrados, en cuanto a los daños que les pueda ocasionar en el transcurso del transporte, y la responsabilidad en que incurra el porteador aéreo, se puede identificar perfectamente como una cláusula accesoria del contrato de transporte aéreo.

En dichos casos el porteador aéreo no se ve impedido de manera alguna, para pedir o exigir del viajero declaración previa sobre el valor de dichos objetos; previniendo de esta forma contra una indemnización mayor en caso de daño, que el daño efectivo ocasionado.

En nuestra legislación tantas veces mencionada, nos indi-

ca en el artículo 344: que se limitará la indemnización a una suma de cien pesos máximo, por la destrucción de equipajes de mano, con la excepción de que si existe dolo o culpa grave del transportista, o de sus dependientes, no habrá limitación a la cantidad señalada, por dicho ordenamiento, limitándose de esta forma la responsabilidad del porteador aéreo, en cuanto a las mercancías no registradas y siendo dicha responsabilidad de carácter ilimitado, cuando exista culpabilidad del mismo.

Otra de las causas en la que puede surgir responsabilidad para el porteador aéreo, en cuanto a las mercancías o equipaje facturado, es la relativa al retardo. Surge dicha responsabilidad por parte del transportista o porteador aéreo, por el retraso en el transporte aéreo de equipaje o carga facturado. El fundamento de dicha responsabilidad estriba en que el factor tiempo es de suma importancia especial en el transporte aéreo, ya que la rapidez es generalmente la razón que determina a usar este medio de transporte.

Sin embargo en nuestra legislación acepta que no todo o cualquier retraso de la aeronave por infimo que sea, pueda generar dicha responsabilidad para el transportista aéreo; sino solamente el que constituye retraso o pérdida de tiempo más o menos considerable, sobre el horario o itinerario establecido por el transportis -

ta aéreo; lo cual se comprende puesto que si la aviación es el medio -- de transporte de aquellas personas que generalmente tienen prisa de -- dirigirse de un lugar a otro, cierto es que el transportista le interesa -- considerar las posibilidades o influencias que rodean a este medio de -- transporte de que se valen. Así las salidas de un avión o la llegada -- del mismo, se decidirá según las circunstancias que a cada caso con -- creto rodeen a dicho transporte aéreo; porque un atraso mayor puede -- tener menos significación que un atraso menor.

La legislación nacional, toma en consideración al retraso -- que sufra una aeronave, para que surja la responsabilidad del trans -- portista aéreo; en el artículo 345 de la Ley de Vías Generales de Comu -- nicación, habla respecto del retraso sufrido por la aeronave en el --- transporte de pasajeros y el artículo 349 del mismo ordenamiento habla del retraso del transporte aéreo de carga y equipaje facturado, en su -- inciso "b".

3o. - Responsabilidad proveniente de los daños causados -- por los empleados u operarios del transportista aéreo. Es necesario -- que se llegue a establecer y determinar, hasta donde puede tenerse -- por responsable al transportista aéreo, por los daños causados por sus empleados u operarios.

Fué objeto de las discusiones en la Convención de Varsovia de 1929, acerca de este punto de la limitación de la responsabilidad -- del transportista aéreo con sus empleados u operarios; formulándose -- dos tesis opuestas ante dicho problema: la teoría inglesa y la teoría -- francesa, esta última tendiente a responsabilizar siempre y la primera -- inclinada en favor de la exoneración mediante la prueba de la "due dili -- gencia". La Convención de Varsovia, tomó una actitud ecléctica, adop -- tando las dos soluciones a la vez, en la siguiente forma: la teoría --- francesa en relación al transporte de pasajeros y la teoría inglesa en -- relación al transporte de mercancías.

Tenemos que tomar en consideración la siguiente reflexión, -- para determinar el límite de responsabilidad del transportista aéreo -- con sus empleados u operarios del mismo: el transportista aéreo será -- responsable de los daños causados por sus empleados u operarios, co -- mo regla general, siempre que dichos empleados se encuentren en el -- ejercicio de sus funciones.

Nuestra legislación habla acerca del Comandante de la aero -- nave en su artículo 321 y nos señala dicho ordenamiento: Que toda --- aeronave destinada a un servicio público de transporte estará bajo el-

mando de un comandante DESIGNADO POR LA EMPRESA operadora, de --
entre los pilotos que integran la tripulación de vuelo.

Vemos que en este caso se está cumpliendo con uno de los --
requisitos a que nos hemos referido, a que dichos empleados se en --
cuentran en el ejercicio de sus funciones. Y en este caso la empresa
operadora designa entre los pilotos que tiene bajo su control, para --
que ocupe el lugar de comandante de la aeronave, a uno de ellos.

En el artículo 342 del ordenamiento citado, habla de que: --
las Empresas concesionarias y permisionarias de servicio público de --
transporte aéreo, regular y no regular, serán responsables por los --
daños causados por motivo del transporte. Y el 349 de dicha ley indi --
ca que serán también responsables por los daños sufridos a la carga --
o equipaje facturado.

Encontramos en el Código Civil para el Distrito y Territo --
rios Federales de 1928: que en sus ordenamientos marcados con los --
números 1918 y 1927, hace alusión acerca de este punto al señalarlos, --
en primer lugar, que las personas morales son responsables de los da --
ños y perjuicios que causen sus representantes legales en el ejerci --
cio de sus funciones y a su vez esta persona moral puede repetir en --
contra de su empleado u operario de los daños que hubiere pagado.

Vemos por lo tanto que para que se pueda responsabilizar al transportista aéreo de los daños causados por sus empleados u operarios, es necesario que éstos se encuentren actuando dentro del ejercicio de sus funciones que le han sido encomendadas; faltando dicho requisito, cesará la responsabilidad en contra del transportador aéreo, debiendo de exigirse la reparación directamente del responsable o autor del daño.

Existe además una responsabilidad solidaria por parte del transportador aéreo con el comandante de la aeronave, cuando por órdenes del primero de los mencionados se ejecuten por parte de los segundos, actos tendientes a violar la ley o reglamentos de aeronavegación, siendo así determinado por el artículo 310 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Haré una referencia a la responsabilidad del Estado, que establece el artículo 1928 del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales, al indicarnos que, como persona moral, tiene la obligación de responder de los daños causados por sus funcionarios en el ejercicio de sus funciones que le estén encomendadas, siempre y cuando el autor del daño no tenga bienes suficientes para responder, de los daños y perjuicios ocasionados. Así, el Estado deberá de responder en una forma subsidiaria.

Este precepto mencionado, no se ajusta a la realidad y es in justa dicha disposición en virtud de que, en el último de los casos, su responsabilidad con la del funcionario debería de operar en una forma - solidaria, dándose de esta forma un trato más justo y equitativo a las - personas víctimas del daño ocasionado.

Se hizo una publicación en el "Diario Oficial de la Federa -- ción" correspondiente al treinta y uno de diciembre de mil novecientos-cuarenta y uno, Ley de Depuración de Créditos a cargo del Gobierno Fe deral, en la cual se establece la responsabilidad directa y no subsidia- ria del Estado, al disponerse en el artículo décimo segundo que: "..... Cuando la reclamación se funde en actos u omisiones de los que confor me a derecho den origen a la responsabilidad civil del Estado, no será- preciso demandar previamente al funcionario o funcionarios responsa -- bles; siempre que tales actos u omisiones impliquen culpa en el funcio- namiento de los servicios públicos..."

En tal sentido la responsabilidad del Estado por los daños y- perjuicios ocasionados a la víctima, será de carácter directo y no sub- sidiaria con las condiciones antes descritas; siendo esta forma más -- justa de tratar a las víctimas del daño, por funcionarios del Estado.

Responsabilidad Delictiva o Cuasidelictiva. - La responsabi-

lidad resultante de las obligaciones, por delitos ocasionados o cuasidelitos, implican generalmente la responsabilidad civil. La responsabilidad civil resulta cuando una persona obrando ilícitamente o contra las buenas costumbres, causa un daño a otro, a menos que demuestre que el daño se produjo como consecuencia de la culpa o negligencia inexcusable de la víctima.

Este criterio ha sido adoptado por el artículo 71 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, al establecer: "Las empresas de vías generales de comunicación son responsables de las pérdidas o averías que sufran los efectos que transportan."

Entendemos que existe dolo en el transporte aéreo, en la noción más amplia de que el dolo es aquella acción u omisión con el ánimo de dañar o de perjudicar, impidiéndose el cumplimiento normal en el transporte contratado. Por tal razón el porteador aéreo, que haya actuado con dolo, no tendrá derecho a beneficiarse con las disposiciones que excluyan o limiten su responsabilidad, si este dolo proviene de su parte o de sus dependientes, obrando en el ejercicio de sus atribuciones.

La culpa se constituirá por la omisión de la diligencia espe

cial, que exige el cumplimiento de un contrato de transporte aéreo, o por la imprudencia o negligencia del transportista o de alguno de sus representantes obrando en el ejercicio de sus atribuciones.

La base de esta responsabilidad es la idea de culpa, que derivada de un hecho indemnizable, debe de ser imputable al autor.

En relación a los daños causados a terceros en la superficie, dicha responsabilidad del porteador aéreo, se encuentra basada en la teoría del riesgo objetivo; y de la cual hemos hablado ampliamente en el capítulo anterior. Encontrándose reglamentado en las diferentes Convenciones Internacionales, y de las cuales haremos referencia en el capítulo posterior. Así como la regulación por parte de nuestra legislación en la Ley de Vías Generales de Comunicación, en su libro-IV denominado "De las Comunicaciones Aeronáuticas", en su sección-tercera, referente a los daños causados a terceros.

Elementos esenciales de la Responsabilidad. - Necesario es que para poder responsabilizar a una persona física o moral, en cuanto a su responsabilidad aeronáutica, es necesario que se cumpla con los siguientes elementos:

a). - Un sujeto activo y otro pasivo.

b). - Un daño causado, con motivo del transporte aéreo.

c). - Ausencia de causales de exoneración de la responsabilidad.

El primer elemento, que hemos señalado, encontramos a dos sujetos; el primero como sujeto activo es el transportador aéreo. El sujeto pasivo, viene a ser la persona que contrató los servicios del transportador aéreo o sea el usuario del transporte aéreo.

El artículo 342 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, identifica al sujeto activo, a las empresas concesionarias y permisionarias de servicio público de transporte aéreo, haciéndolo responsable por los daños con motivo del transporte de pasajeros o de mercancías.

En el plano internacional, debemos de ver al sujeto activo, - según se desprende del artículo 17 de la Convención de Varsovia de --- 1929, determinado como sujeto responsable del daño ocasionado con motivo del transporte aéreo, al transportador aéreo, por muerte, herida o lesión corporal sufrida por un viajero, a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque y desembarque. Asimismo, en el artículo 18 de dicha convención, se refiere al porteador aéreo por la destrucción o avería en los equipajes registrados o mercancía transportada.

Se señala también como sujeto activo responsable, en la modificación al Convenio de Varsovia de 1929, por el Convenio elaborado por el Subcomité de Varsovia en París de 1952, que se entendiera por -- transportista, aquella persona que ha concluído en nombre propio un -- contrato de transporte aéreo. Toda persona que concluya un contrato de transporte aéreo, en caso de que surja una responsabilidad de carácter civil, será la única responsable, de los daños y perjuicios ocasionados con motivo del transporte aéreo, o sea aquella responsabilidad en el supuesto de un transporte a ejecutar por varios transportistas aéreos sucesivos.

En la Convención de Varsovia se nos indica al respecto, que tratándose de transportes de personas, el viajero o sus derecho-habientes sólo podrán ejercitar sus derechos, en contra del transportador aéreo que haya efectuado el transporte, durante el cual y en su curso se produjo el accidente o retardo, salvo, que mediante estipulación expresa, el primer transportista haya asumido la responsabilidad por todo el viaje. Y si se tratare de equipajes o de mercancías, el expedidor de la mercancía tendrá derecho contra el primer transportador y el destinatario con derecho a la entrega, la tendrá su acción en contra del último transportador de la mercancía, y uno y otro podrán además, repetir contra el transportador que haya efectuado el transporte durante cuyo lapso se produjo la destrucción, pérdida o avería de la mercancía. Dichos -

transportadores serán solidariamente responsables ante el expedidor o destinatario.

El sujeto pasivo, es aquella persona que ha sido víctima directa del daño o perjuicio ocasionado con motivo del transporte aéreo.

Dicha persona tendrá derecho de exigir la reparación correspondiente por dichos perjuicios ocasionados, y en caso de muerte, corresponderá a sus derecho-habientes ejercitar las acciones correspondientes.

El daño como segundo elemento, para que surja la responsabilidad civil del transportista aéreo. Dicho elemento puede manifestarse de dos formas, de una manera amplia o de una manera restringida.

En el antiguo derecho romano se hablaba del "damnum emergens" o sea el daño o perjuicio realmente causado. Y del "lucrum cessans", para denotar el perjuicio entre los romanos o sea la ganancia sin percibir, a causa del daño ocasionado.

En cuanto a lo que se debe de entender por daño, debe de ser tomado el concepto de una manera amplia, que no quede duda alguna de que el daño o perjuicio por más leve que se llegue a ocasionar a la víctima.

La reparación del daño, corresponde al autor del mismo, estableciéndose dicha reparación por el artículo 1910 de nuestro ordenamiento legal.

Dicho ordenamiento o sea el Código Civil para el Distrito -- y Territorios Federales, nos indica en su artículo 2108, qué se entiende por daño y el 2109 del mismo ordenamiento, qué se entiende por perjuicio. En el capítulo relativo al incumplimiento de las obligaciones.

La reparación del daño debe de consistir en el restablecimiento de la situación anterior al daño, y cuando esto sea imposible, en el pago de daños y perjuicios.

Los daños pueden haberse ocasionado a la víctima, por el uso del transporte aéreo que esta hubiere contratado, consistiendo estos daños en los siguientes:

a).- Daños al usuario, consistentes en el fallecimiento del mismo, o en aquellas lesiones o heridas que puedan haberse ocasionado.

b).- Daños a las cosas, equipajes o mercancías que traen como consecuencia:

1.- Destrucción.

2.- Pérdida o

3.- Averfa, de los equipajes o mercancías registradas, por lo que se puede considerar que quedan excluidos los efectos personales del usuario, tanto si los llevase puestos o equipajes de mano.

Aparecen previstas estas situaciones en la Convención de Varsovia, en su artículo 22, inciso tercero.

Lemoine y Juglart, sostienen que la lesión mental se encuentra comprendida dentro del concepto de "lesión corporal" aunque considera que la lesión mental debiera de ser objeto de una mención especial.

El Consejo de la O.A.C.I. en el anexo Décimo Tercero de -- "Encuestas de Accidentes de Aviación", adoptó la siguiente definición de "accidente": Todo suceso, relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurre dentro del período comprendido entre el momento en -- que una persona entra a bordo de una aeronave, con intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, durante el cual:

a).- Cualquier persona muere o sufre una lesión grave a consecuencia de hallarse en la aeronave, sobre ésta, o por contacto directo con ella o cualquier cosa sujeta a ella.

b). - La aeronave sufre daños de importancia.

La Convención de Varsovia en su artículo 17 determina el período dentro del cual se es responsable por parte del transportista aéreo para con el usuario.

Vemos que en la definición antes expuesta por el consejo de la O.A.C.I., comprende cualquier situación que pudiera presentarse, - desde el momento en que se encuentra a bordo de la aeronave o fuera de ella, comprendiéndose a ambas responsabilidades antes estudiadas o - sea la subjetiva y la objetiva, para responsabilizar al transportista - - - aéreo.

Causales de exoneración. - Hemos visto que para que se presente la responsabilidad es necesario que existan los siguientes elementos: sujetos y un daño; y además, que la causa que dió origen al - daño no se encuentre legitimado por una exoneración de responsabilidad. - - -

Siendo éstas las que ocurriendo de una manera especial en - el transporte aéreo pueden ser alegadas por el transportista, a quien - - - incumbe la prueba de la existencia, y se tenga a dicha causa como - - - exonerativa o liberativa de cualquier responsabilidad en que pudiera - - -

incurrir el transportista aéreo, en aquellos casos en que se hubiere causado un daño a los usuarios; y siempre también que el transportista o sus empleados no hubieren actuado con dolo o culpa, para que puedan liberarse de la responsabilidad aérea.

Son los llamados riesgos del aire, que se concretan a aquellos casos o acontecimientos inciertos debidos a causas desconocidas a las cuales no ha contribuido la negligencia del transportador; y no le son imputables y por lo tanto no caen dentro de la presunción de culpa.

La actividad aeronáutica es aleatoria, aún en la actualidad y el usuario de esos servicios conoce la existencia de tales riesgos y los afronta sirviéndose de tal medio de transporte; compartiendo con el transportista las consecuencias dañosas de esos eventos imprevisibles e inciertos.

Las principales causas de exoneración son las siguientes: - La fuerza mayor y el caso fortuito, el vicio propio de la aeronave, imprudencia o culpa de la víctima, culpa de un tercero, y cláusulas contractuales (el caso del transporte simultáneo).

Necesario es determinar cada una de estas causas de exone

ración de la responsabilidad del transportador aéreo.

a). - Fuerza mayor. - Es un acontecimiento imprevisible y -- extraño a la persona y a la actividad de explotación del responsable; -- producido desde fuera por fuerza extraña de la naturaleza o por causa de un tercero, pudiendo ser las condiciones atmosféricas con la concurrencia de ciertos requisitos, en los cuales se desarrolla la actividad aeronáutica.

Lemoine y la Jurisprudencia Francesa señalan los siguientes requisitos:

a). - La inimputabilidad, de que el acontecimiento no se haya producido por culpa del transportista o de alguno de sus empleados.

b). - Irresistibilidad. - Se exige en el transporte aéreo que -- las condiciones atmosféricas hayan presentado o presenten un carácter de violencia anormal e inusitada y al cual no se pueda resistir.

c). - Imprevisibilidad. - No ha de ser puramente objetiva, en la sorpresa del transportista puesto que en todo momento debe de preverse y prevenirse en las condiciones metereológicas, que son fácilmente suministradas al transportista y personal técnico.

b).- Medidas necesarias.- El transportista aparece en el Convenio de Varsovia, diciendo que no será responsable si prueba que él -- y sus representantes adoptaron las medidas necesarias o que le fué im -- posible adoptarlas. Será otra causa de exoneración de responsabilidad, haber tomado todas aquellas medidas necesarias que exige la aeronave -- gación, por los daños producidos en el transporte aéreo.

La primera Conferencia de Derecho Privado Aéreo (Paris 1925) el Delegado de Suiza M. Pittard manifestó que: el exportador debe de -- tener una organización normal de la explotación; una elección juiciosa -- de su personal, una vigilancia constante de sus agentes y dependientes un control riguroso de sus aparatos y accesorios y materias primas... "

Es necesario para que opere esta causa de exoneración de -- responsabilidad del transportista, que en el mismo no exista ni siquie -- ra un asomo de culpa; ni de aquella culpa in concreto de la cual hicimos referencia en el capítulo anterior o sea la referente en aquella culpa que surgía por no poner en el cuidado de las cosas la mayor diligencia de -- la que en forma normal pondría a las suyas. Y este transportador deberá de quedar liberado de responsabilidad o exonerado, si prueba que la -- aeronave satisfacía las condiciones de navegabilidad exigidas por el Estado de su matrícula.

Fué muy debatido el doce de septiembre del año de mil novecientos cincuenta y cinco en la Octava Conferencia Internacional de -- Derecho Privado Aéreo, realizada en La Haya para modificar la Convención de Varsovia. El debate lo abrió el Delegado Argentino Dr. Peruchi, quien propuso cambiar las palabras "necesarias", por los términos "posibles y previsibles" por entender que éstos implicaban, no sólo haber -- adoptado las medidas necesarias que están al alcance del transportista -- ta, sino también excluir el supuesto de caso fortuito y fuerza mayor.

O sea que era necesario que el transportista hubiera tomado todas aquellas medidas necesarias generales y normales del transporte aéreo y además aquellas medidas especiales que pudieran surgir en el mismo transporte, y que se encuentran en una relación indudable entre el daño y el accidente.

El caso fortuito se refiere a los acontecimientos de la naturaleza y los cuales no se pueden evitar. Ya que en estos casos la voluntad de la persona deudora no le puede ser imputado el daño ocasionado. Ejemplo de este caso podríamos señalar al que pudiera ocasionar un rayo en la aeronave al hacerla estallar en vuelo. Y en el cual -- se ha realizado el daño aún contra la voluntad del transportista.

artículo 346, diciendo:

"Artículo 346.- La empresa estará exenta de las responsabilidades que atribuye esta sección, en los siguientes casos:

I.-si comprueba haber tomado las precauciones razonables para evitar el daño y las medidas técnicas exigidas por esta Ley y sus reglamentos, o que le fué imposible tomarlas;

II.-si comprueba que el retraso fué motivado por condiciones meteorológicas adversas, o por maniobras de salvamento o por razones fundadas en la protección de la vida humana o de la propiedad.

El artículo 349 de dicho ordenamiento hace mención del mismo modo al artículo anteriormente transcrito, pero refiriéndose al daño ocasionado a la carga y el equipo facturado, estableciendo las mismas causas exonerativas de responsabilidad.

El Código Civil hace mención del caso fortuito en el artículo 2111 al señalar: "Nadie está obligado al caso fortuito, sino cuando ha dado causa o contribuido a él, cuando ha aceptado expresamente esa responsabilidad o cuando la ley se lo exige".

En el último de los casos, corresponderá al deudor probar -- estas circunstancias, para eximirse de cualquier responsabilidad. El transportista que ha operado la aeronave en todas sus fases, dentro de

las condiciones técnicas que permitan otorgar a la operación aeronáutica un grado de seguridad lógica, prueba que es perfectamente posible para el transportista.

Se demostrará que la aeronave fué dotada de un certificado de aeronavegabilidad vigente, que de sus libros aparece que las plantas de poder de los motores no se encontraban vencidos o se vencerían a la realización del viaje o sea, probar el transportista en todos sus aspectos, mediante prueba documental, que reviste casi siempre el carácter de instrumental pública, que ha cumplido con las reglas de la técnica aeronáutica, con tales requisitos habrá así cumplido con el requisito de las medidas necesarias.

c). - Vicios propios de la aeronave. - El transportista garantiza la realización del viaje normal del transporte, que es precisamente su obligación principal, sin que por lo tanto, pueda eximirse de su cumplimiento, alegando vicios propios de la aeronave.

Basando la responsabilidad en la teoría del riesgo, los vicios propios de la aeronave no pueden ser considerados como causas de exención de la responsabilidad.

La Convención de Varsovia nada dispone al respecto; y esta-

causa no es válida para dicha Convención.

En el artículo 137 del Código Aeronáutico Argentino, se establece en su última parte que la prueba de cumplimiento de las medidas de debida diligencia es procedente "aún en el caso de que el daño provenga de vicio propio de la aeronave". Dándose como ejemplo del vicio de la aeronave, como vicio oculto, la rotura de una parte de la aeronave producida por fatiga del material dentro del período de su utilización habilitada.

O sea que cuando se tiene calculado científicamente y técnicamente de que una pieza determinada que se encuentra oculta dentro de la aeronave, se prevé que durante un lapso de tiempo o un lapso de vuelo estará en condiciones de servir, pero por causas extrañas surge la rotura de esta parte por fatiga del material con el cual está hecha, surge así el vicio de la aeronave.

No existe una clara solución, toda vez que se tomaron todas aquellas medidas necesarias para la realización normal de la aeronave, pero por causa extraña surge este vicio de la aeronave. Lo cual se puede equiparar a la fuerza mayor puesto que surgen los requisitos de ésta: ~~in~~imputabilidad, irresistible e imprevisibilidad.

No se le puede imputar al transportista o a sus empleados culpa alguna, puesto que no existe dolo o negligencia o imprudencia. Es -- asimismo irresistible aún en contra de la voluntad del transportista; es -- imprevisible el vicio de la nave, puesto que la parte que ha sufrido la -- rotura se encontraba sujeta a un minucioso examen y una vez que fué -- aprobado, fué puesta al servicio del transporte, surgiendo de una manera imprevisible para el transportista la rotura de la aprobada pieza.

d).- Hechos del perjudicado. - Al efecto de la responsabilidad.

Hechos no culposos, en aquellos casos de que exista culpa -- por parte del transportista, aunque el daño sea debido a los actos del -- perjudicado, estará obligado a responder del resultado de los mismos y -- habrá una exención de responsabilidad del transportista si el daño se -- produce sin la culpa o falta de su parte.

Hechos culposos. - En concurrencia de culpa del transportista y el pasajero; cuando han concurrido ambos a la realización del daño, -- por existir culpa común. La responsabilidad del deudor existe pero limitada, reducida en la medida en que sea imputable a la culpa por -- parte del perjudicado o sea, que se compensa la una por la otra, graduándose en definitiva el resultado según la mayor o menor gravedad de cada uno.

Otras legislaciones señalan distinta solución diciendo: que desde el momento que existe culpa por parte del perjudicado, el transportista queda exento de toda responsabilidad. Solución que se funda en el principio establecido por el derecho romano al señalar: "No se entiende que el que sufre el daño por su culpa, sufra daño".

Así se establece en la Convención de Varsovia que nos señala: que en caso de que el transportista pruebe que el daño fué a causa del perjudicado, se podrá eliminar o atenuar la responsabilidad del transportista.

Encontramos que es necesario que para que el transportista quede eximido de cualquier responsabilidad, necesario es que se establezcan estos tres requisitos necesarios:

a).- La existencia de una causa inicial, en la que el perjudicado, haya intervenido para la realización de dicha causa.

b).- Que la intervención del transportista en la causa inicial sea aún en contra de su voluntad y

c).- Que exista una relación de causa a efecto, entre la causa inicial y el daño.

Existiendo una causa de limitación a esta exención de res-

ponsabilidad, cuando el perjuicio o daño ocasionado, no por culpa personal de una persona sino por obra de personas que se encuentran bajo la custodia o vigilancia de otras de las cuales ha empleado, se presumirá que la culpa del transportista consistió, ya en una falta de vigilancia (culpa in vigilando) o por haberse hecho una defectuosa elección -- del encargado del servicio a ejecutar (culpa in eligiendo).

e). - Actos de un tercero. - No solamente es la persona extraña a la aeronave, sino también aquella que carece de relación de dependencia con los elementos personales del mismo. En el proyecto de Revisión de París de 1952, se consideró como persona perjudicada, para los efectos de la responsabilidad, no sólo a los que son en la realidad, sino que también hubo de considerarse a los empleados de ella, cuando actúen en el ejercicio de sus funciones.

En estos casos de culpa de un tercero, se consideran equiparados a los casos de fuerza mayor si concurren ciertos requisitos, es decir, por ejemplo: que haya sido imprevisible por el transportista y no pudo ser evitado. La ley mexicana considera los actos de un tercero como una excluyente de responsabilidad del transportista, cuando se hayan causado daños a terceros, a pasajeros y a equipajes.

Cláusulas contractuales de exoneración. - El origen de es -

tas cláusulas se remonta al período comprendido entre 1885 y 1890. Nacido del hecho de no poder las armadoras soportar frente a los fletes - reducidísimos, la fuerte carga de las responsabilidades dimanadas del transporte marítimo. La cuestión de su implantación se plantea en el Congreso Marítimo de Amberes (1885) y seguidamente en el de Bruselas (1888) a partir del cual fué admitida la inserción de las cláusulas - por varias Cámaras del Comercio, entre ellas la de los armadores de Bruselas y Hamburgo, pasando a formar parte de las Reglas de Fletamento de Londres de 1893 y a poco después de la "Harter-Act" norteamericana, de 13 de febrero del mismo año, iniciándose con ello una reacción legislativa que se comunicó a Australia, Canadá, Francia, - Holanda, Bélgica y pasando a formar parte de la Convención de Bruselas del 25 de agosto de 1924.

Las cláusulas exonerativas de responsabilidad del transportista son de un carácter especial, justificando que la inejecución del contrato de transporte, o la falta de diligencia, proviene de una causa extraña que no puede serle imputada al transportista.

Los principales motivos de exoneración son los casos anteriores que hemos descrito y los cuales son cinco: a).- La fuerza mayor; b).- Vicio propio de la aeronave.- c).- Imprudencia de la víctima; y d).- Actos de un tercero.- En el primer inciso comprende también al-

caso fortuito.

Se han señalado por diferentes autores otras causas de las que se pueden invocar para exonerar la responsabilidad del transportista y son las siguientes: a). - La falta excusable de pilotaje o falta de pilotaje. Este último concepto sólo se aplica en la Convención de Varsovia de 1929, como causal de exoneración de responsabilidad del transportista, con relación al transporte de carga o de equipajes, no siendo aplicable de manera alguna al transporte de personas.

En el Protocolo de La Haya, modificativo del texto de Varsovia de 1955, se suprimió el segundo párrafo del artículo 20 de dicha Convención de Varsovia, que señalaba: "Art. 20.- 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 de la aeronave o de navegación, etc."

Esta exoneración, por la falta de pilotaje sería inadmisibles tanto jurídica como lógicamente en el transporte terrestre, pero no lo es en el aeronáutico, tanto por la distinta naturaleza de los riesgos cuanto por la especial condición jurídica del comandante de la aeronave.

No cualquier falla de pilotaje, conducción o navegación de la aeronave excusa la responsabilidad, sino que sólo cabe aplicar este principio en los casos de error humano, que tanto en la aviación como en cualquier otra orden de cosas debe de merecer una especial consideración.

La Convención de Bruselas de 1924 distingue entre faltas técnicas (referentes al manejo de la aeronave) y faltas comerciales (relativas a la manipulación y cuidado de la carga) eximiendo al transportador por los primeros, ya que no sería equitativo hacer responsable al transportador por los errores técnico-profesionales de la tripulación.

Sólo las faltas del piloto, del comandante del oficial de ruta, eximen de responsabilidad al transportista, pero lo que debe tomarse en cuenta es la naturaleza de la falta y no la calidad o funciones del tripulante que hubiera cometido la falta.

La culpa de cualquier miembro de la tripulación que se traduzca en una falla del pilotaje, de conducción de la aeronave o de navegación, es motivo suficiente de liberación. Naturalmente que esta exoneración de responsabilidad se refiere al transporte de mercancías o carga; más no al transporte de personas en el que se

debe de responder de las faltas de técnica del personal de la aeronave por falta de pilotaje, conducción o navegación, ya que la tripulación no adoptó las medidas necesarias para evitarlo.

En el caso de que exista dolo o culpa por parte del transportista, estas cláusulas exonerativas de responsabilidad, no surtirán efecto alguno, ya que solamente actúan o funcionan dichas cláusulas especiales cuando se ha obrado con buena fé. Y para los casos de responsabilidad para las personas, no se podrán renunciar anticipadamente a ellas.

Limitación de la responsabilidad. - La limitación de la responsabilidad, surge en que es necesario de que en los buenos principios jurídicos es preciso compensar debidamente el sistema de presunción de culpabilidad con una limitación de su responsabilidad que restablezca en parte el equilibrio jurídico. (Tapia Salinas "La Regulación Jurídica del Transporte Aéreo").

Reside este punto en la protección a las empresas aeronáuticas, ya que en los tiempos pasados las probabilidades de accidentes eran superiores a las actuales.

La fijación de los límites de indemnización conforme al-

Convenio de Varsovia de 1929, estableció los límites máximos para -- los distintos casos de pasajeros, equipajes de mano registrados y de mercancías.

Pasajero:

Muerte :	\$ 125,000 francos
Incapacidad, lesiones:	\$ 5,000 francos cada - viajero.
Equipajes registrados y mercancías:	\$ 250 francos por mercan- cías en kilogramos.

El franco fué referido al de 65 miligramos y medio de oro de 900 milésimos de ley, que podían ser convertidos a cada una de las monedas nacionales. El Protocolo de La Haya de 1955, estableció -- los siguientes límites, que es modificativo del texto de Varsovia: --- de \$125,000 francos por muerte del pasajero, aumentó a la cantidad - de \$250,000 francos y en lo referente a las cosas, estas estaban li - mitadas a la cantidad de \$250 francos por kilogramo.

Los antecedentes de estas modificaciones se encuentran - en uno de los deseos principales de la O.A.C.I., el de encontrar -- una suma que, establecida como límites máximos de las responsabi - lidades, pudieran ser aceptadas por la mayoría de los países, aun-- que resultara una variación de lo establecido en el Convenio de Var -

sovia.

Cuando se presente dolo o culpa del transportista, no operará en ningún momento la limitación de la responsabilidad ya sea porque exista: a).- Vicios en la contratación. - b).- Dolo del transportista o de sus dependientes.

En cualesquiera de los casos anteriores, la responsabilidad del transportista será de un carácter ilimitado; o sea que no podrán ampararse de las causas de exoneración de su responsabilidad, en los máximos fijados por la ley.

Así lo determina el artículo 25 de la Convención de Varsovia de octubre de 1929 al señalar: "El transportador no tendrá derecho de ampararse a los preceptos de la presente Convención que excluyan o limiten su responsabilidad cuando el daño provenga de dolo suyo, de una falta que según la ley del Tribunal competente, será considerada como equivalente de dolo.

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

El dolo entre nosotros siempre supone "una intención deliberada del deudor de causar un daño".

El artículo 556 de la Ley de Vías Generales de Comunicación nos señala en su segundo párrafo: "... Será nula de pleno derecho toda cláusula que se inserte en los contratos de transporte con objeto de establecer límites de responsabilidad inferiores a los previstos en el artículo 343 de esta Ley, o que establezcan causa de exoneración de la responsabilidad distintas de las previstas en esta sección. La nulidad de dicha cláusula no implicará la del contrato de transporte."

Este artículo es complementario del artículo 343 del ordenamiento legal invocado, el que determina en su último párrafo: "... La empresa no gozará del beneficio de limitación de responsabilidad a que este artículo se refiere, si se comprueba que los daños fueron debidos a dolo de la empresa o de sus dependientes o empleados."

La ley, por lo tanto, declara la nulidad de toda cláusula tendiente a eximir de responsabilidad al transportista, o de fijarle límites inferiores a los que la ley enumera.

La nulidad de tales cláusulas del contrato de transporte aéreo serán nulas de pleno derecho, por ir en contra de una norma de in

terés público, pero dicha nulidad sólo alcanzará a la cláusula que la contiene, por disposición de la ley y no al resto del contrato del transporte que será válido, siempre y cuando reúna los requisitos exigidos por la Ley, para que se puedan amparar en las cláusulas exonerativas de responsabilidad establecidas por la ley.

Las acciones correspondientes, para exigir la responsabilidad del transportista aéreo, en cuanto a sus indemnizaciones, varía, según se trate de personas o de carga y equipaje facturado. Para el primero se establece un plazo de un año a partir de la fecha de los hechos que le dieron nacimiento, o en su defecto, de la fecha de iniciación del viaje, prevista en el contrato de transporte aéreo.

En cuanto a equipaje facturado y carga se refiere, la acción se encuentra supeditada a la reclamación que se haga al transportista dentro de los tres días siguientes a la fecha de la entrega. Y a falta de dicha reclamación, caducará la acción correspondiente para exigir el pago de las indemnizaciones correspondientes a cargo del transportista.

Así se encuentra reglamentado por los artículos 347 según párrafo y 350 párrafo segundo y tercero, de la Ley de Vías Generales de Comunicación, del Capítulo Décimo Tercero, De las Responsa-

bilidades por Daños, de la Sección Primera y Segunda de dicho ordenamiento.

CAPITULO III.

1o.- Antecedentes Históricos.

2o.- Sistemas de Responsabilidad.

3o.- Elementos de la Responsabilidad.

4o.- Exoneración de la Responsabilidad.

5o.- Limitación de dicha Responsabilidad.- Soluciones al respecto.

10. - DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE. - La fundamentación extracontractual, del riesgo específico aéreo, como — determinante de la imputación de la responsabilidad.

Hemos visto en el capítulo anterior que la responsabilidad — del transportista, ya se trate de una persona física o moral. Como surge la responsabilidad por una relación contractual de transporte de — personas o de cosas. Pero a su vez, existen otras determinantes derivadas en la actividad tridimensional de las aeronaves y de las leyes físicas que en relación con las condiciones técnicas y específicas, — determinan la posibilidad de vuelo, han venido a repercutir en el ámbito jurídico, como una consecuencia del riesgo y peligrosidad que — su uso ocasiona. Tanto por lo que a los pasajeros se refiere como — aquellas personas que, ajenas a esta actividad, no obstante, resultan dañadas por accidentes o derrumbamientos, caídas o explosiones de las aeronaves. Todo esto influye el régimen de responsabilidad — por los daños causados a terceros en la superficie.

Ya no se trata del daño ocasionado a un pasajero, que se — ha vinculado por medio de un contrato de transporte aéreo, y el cual — asume el riesgo que dicho transporte pueda ocasionarle. Sino que el — daño que se ocasiona es a personas extrañas a dicha explotación y —

uso, que permanecen en la superficie y sin embargo la caída o cualesquiera de las causas señaladas, pueden provocar daños en su persona o en sus bienes materiales, y que son totalmente ajenos a la explotación y operación de la aeronave que produce el daño.

Ante esta situación de incertidumbre para todas aquellas — personas ajenas a la actividad aeronáutica, no se podía permanecer — indiferente y atribuir a la fatalidad, los daños ocasionados por esta — actividad.

Por ello, el Derecho Aeronáutico hubo de crear un sistema de características propias, para regular la responsabilidad, en caso de daños causados a terceros en la superficie.

La doctrina trató de romper los moldes de los juristas basados en sus concepciones clásicas romanistas del nexo de imputabilidad por culpa, o sea que se basaban exclusivamente la responsabilidad del transportista en el elemento subjetivo intencional del dolo y la culpa.

Se vió entonces, que no alcanzaba a darse una solución científica ni práctica, que fuera aceptable a dicha cuestión. Y fué — así que se fundamentase en una concepción objetiva que prescindiera del nexo de culpabilidad, para hacer nacer la responsabilidad de-

la mera relación de consecuencia entre el hecho causa y el hecho efecto.

Las bases jurídicas de la responsabilidad por los daños causados a terceros en la superficie, fueron discutidos por los juristas -- desde el comienzo de la aeronáutica, habiendo sido motivo de especial preocupación de parte del Comité Jurídico Internacional de la Aviación, fundado en París en 1910, en su tercera reunión efectuada en Francfort, Sur-le-mein, en el año de 1913.

Posteriormente al estudio de la posibilidad de la adopción -- del sistema de la responsabilidad fundado en la culpa y analizando -- los diversos regímenes aplicables, se dijo que aquel no resultaba suficiente para la protección adecuada de los intereses que se deseaba -- defender, alegándose que sería injusto dejar sin indemnización al perjudicado en aquellos casos en que no fuere posible demostrar debidamente la culpa del aviador, o tratándose de caso fortuito o de fuerza mayor, siendo evidente la dificultad de probar, por el tercero, la culpa debida a hechos producidos en el aire, muy lejos de su control.

O sea que, entonces, se demostró que el sistema clásico -- de responsabilidad fundado en la prueba de la culpa era insuficiente, por la imposibilidad, producida muy a menudo, de probar el elemento

subjetivo considerándose además, que sería poco equitativo, que las consecuencias derivadas del caso fortuito o de fuerza mayor recayeran sobre la víctima.

2o. - SISTEMAS DE RESPONSABILIDAD. - Ante la insuficiencia de la posición subjetiva, se estudió la posibilidad de aplicar la construcción jurídica basada en la responsabilidad objetiva, dentro de cuya tendencia encontramos dos clases: a). El sistema de la presunción de culpa, y b). El de la doctrina del riesgo.

La doctrina de la presunción de culpa sustrae al perjudicado de la carga de la prueba. Se presume la culpa del autor, el cual debe de reparar los daños producidos salvo que pueda rescatar su responsabilidad, demostrando que no ha existido culpa de su parte, o que ésta se debe a un tercero, a un caso fortuito o a una causa de fuerza mayor.

Este tipo de responsabilidad objetiva basado en la presunción de culpa, ha sido adoptado según Cocquoz por Australia, Polonia, etc.

Encontramos que esta posición era a todas luces injusta, dada la circunstancia de que en numerosas ocasiones y oportunida -

des, por producirse real o aparentemente las causas de exoneración de responsabilidad principalmente la de fuerza mayor, quedaba sin reparación los daños producidos a los terceros en la superficie. Fué entonces que tomó un fuerte impulso en el campo del Derecho Aeronáutico — la doctrina de la responsabilidad objetiva, que se basaba en el riesgo, de acuerdo con la cual habiendo surgido una nueva fuente de riesgos — originados por la aviación se consideraba lógico, que quienes se benefician con esta actividad, creando dicho riesgo, se hicieran cargo de perjuicios que la misma podría originar a terceros ajenos a la actividad.

Fué así como se liberó al perjudicado de probar la responsabilidad del aviador por culpa o dolo, evitándose también a probar por caso fortuito o de fuerza mayor, en perjuicio del perjudicado terrestre.

El Comité Jurídico Internacional de la Aviación, recibió su impulso final al debate de esta cuestión en la Conferencia de Derecho Internacional Aéreo que tuvo lugar en París en el año de 1925; donde — se encomendó a Ambrosini y Vivent el estudio del sistema, siendo sus ponencias las que sirvieron de base al sistema elaborado en la Convención de Roma de 1933, que es la que se ha adoptado con diferentes variantes, por las legislaciones aeronáuticas de todos los países.

Esta Convención de Roma de 1933, no obtuvo el resultado de unificación, pero sí sentó las bases de uniformidad efectiva.

Así encontramos en nuestra legislación respectiva o sea la Ley de Vías Generales de Comunicación, en el artículo 351 de la Sección Tercera, de "Los daños a terceros", que nos señala:

"Artículo 351. - Cuando por la operación de una aeronave -- o por objetos desprendidos de la misma se cause un daño 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 sea la posesión de la aeronave.

Para los efectos de este artículo se entiende la operación de una aeronave todo movimiento de la misma en tierra o durante el vuelo, realizado bajo sus propios medios motores.

Se prescinde totalmente de la prueba de la culpa o negligencia para nacer la responsabilidad; y como consecuencia el derecho a la reparación de la simple relación de causalidad entre el hecho generador y sus consecuencias, bastando a tal fin la prueba de esa relación de causa a efecto.

Por lo general, sólo la falta de la víctima puede oponerse -- como eximente o atenuante de la responsabilidad, aún cuando se admiten otras, en la Convención de Roma de 1933.

Si bien este sistema podría dar lugar a algunas injusticias, resulta más equitativo que las consecuencias del acto recaigan sobre de quien las cometió y no sobre la víctima. Debiéndose de tener además en cuenta que no existe reciprocidad de situaciones entre la aeronave que se encuentra cubierta de todo riesgo proveniente de la superficie, y del perjudicado en la misma. De lo anterior se desprende -- que si el operador de la aeronave ha generado el riesgo, debe necesariamente de responder del mismo, por las consecuencias perjudiciales que ha ocasionado. Tal como sucede en los accidentes de trabajo o en cualesquiera de las otras actividades humanas que crean un riesgo para la humanidad.

La doctrina de la responsabilidad objetiva, basada en el riesgo creado por el uso de cosas peligrosas, que era aplicada en -- otros ámbitos del derecho, fué acogida con gran beneplácito en la actividad aeronáutica, toda vez que se estuvo de acuerdo en el carácter autónomo de la disciplina jurídica que la rige.

Encontramos que esta teoría de la responsabilidad objeti

va, hace efectiva la responsabilidad del transportista, desde el preciso momento en que existe una relación de causalidad entre el hecho -- perjudicial y el daño. El fundamento como se ha señalado, hace responsable a quien saca un provecho por la actividad que desarrolla, en perjuicio de personas o bienes que se encuentran totalmente ajenos -- a esta actividad, quienes a cambio son perjudicadas sin obtener, a -- cambio de ello, beneficio alguno. Cosa que no sucede con el viajero que soporta en última instancia cualquier perjuicio que pudiera ocasionársele.

3o. - ELEMENTOS DE LA RESPONSABILIDAD. - Para que surja la responsabilidad en la teoría objetiva o del riesgo creado, es necesario:

- I. - La existencia de un daño de carácter patrimonial.
- II. - La relación de causa a efecto, entre el hecho causa -- y el daño.

El artículo 351 de la Ley de Vías Generales de Comunicación -- establece la teoría de la responsabilidad objetiva en toda su extensión; estableciendo que para tener derecho a la reparación del daño causado, sólo es necesario demostrar la existencia de un daño y que éste proviene de una aeronave en vuelo, considerándose que una aeronave está en vuelo, por todos aquellos movimientos de la aeronave en

tierra o durante el vuelo, realizado bajo sus propios medios motores.

Desapareciendo consiguientemente como excepciones de responsabilidad el caso fortuito y la fuerza mayor; quedando como caso en los cuales no habrá responsabilidad del propietario o del poseedor de la aeronave, cuando por culpa de la víctima la realización del daño o éste provenga de un tercero que tenga intención de causarlo, o también en el caso en que la persona que opere la aeronave lo haga sin el consentimiento del propietario o del poseedor, debiendo de demostrar éstos que tomaron las medidas oportunas para evitar el uso ilegítimo, pues de otra manera serán responsables solidariamente con aquel.

La Convención de Roma de 1933, en los proyectos elaborados, hacía recaer la responsabilidad en el propietario de la aeronave causante del daño, pero en las sucesivas revisiones se advirtió que no siempre la aeronave opera bajo la responsabilidad del propietario, por lo que el texto definitivo de la Convención estableció que la responsabilidad incumbe al empresario de la aeronave considerándose como tal "a toda persona que tenga la disposición de la misma o que haga uso de ella, por su propia cuenta," agregando: "En el caso de que el nombre del empresario no estuviese en el Registro Aeronáutico o en cualquier otro documento oficial, el propietario será reputado --

como empresario hasta prueba en contrario.

En la Ley de Vías Generales de Comunicación, encontramos que existe un capítulo referente al "Registro Aeronáutico Mexicano", - en el cual la Secretaría de Comunicaciones y Transportes lleva un registro de las mismas y la propia Secretaría expedirá el certificado de navegabilidad, como constancia de que la aeronave ha pasado las -- pruebas y el control técnico prescritos, para permitirle volar en condiciones de seguridad técnica satisfactoria. Así como para actuar como miembro del personal técnico aeronáutico, se requiere le sea expedida una licencia válida para ejercer las funciones correspondientes.

O sea que de esta manera se demostrará ante la autoridad- competente, que se han tomado las medidas técnicas razonables y -- oportunas para evitar el uso ilegítimo, y así no hacerse acreedor a -- responder solidariamente con el causante del daño, puesto que las -- licencias del personal aeronáutico mexicano, sus renovaciones, sus pensiones y cancelaciones, deben necesariamente de inscribirse en dicho Registro y aquellos que no se registren, sólo producirán efecto entre quienes los otorguen, pero no contra terceros, el cual sí podrá aprovecharlos en cuanto le sean favorables.

Como tercero, el propietario o poseedor de la aeronave por

medio de su documentación respectiva, podrá demostrar que el daño -- causado por la aeronave fué realizado sin su consentimiento o autorización.

Si el accidente ocurre en tierra produciéndose por la colisión de dos o más aeronaves, los daños serán reparados por los propietarios o poseedores de las aeronaves, cada uno dentro de los límites del artículo 352 de la tabla de dicho artículo, el cual fija los límites máximos correspondientes a la indemnización por cada aeronave, -- según el peso correspondiente de cada aparato.

4o. - EXONERACION DE LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA. - --

Las causas de exoneración respectiva, son a saber:

- a). - Imprudencia de la víctima.
- b). - Actos de un tercero.

Como toda norma de exoneración o atenuación al principio general de la responsabilidad, como lo es el establecido por el artículo 353 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, la carga de la prueba corresponderá a quien trata o la invoca; es decir, al principio establecido corresponderá al explotador de la aeronave, demostrar -- que la culpa o negligencia de la víctima o los actos de un tercero, --

son los que han producido el daño.

5o. - LIMITACION DE ESTA RESPONSABILIDAD. - Soluciones al respecto. - Necesario fué que se limitara la responsabilidad por daños causados a terceros en la superficie.

La aviación en sus comienzos, era causa de que generalmente al suceder un accidente, este acarrea la destrucción total de la tripulación, aparato, pasaje y cuantiosos daños ocasionados a los terceros en la superficie; esta responsabilidad oscilaba entre dos distintas fuerzas: una que pugnaba por liberar al transportista de la responsabilidad tan rígida del derecho común, por lo que se refiere a sus alcances, para lograr que las empresas pudieran subsistir, ya que con la carga de la responsabilidad ilimitada esto era imposible. La otra se deducía del propio riesgo, con la tendencia de estatuir a favor de los terceros, un derecho a ser compensados o indemnizados por los daños causados, por quienes por el sólo hecho de sus actividades creaban un riesgo en contra de la humanidad. Desde el punto de vista económico, los accidentes de aviación cada vez menos frecuentes, daban al traste con las empresas, de no reglamente sus consecuencias económicas.

Fué necesario que se adoptara la tesis de que el transpor-

tista aéreo tenía la obligación de reparar los daños, siempre que le fueran imputables por causa de un accidente.

Se han apoyado tesis en fundamento de carácter práctico, tendientes en su mayoría a permitir una garantía por el riesgo que se crea, mediante seguros que impidan que el deudor se encuentre en un estado de insolvencia; la fijación de límites máximos permiten contratar los seguros que evitan la eventualidad.

Otra solución que fué adoptada, es la referente al establecimiento de topes máximos de indemnización a favor de los terceros perjudicados, con la finalidad de proteger a la aeronavegación, evitando la posibilidad de que la producción de un accidente, produzca la quiebra económica del explotador aéreo.

La necesidad de limitar la responsabilidad en la aplicación del sistema jurídico, fué necesario para actuar como un contrapeso para restablecer el equilibrio que la aplicación ilimitada de la responsabilidad del transportista, podría crear la doctrina de la responsabilidad objetiva.

Uno de los primeros ordenamientos jurídicos que adoptaron la limitación de la responsabilidad fué la Ley alemana de 1922, -

en una forma parcial; mediante la cual se otorgaba al tercero perjudicado la opción de obtener el resarcimiento a través de la limitación de la responsabilidad objetiva, o en su defecto recurrir al régimen de responsabilidad del derecho común, mediante la carga de la prueba de la culpa o negligencia, y en caso de probar éstas, le sería resarcido íntegramente el daño o perjuicio ocasionado.

El Comité Internacional Technique de Experts Juridiques - Aeriens (C.I.T.E.J.A.) después de discutir varias soluciones a este respecto, adoptó el sistema de limitar la responsabilidad sobre la base de un monto fijo por cada kilo de peso de la aeronave, considerando el peso total como peso máximo autorizado para el despegue.

Nuestra legislación adoptó las dos soluciones propuestas, haciendo una amalgama de ellas, señalando en su artículo 343 párrafo sexto que: "...La empresa garantizará el pago de la indemnización que le impone este artículo". Así también lo determina el artículo 352 del Capítulo Décimo Tercero de los Daños a Terceros, que mediante un contrato de seguro se garantiza el pago de la indemnización.

Así como el sistema de la limitación fijado por la Convención de Roma de 1933, basado en el peso de la aeronave, entendida

en una forma parcial; mediante la cual se otorgaba al tercero perjudicado la opción de obtener el resarcimiento a través de la limitación de la responsabilidad objetiva, o en su defecto recurrir al régimen de responsabilidad del derecho común, mediante la carga de la prueba de la culpa o negligencia, y en caso de probar éstas, le sería resarcido íntegramente el daño o perjuicio ocasionado.

El Comité Internacional Technique de Experts Juridiques Aeriens (C.I.T.E.J.A.) después de discutir varias soluciones a este respecto, adoptó el sistema de limitar la responsabilidad sobre la base de un monto fijo por cada kilo de peso de la aeronave, considerando el peso total como peso máximo autorizado para el despegue.

Nuestra legislación adoptó las dos soluciones propuestas, haciendo una amalgama de ellas, señalando en su artículo 343 párrafo sexto que: "...La empresa garantizará el pago de la indemnización que le impone este artículo". Así también lo determina el artículo 352 del Capítulo Décimo Tercero de los Daños a Terceros, que mediante un contrato de seguro se garantiza el pago de la indemnización.

Así como el sistema de la limitación fijado por la Convención de Roma de 1933, basado en el peso de la aeronave, entendida

con la carga total máxima que establece el certificado de navegabilidad, que es el peso máximo autorizado para el despegue.

Los límites del artículo 352 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, señalan los máximos correspondientes a la indemnización por cada aeronave según el peso correspondiente de cada aparato.

Aeronaves hasta de 5 toneladas de peso bruto, la cantidad de \$60,000.00;

Aeronaves hasta de 20 toneladas de peso bruto, la cantidad de \$150,000.00;

Aeronaves hasta de 40 toneladas de peso bruto, la cantidad de \$300,000.00;

Aeronaves de más de 40 toneladas de peso bruto, la cantidad de \$600,000.00.

Cuando se causen daños a las personas y a las cosas, el monto de la indemnización que se fije para reparar el causado a la persona, no excederá de las dos terceras partes de la indemnización fijada.

Este sistema fué el fijado por la Convención de Roma de 1952, pero siendo más completo y preciso.

Hemos indicado que se establece la obligatoriedad de --- constituir un seguro por el importe de la responsabilidad máxima respectiva, bajo la pena de que si ocurriere algún daño, el propietario no podrá beneficiarse con las disposiciones de la ley, que tienden a disminuir la responsabilidad.

Las acciones a que se tengan derecho, prescribirán en un año a partir de la fecha en que ocurrió el daño de la nave o de las personas.

CAPITULO IV.

LA LEGISLACION NACIONAL REFERENTE A LOS DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE.

1o. - La Constitución General de la República Mexicana en la Navegación Aérea.

2o. - Antecedentes Históricos.

3o. - Las Diferentes Legislaciones Aéreas.

a). Ley sobre Aeronáutica Civil de 1930.

b). Ley de Vías Generales de Comunicación y Medios de --- Transporte de 31 de agosto de 1931.

c). Ley de Vías Generales de Comunicación de 28 de septiem
bre de 1932.

d). Ley de Vías Generales de Comunicación de 19 de febrero
de 1940.

e). Ley de Vías Generales de Comunicación de 1950. Refor ---
mas al Capítulo IV, De las Comunicaciones Aeronáuti ---
cas.

4o. - Breve Comentario a la Ley del Seguro.

LA LEGISLACION NACIONAL REFERENTE A LOS DAÑOS CAU-
SADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE.

10. - La Constitución General de la República Mexicana, en
la Navegación Aérea.

La Ley de Vías Generales de Comunicación vigente, determi-
na en su artículo 307, del Libro Cuarto, Capítulo Primero de "Las Dis-
posiciones Generales", que: La navegación civil sobre territorio mexi-
cano se rige por los tratados y convenciones internacionales que el ---
Gobierno de México haya suscrito y ratificado constitucionalmente, por
la presente Ley y sus reglamentos y por las demás leyes y reglamentos
respectivos.

El procedimiento que señala la Constitución para que tenga -
validez un tratado o convención celebrado con potencias extranjeras, -
se contiene en los artículos siguientes:

Artículo 73, fracción XVII. - Son facultades del Congreso: --
Dictar leyes sobre vías generales de comunicación, etc. Lo cual se -
reglamenta en el libro cuarto, en lo referente a las comunicaciones aé-
reas.

En el artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, preceptúa en su fracción X:

Artículo 89. - Las facultades y obligaciones del Presidente son las siguientes: . . . X. - Dirigir las negociaciones diplomáticas y celebrar los tratados con las potencias extranjeras sometiéndose a la ratificación del Congreso de la Unión.

La Cámara de Senadores, tiene la facultad exclusiva de ratificar y aprobar los Convenios y tratados al señalar el artículo 76, - fracción I lo siguiente:

Artículo 76. - Son facultades exclusivas del Senado: I. - - Aprobar los tratados o convenciones diplomáticas que celebre el Presidente de la República con las potencias extranjeras.

Una vez que se han cumplido todos estos requisitos señalados por la Ley Suprema del país, se consideran y son leyes de observancia obligatoria en toda la República Mexicana.

Así fué ratificada la Convención de Aviación Civil Internacional de Chicago de 1944, por lo que constituye en nuestro país una ley de observancia general y obligatoria de acuerdo con lo preceptuado por el artículo 133 de nuestra Constitución Política, al decir:

Artículo 133. - Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión.

Antecedentes Históricos. - En el comienzo del desarrollo de la aviación mexicana, no existía un cuerpo legal expreso, para regular este nuevo medio de comunicación, la aeronavegación. Por lo que aparecen algunas dificultades para aplicar a su reglamentación la Ley de Ferrocarriles; fué por ello que en el año de 1920 se crea la Sección Técnica de Navegación Aérea, dependiente de la Dirección de Ferrocarriles dentro de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

En 1922 desaparece este organismo, dando lugar a que sea sustituido por el Departamento de Aviación en la Secretaría de Guerra y Marina y en 1925 aparece dentro de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas la Sección de Aviación Civil y Comercial. En 1928 se eleva a la categoría de Departamento de Aviación la dependencia encargada de asuntos aéreos. En 1930 surge la Ley de Aeronáutica Civil y han surgido cinco leyes al respecto.

El primer intento en materia de regulación aeronáutica que en México encontramos, es en el Proyecto del Código de Comercio -- promulgado durante el Gobierno del Lic. Emilio Portes Gil, en el cual se unifica en una sola ley, todo aquello referido al transporte, tanto terrestre, marítimo o aéreo. En este último medio de transporte, reglamenta los daños a terceros en la superficie causados por una aeronave en vuelo o bien al ejecutar maniobras de aterrizaje o de elevación, -- aceptando la responsabilidad solidaria tanto para el piloto como para el que explote la aeronave, sin que medie la prueba de la culpa o de la diligencia, salvo que el daño se debiera en su totalidad o en parte a la negligencia de la víctima para evitarlo, otorgando a la víctima el derecho de indemnización.

Para exigir la indemnización correspondiente, el Proyecto - determina la competencia, el lugar donde se originó el daño o en el - domicilio del demandado, entendiéndose como lugar del daño cuando éste se causare por un aparato en circulación, aquel donde aterrice, - después del accidente.

El Proyecto de Código de Comercio no estuvo en vigor, en virtud de no haber sido aprobado por el Congreso de la Unión.

El Código Civil para el Distrito y Territorios Federales del año de 1928 contiene acerca de la responsabilidad de los daños a ter-

ceros. Adopta este Código tanto la teoría subjetiva como la teoría objetiva o del riesgo creado en su articulado y por lo tanto, en lo que se refiere al porteador aéreo, se sostiene la responsabilidad absoluta en lo concerniente a las cosas, puesto que cuando éstas son dañadas habrá que reintegrarlas al estado en que se encontraban antes del acontecimiento, perjudicial o de pagar daño y perjuicios causados sin ninguna limitación. Sin embargo, en caso de que las personas sean las dañadas, el Código adoptó el criterio de la responsabilidad limitada al remitirse al pago por lo dispuesto por la Ley Federal del Trabajo.

Posteriormente en el año de 1930, el 12 de julio, fué aprobada una Ley sobre Aeronáutica Civil, que adoptó el principio que todas las comunicaciones de esta índole deberfan de estar al cuidado y vigilancia del poder central, ya que la naturaleza misma de los medios de transporte, hacía imposible la limitación de las jurisdicciones dentro de los límites que se ejerce la soberanía en cada país, por lo tanto, la nueva codificación aceptó el principio de federalizar las comunicaciones aéreas al señalar en su artículo Primero: Son vfas generales de comunicación:...XVII.- Las líneas de navegación que se establezcan por cuenta de la Federación.

Fracción XIX del precepto señalado: "Las líneas de navegación aérea de servicio público regular, de transportes que se establezcan por cuenta de particulares."

O sea que al Estado se le otorgó la facultad de conceder las concesiones a los particulares, así como para establecer por sí mismo líneas aéreas.

Esta Ley Aeronáutica de 1930 en varios artículos se refiere a la responsabilidad del transportista aéreo, estableciendo en uno de sus artículos: "Que el transportista será responsable de los daños que se causen con la aeronave, a personas y cosas". Consignándose que la responsabilidad del porteador desaparece si otra persona sin el consentimiento de ésta utiliza la aeronave, quedando obligado este último a la reparación del daño, si lo hubiere.

Ley de Vías Generales de Comunicación y Medios de Transporte de 31 de agosto de 1931.

Esta Ley de Vías Generales de Comunicación y Medios de Transporte, contiene a la Ley de Aeronáutica Civil del año anterior, con ciertas depuraciones. La Ley Aeroñautica daba al término soberanía del espacio aéreo, considerándolo como el comprendido dentro de los límites del territorio y mares territoriales mexicanos, siendo modificado por la Ley de 1931, en los siguientes términos:

Artículo 442.- Los Estados Unidos Mexicanos ejercen soberanía sobre el espacio aéreo situado sobre el territorio y mares territo

riales".

Esta expresión es más técnica aplicada a los principios del régimen jurídico del espacio aéreo, toda vez que la tierra se encuentra girando sobre de sí misma y el espacio aéreo de cada país se encuentra estático, o sea que permanece en un mismo estado, sin mudanza - en él; y se prestaba a confusión la expresión de la Ley Aeronáutica de 1930, ya que se llegaría a ejercer soberanía sobre todo el mundo, al encontrarse el territorio mexicano en todo el espacio aéreo.

Esta Ley de 1931 nos dió una definición de lo que debe de entenderse por aeronave, al decirnos el artículo 443: "Aparatos capaces de volar mediante la sustentación estática o dinámica del aire, - y destinados al transporte de las personas o cosas"; o sea que dentro de esta definición se encontraban tanto los aviones impulsados por sus motores, como los globos o aerostatos. Dió una definición en un sentido amplio, de la aeronave.

Consta esta Ley de nueve capítulos referentes a la navegación aérea; regulando en una forma general, la circulación aérea el -- Registro Aeronáutico, la tripulación de la aeronave, se regula lo relativo a los puertos aéreos, la explotación de las líneas aéreas, la inspección de las mismas, sobre responsabilidad, etc.

En el capítulo IX del Libro Cuarto, trata de la responsabilidad en que pueden incurrir los propietarios de las aeronaves en cuatro artículos. Regula la responsabilidad en que incurre el propietario de la aeronave, por los daños que cause a la persona o a la propiedad, la extensión de responsabilidad por los daños que cause a la persona o a la propiedad, la extensión de responsabilidad por los daños que se ocasionaren, en caso fortuito o de fuerza mayor, o por los vuelos ordenados por autoridad o cuando sucede algún accidente y prueban tanto el propietario como los tripulantes, haber tomado las medidas necesarias para evitar el daño.

Declara la presunción de responsabilidad del propietario de la aeronave por todos los daños causados a terceros en la superficie, pero admite la excepción de caso fortuito o de fuerza mayor y la adopción de todas las medidas para evitar el daño.

Se considera que el propietario es solidariamente responsable del daño junto al arrendatario, excepto que en el caso de que el alquiler se haya comunicado a las autoridades competentes, la responsabilidad de dichos daños en relación a terceros se limita exclusivamente al arrendatario.

Ley de Vías Generales de Comunicación de 1932.

Publicada en el Diario Oficial de 28 de septiembre de 1932,

En el capítulo IX del Libro Cuarto, trata de la responsabilidad en que pueden incurrir los propietarios de las aeronaves en cuatro artículos. Regula la responsabilidad en que incurre el propietario de la aeronave, por los daños que cause a la persona o a la propiedad, la extensión de responsabilidad por los daños que cause a la persona o a la propiedad, la extensión de responsabilidad por los daños que se ocasionaren, en caso fortuito o de fuerza mayor, o por los vuelos ordenados por autoridad o cuando sucede algún accidente y prueban tanto el propietario como los tripulantes, haber tomado las medidas necesarias para evitar el daño.

Declara la presunción de responsabilidad del propietario de la aeronave por todos los daños causados a terceros en la superficie, pero admite la excepción de caso fortuito o de fuerza mayor y la adopción de todas las medidas para evitar el daño.

Se considera que el propietario es solidariamente responsable del daño junto al arrendatario, excepto que en el caso de que el alquiler se haya comunicado a las autoridades competentes, la responsabilidad de dichos daños en relación a terceros se limita exclusivamente al arrendatario.

Ley de Vías Generales de Comunicación de 1932.

Publicada en el Diario Oficial de 28 de septiembre de 1932,

abrogando la Ley de Vías Generales de Comunicación de 1931, no sufrió ninguna reforma en su capítulo de las comunicaciones aéreas, estableciendo idénticas medidas sobre la responsabilidad del porteador o dueño de la aeronave, así como causas exonerativas de responsabilidad — de dicho sujeto; refiriéndose también en cuanto a la responsabilidad de terceras personas o poseedores de la aeronave en el momento de ocurrir el desastre de dicha aeronave o de cualquier otra circunstancia accidental de la misma, todo ello en relación a los artículos 471, 472, — 473 y 474.

El primero de los artículos referidos establece que: El propietario de la aeronave es responsable de los daños que ella cause a las personas o a la propiedad. Si alguna persona utilizare una aeronave, sin el permiso, consentimiento o conocimiento del propietario, — aquella quedará obligada a la reparación de los daños que cause dentro de los términos de este capítulo." El artículo 472 a su vez establece: "El propietario de una aeronave que la alquile o facilite a otra persona para servicios comerciales, será solidariamente responsable con ésta, si oportunamente no dá aviso de la operación a la Secretaría de Comunicaciones". El artículo 473, establece: "El propietario de una aeronave no es responsable por los daños que ésta ocasionare, en los casos de caso fortuito o de fuerza mayor, o bien por vuelos ordenados por la autoridad". El artículo 474 señala: "El propietario y tripulación

de una aeronave no incurrirá en responsabilidad por accidentes a personas, si comprueban haber tomado las medidas razonables y técnicas indicadas para evitar el daño."

Ley de Vías Generales de Comunicación de 1940. -

Fué publicada el día 19 de febrero de ese año, tratando más ampliamente la materia de la responsabilidad.

El artículo 370 declara: Que serán responsables solidarios, tanto el propietario como el comandante de la aeronave, cuando ésta cause un daño, exceptuándose en los casos de caso fortuito o de fuerza mayor si se comprueba que se tomaron todas las medidas razonables para evitar el daño. Y que tampoco serán responsables los mencionados, si el vuelo fué ordenado por autoridad competente.

El artículo 354 hace referencia a los terceros en la superficie, al manifestar que: Se consideran responsables solidarios a los propietarios o poseedores de una aeronave por los daños que cause a terceros en la superficie o a los bienes en caso de colisión.

Hace referencia este ordenamiento, por vez primera en nuestra legislación, al auxilio y salvamento en caso de accidentes --

aéreos, realizadas bajo la dirección y control de la Secretaría de Comunicaciones. Se hace responsable al comandante de la aeronave directamente, ante el dueño de la misma, por su destrucción total o parcial o su abandono, salvo los casos de caso fortuito o de fuerza mayor.

En el caso de abandono de la aeronave, por más de dos meses, esta Ley establece que la misma, así como los objetos dejados a bordo de la aeronave, pasarán a favor de la Nación.

Ley de Vías Generales de Comunicación de 1950. - Reformas al Capítulo IV, De las Comunicaciones Aeronáuticas.

En materia de responsabilidad, ésta se encuentra reglamentada en la Sección I y II, y la referente a los daños causados a terceros en la superficie, se encuentra reglamentada en una sección especial: Sección III del Capítulo XIII De las Responsabilidades por los Daños.

Todos estos preceptos se encuentran inspirados en la Convención de Varsovia de 1929, en los casos en que las empresas permisionarias serán responsables, por los daños ocasionados, tratada -- cada sección según se trate, de pasajeros, regulada por la sección -- primera, de los daños a carga y equipaje, facturado, la sección se -- gunda; y de daños a terceros la sección tercera, fijando el monto de

las indemnizaciones correspondientes en cada caso.

Los artículos 351 a 355 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, se encuentran inspirados en los principios y en las disposiciones de la Convención de Roma de 1933, en la cual se reglamenta la responsabilidad extracontractual de los transportistas aéreos, por los daños causados a terceros en la superficie, en los cuales se fija el monto de la indemnización a pagar, por el resultado de los daños ocasionados.

En todos estos casos de responsabilidad extracontractual, no se encuentran circunstancias que hagan responder ilimitadamente a las empresas de aviación, ya que la ley señala los límites máximos a pagar en concepto de indemnización por los daños causados a terceros en la superficie, sin tomarse en cuenta si se obró con dolo, culpa o negligencia del demandado.

Los límites establecidos en cuanto a la responsabilidad por el artículo 352 de la Tabla de Indemnizaciones, fija los máximos correspondientes a la indemnización por cada aeronave, según el peso de cada aparato.

En el artículo 351 se establece la Teoría de la Responsabilidad objetiva en toda su extensión que señala que: para tener derecho a la reparación del daño, sólo es necesario demostrar la existencia de un daño y que éste es proveniente de una aeronave en vuelo, considerándose que una aeronave está en vuelo, a todo movimiento realizado de la misma, aún en tierra o durante el vuelo realizado bajo sus propios medios motores.

Desapareciendo consiguientemente como excepciones de responsabilidad, el caso fortuito y la fuerza mayor, quedando como casos en los que no habrá lugar a la reparación y responsabilidad del propietario o poseedor de la aeronave, cuando sea por culpa de la víctima la realización del daño o éste provenga de un tercero que tenga intenciones de causarlo, o también en el caso de que la persona que opere la aeronave lo haga sin el consentimiento ni autorización del propietario o poseedor, debiendo de demostrar estos últimos que tomaron las medidas necesarias y oportunas para evitar el uso ilegítimo, pues de otra manera serán responsables solidariamente con aquel.

También nos señala el caso en que el accidente ocurra de colisión de dos o más aeronaves, el artículo 354 dentro de la Sección Tercera, en cuyo caso los daños serán reparados por los propietarios, cada uno dentro de los límites del artículo 352.

Este sistema de establecer un límite a la responsabilidad, mediante la Tabla que fija los límites máximos correspondientes a la indemnización, fué fijado por la Convención de Roma el año de 1952, siendo este último más completo y preciso.

El mismo artículo 352, establece la obligatoriedad de -- constituir un seguro, por el importe de la responsabilidad máxima -- respectiva, bajo la pena de que si ocurriere algún daño, el propietario no podrá beneficiarse con las disposiciones de esta ley que tienden a disminuir la responsabilidad.

Las acciones a que se tienen derecho, prescribirán en un año a partir de la fecha en que ocurrieren los hechos perjudiciales - ocasionados por la nave.

El artículo invocado, establece que los propietarios o -- los poseedores de la aeronave, garantizarán el pago de las indemnizaciones a su cargo, mediante contrato de seguro con institución debidamente autorizada o mediante depósito en la Nacional Financiera, por importe de la cantidad máxima respectiva. En caso de -- propietarios o poseedores de dos o más aeronaves, el seguro o depósito se constituirá por el doble, cualquiera que sea el número de aeronaves que operen. Dicho depósito se constituirá dentro de los

quince días siguientes a la fecha de obtener la concesión o el permiso de la matrícula correspondiente.

La Secretaría de Comunicaciones, determinará en qué casos debe cumplir esta obligación los propietarios extranjeros de aeronaves de servicio privado.

La garantía se mantendrá viva por el plazo de la vigencia de la concesión, permiso o matrícula. Las personas físicas o morales que no hubieran garantizado el pago de las indemnizaciones establecidas en este artículo no gozarán de los beneficios de limitación de responsabilidad.

En este punto hacemos hincapié en que el artículo que comentamos, nada dice de cuáles son las circunstancias que deben registrarse para que el propietario o poseedor de la aeronave incurra en responsabilidad ilimitada. Por lo tanto, consideramos que dicho problema se tiene que recurrir a otros ordenamientos legales.

El artículo mencionado o sea el 352, exige que se garantice el pago de las indemnizaciones que puedan nacer con motivo de los daños provenientes por la aeronave a terceros en la superficie; y que dichas garantías deberán de constar en un contrato de seguro-suscrito por una compañía debidamente autorizada o en un depósito-

en la Nacional Financiera, por la cantidad de la responsabilidad máxima. Por lo tanto, es contrario a la ley, el no establecimiento del seguro y no surtirá para estos casos los efectos prescritos por dicha ley.

Ley sobre el Contrato de Seguros.

La Ley sobre el Contrato de Seguros, que deroga el Título Séptimo, Libro Segundo del Código de Comercio, nos señala en un capítulo especial sobre el Seguro de la Responsabilidad. Dicho capítulo es el Quinto y encontramos en él, que el artículo 145 establece: El seguro contra la responsabilidad, la empresa se obliga a pagar la indemnización que el asegurado deba a un tercero a consecuencia de un hecho que cause un daño previsto en el contrato de seguro.

Artículo 147. - El seguro contra la responsabilidad atribuye el derecho a la indemnización directamente al tercero dañado, quien se considera como beneficiario del seguro desde el momento del siniestro.

En caso de muerte de éste, su derecho al monto del se-

guro se tramitará por la vía sucesoria, salvo cuando la ley o el contrato que establezcan para el asegurado la obligación de indemnizar, señale los familiares del extinto a quienes deba pagarse directamente la indemnización sin necesidad de juicio sucesorio.

Vemos por la transcripción de los artículos siguientes, como operará el contrato de seguro, para el caso en que surja el siniestro -- y daño a una persona, y en relación a lo dispuesto por el artículo 352 - de la Ley de Vías Generales de Comunicación, párrafos quinto y sexto.

En un sentido amplio, podemos decir que es beneficiario de un contrato de seguro contra la responsabilidad, cualquier persona desde el momento del siniestro. Y en el caso de la muerte del beneficiario, será el monto del seguro, para aquellas personas que conforme a la legislación común tengan derecho a heredarlo.

Una vez que se ha pagado la indemnización correspondiente por el daño causado a la víctima, la empresa aseguradora se subroga, hasta por la cantidad pagada, contra los terceros que hayan ocasionado el daño, en aquellos derechos y acciones que correspondan al asegurado.

CAPITULO V.

EL SEGURO EN EL TRANSPORTE AEREO.

- 1o. - Antecedentes Históricos.**
- 2o. - Noción y Definición de los Seguros.**
- 3o. - Elementos del Contrato de Seguros.**
- 4o. - Diferencia con algunas Instituciones afines al Contrato de Seguro.**
- 5o. - Clases de Seguro.**
- 6o. - El Seguro Aéreo.**
- 7o. - Definición del Seguro Aéreo.**
- 8o. - Fuentes del Seguro Aéreo.**
- 9o. - Diferentes Clases de Seguro.**
- 10o. - Contenido de los Contratos de Seguro.**
- 11o. - Seguro Individual de Accidentes de Aviación.**
- 12o. - Ley de Vías Generales de Comunicación y Seguro del Viajero.**

EL SEGURO EN EL TRANSPORTE AEREO

lo. - Antecedentes Históricos. - Aún se afirma por algunos -
autores de que el seguro es una institución del derecho moderno, pero
se vé que el contrato del seguro es conocido desde el derecho antiguo,
únicamente desde el punto de vista y en el aspecto marítimo.

Lo cierto es que sus orígenes son muy confusos y a pesar -
de los estudios e investigaciones que al respecto se han realizado para
tener un conocimiento más exacto de los orígenes de contrato de segu -
ro.

No obstante que el derecho civil había alcanzado un alto -
grado de progreso y desarrollo en la India, Egipto, Cártago, Grecia y -
Roma, no se llegó a tener un conocimiento exacto y preciso del contra -
to de seguro y por lo tanto no se legisló sobre el seguro.

El derecho vino a ocuparse de esta Institución, muchos --
años después de que las instituciones mercantiles o costumbres la san -
cionaron con la fuerza de su imperio. El contrato de seguro tiene su -
origen en el comercio de carácter marítimo y desarrollándose a través -
de la actividad mercantil y de su combate de dicha actividad con los --
infortunios que causaban los daños marítimos.

El comercio marítimo nació como ha quedado descrito, ---

concomitantemente con la actividad mercantil y de sus infortunios marítimos, el comercio marítimo tuvo siempre usos, prácticas, costumbres y leyes especiales.

Demóstenes al comentar las leyes que regían a Atenas, hablaba de las obligaciones recíprocas de los cargadores de contribuir a la indemnización de los perjuicios causados en provecho común en caso de que el buque hubiese sido dañado por las tempestades o apresado por enemigos o piratas, en cuyo caso habría de pagarse el precio del rescate. Aquí se reúnen los requisitos que caracterizan al seguro desde sus albores; indemnización mediante una obligación mutua, a cargo de cierto número de personas expuestas a un riesgo común, de los perjuicios provenientes de cualquier infortunio marítimo.

En Roma se aplicaron frecuentemente algunas operaciones similares al seguro, como: La promesa de una suma de dinero para el caso del feliz arribo de una nave, la renta vitalicia, etc. Hubo también casos de que algunas de las empresas guerreras fueran objeto de contratos semejantes al seguro. Así, durante la Segunda Guerra Púnica, se garantizó a los asentistas contra los riesgos del enemigo y tempestades que pudieran correr los pertrechos en tránsito a España.

Si bien en todos estos casos no aparece el contrato de seguro en toda su integridad, por lo menos corresponde a la antigüedad -

el haber sembrado el germen de esta institución jurídica.

Durante la Edad Media el contrato de seguro terrestre halló un gran impedimento para desarrollarse, en el poco respeto de la propiedad privada, que dominó la época; y en las trabas a la libertad de comercio. Pero estos motivos no fueron suficientes para impedir el nacimiento del seguro marítimo, que apareció en Italia a fines de la Edad Media, organizándose a este respecto numerosas cofradías parecidas a las actuales Compañías de seguros, como la "Repps", de Islandia, que aseguraba a los agricultores contra los riesgos a que están expuestos los animales y contra los incendios. También surgen las "Gildes" y "Brangilden", que se extendieron por toda Europa, con carácter mutual.

Uno de los cuerpos más antiguos que reglamentó el seguro, podemos citar a la "Ordenanza de Fernando". Otros autores señalan al "Edicto de los Magistrados de Barcelona".

El verdadero origen del seguro lo encontramos en el préstamo a la gruesa, uno de los contratos del derecho romano, en que se pactaba fuerte interés. Los juristas italianos consideraron entonces el mecanismo de las "ventas bajo condición resolutoria", a objeto de burlar las drásticas disposiciones canónicas; se simulaba una venta del navío o de la carga, pagándose el precio sólo a condición de que el buque llegare a naufragar o recibiera alguna avería. Si llegaba sa

vo a puerto, el armador vendedor pagaba cierta cantidad al comprador, - a título de compensación por cargar éste con los riesgos de la expedición.

Al decir del glosador del derecho romano Straccha, el contrato de seguro nació de una transformación del préstamo a la gruesa.

En esta breve exposición del antecedente histórico del contrato de seguro en sus orígenes, podríamos señalar la verdadera primera manifestación que comienza en el siglo XIV con el seguro marítimo.

2o.- Noción y Definición de los Seguros. - Desde dos puntos de vista se puede analizar el seguro: Desde el punto de vista económico y desde el jurídico. Económicamente se le ha definido de muy diferentes modos, debido a las diferentes escuelas a que pertenecen los autores y a los diversos elementos que, según el criterio de algunos autores deben privar como requisito indispensable y esencial para una definición.

Herrmannsdorfer, nos indica que la definición de Manes, - se entiende al seguro por "una institución económica por la cual, a base de reciprocidad, se cubren necesidades eventuales de capital, --- susceptibles de valorización", manifestando Herrmannsdorfer que esta definición es la más acertada pues, "acierta a expresar la esencia del seguro".

La definición aludida, tiene el mérito de presentarnos un -- concepto íntegro del seguro como una institución económica, y no como una simple actividad; tendencia que tiene generalmente los que estu -- dian desde el punto de vista jurídico y enfocándolo especialmente desde el ángulo que determina la teoría general de los contratos civiles.

Jurídicamente considerado el contrato de seguro, éste está destinado a funcionar, en cada caso concreto y entre dos o más personas determinadas, cierta situación jurídica, que tiende a reparar las -- consecuencias económicas lesivas de los riesgos a que están expuestas las personas o sus bienes.

La mayoría de los autores que han tratado este tema han -- coincidido de una manera absoluta, en lo referente a los elementos -- esenciales del contrato de seguro como un acto jurídico, aún cuando -- subsiste la controversia sobre si son o no una misma cosa la "noción del seguro" y "el contrato de seguro".

Joseph Herwad da una de las definiciones más completas -- al decirnos: "El seguro es una operación por la cual una de las partes, el asegurado, se hace prometer mediante una remuneración, la prima -- o cotización, para él o para un tercero, que en caso de realización de un riesgo, a una prestación por la otra parte. Y el asegurador quien -- tomando a su cargo un conjunto de riesgos, la compensa de conformi --

dad con las leyes de estadística. En esta definición encontramos dos elementos de dos órdenes: esenciales, sin los cuales no existiría la noción del seguro y los elementos técnicos, que se refieren a la estructura íntima del seguro en el aspecto de la empresa aseguradora.

3o.- Elementos del Contrato de Seguro. - Todos aquellos requisitos que le dan fisonomía propia, y que sirven para distinguirlo de otras instituciones que pueden tener alguna semejanza con esta institución.

Encontramos que se encuentra constituido por cuatro elementos esenciales, y los cuales son:

a).- El riesgo. - Aquel suceso incierto y que no depende de la voluntad de las partes para su realización.

b).- La cosa asegurable. - La finalidad del contrato y por lo cual se efectúa el contrato, siendo el interés de una de las partes el asegurado, ya sea en su persona, o cualquier clase de valor patrimonial y no económicamente protegido.

c).- La prima. - O sea la contraprestación de una de las partes, siendo el precio del riesgo asumido por el asegurador.

d).- La póliza, elemento formal del contrato según el artículo 514 del Código de Comercio, el cual es el documento probato

rio dispositivo del contrato de seguro.

4o.- Diferencia con algunas Instituciones afines al Contrato de Seguro. - El ahorro. - Encontramos con esta figura jurídica mercantil, que esta institución es de un carácter individual y en el seguro, hay una mutualidad disfrazada, en el ahorro se puede interrumpir y en tal situación la suma del que ahorra es la misma acumulada, y en caso de fallecimiento, los herederos tendrán derecho a aquella cantidad, que el -- causante haya dejado ahorrada. Por el contrato, en el seguro, el asegurado paga a los herederos del asegurado o al beneficiario no el valor -- percibido a título de prima, sino la cantidad íntegra asegurada en el -- contrato. Quien ahorra tiene libre disposición de sus ahorros en cualquier momento en que lo disponga. Y el asegurado no goza de esa facultad porque en el seguro se tiene por objeto cubrir ciertas necesidades de capital y el derecho de disponer de la cantidad asegurada, cuando se lleve a cabo la realización de un riesgo determinado que no está regido por su voluntad, sino por circunstancias ajenas a él.

La diferencia esencial entre el seguro y el juego, la lotería, estriba en la finalidad que se persigue. En esta última institución, se persigue un fin de lucro, incompatible con el seguro, que es un contrato de indemnización.

5o. - Clases de Seguro. - Son tres los principales seguros - en los que se puede clasificar a esta institución, atendiendo al lugar -- y espacio donde el riesgo se pueda desarrollar, ya sea terrestre, marítimo o aéreo.

I. - El seguro terrestre, tiene por objeto, asegurar los riesgos que puedan ocurrir en la superficie terrestre, mediante el contrato de seguro terrestre se garantizan dichos riesgos, pudiéndose clasificar en:

a). - Seguros mutuos, o sea aquellos en que varias personas expuestas a riesgos semejantes se aseguran en común, mediante sus aportaciones llamadas cotizaciones, cuyo monto total queda - afecto al pago de los riesgos que pudieran ocurrir, a los miembros en común.

b). - Seguros de prima fija,; en esta clase de seguros la compañía aseguradora toma sobre sí los riesgos con contraprestaciones de una prima o precio determinado, que el asegurador se obliga a pagar en virtud del contrato celebrado con dicha compañía, a la realización del riesgo o riesgos estipulados.

II. - Seguros marítimos. - Son aquellos que indemnizan los riesgos que ocurren en el mar o los daños que se causen en éste, sin importar que ellos provengan o no directamente del mar.

III. - Los seguros aéreos, los cuales nos interesan para la elaboración de esta tesis. Podríamos, sin temor a equivocarnos y siguiendo a René Blum en su obra "Les Assurances Aériennes", decir que: "Los seguros aéreos son aquellos que tienen por objeto cubrir los riesgos del aire, y que se refieren a las aeronaves y sus accesorios lo mismo que a las personas y mercaderías transportadas por éstos."

Desde tres puntos de vista, se pueden fundamentar a los seguros: económicamente, técnica y jurídicamente.

El fundamento del seguro está justificado en el aspecto económico, por el imperativo de la seguridad, que acosa a los hombres, al encontrarse éstos en la obligación de hacer frente a las necesidades eventuales de capital, satisfacciones que provee el seguro. El hombre recurre a la previsión o al ahorro, siendo el seguro el más frecuente en los países que tienen un standard de vida más elevado.

En el aspecto técnico su fundamentación la encontramos, en que el seguro descansa especialmente, en el estudio científico de los riesgos, lo que tiene por objeto evitar el fracaso económico de las empresas que desarrollan esta actividad comercial.

Enfocando desde el punto de vista jurídico, encontramos el fundamento del seguro en los postulados del derecho que rige la teoría de las obligaciones y de los contratos.

En lo que a la importancia del seguro se refiere, tenemos - que: económicamente el seguro es uno de los medios que se nos ofrecen para eliminar o atenuar los efectos lesivos económicos de una --- eventualidad determinada, de un riesgo, siendo el seguro un medio de repartición, de los efectos del mismo.

El seguro elimina las inquietudes psicológicas y satisface total o parcialmente las necesidades eventuales y representa una efectiva garantía contra los quebrantos de orden económico, constituyendo una fuente de conservación de los capitales, al pluralizar este estado de cosas, produciendo a su vez ingentes beneficios en la economía -- nacional de un Estado.

Socialmente considerado el contrato de seguro, fomenta - el espíritu de solidaridad, permitiendo elevar el nivel económico y es - piritual de la sociedad, la cual no se encontrará ante una situación - de incertidumbre, por la realización de cualquier riesgo a los cuales se encuentra expuesta.

6o.- El Seguro Aéreo. - La aviación en su ascendente -- y vertiginoso progreso de superación técnica, mediante el cobro de - la sangre proveniente de la infinidad de personas que para ello han - intervenido, así como de personas ajenas al progreso de la misma, - que no han tenido una relación directa o de contacto con la aviación,

por circunstancia ajena a ellas, o porque se hallan encontrado a bordo de aeronaves o porque de una manera indirecta se encuentran expuestos, en sus personas o en sus bienes, de ser lesionados por una aeronave. Por muy adelantados que sean hasta la fecha los instrumentos técnicos de la aviación, los accidentes aéreos son muchísimos más catastróficos y de más fatales consecuencias, que los que ocurren en los otros medios de transporte.

Ante tal situación de atenuar en lo máximo posible, los daños provenientes de los accidentes aéreos proporcionando a las víctimas y a los suyos una reparación en el orden material, que se obtendrá fácilmente del seguro aéreo.

7o.- Definición del Seguro Aéreo.- Siendo una especie dentro del género del seguro, está sometido necesariamente a las reglas generales del seguro en general y varía en cuanto a las modalidades. La mayor parte de los países ha aplicado por analogía, en materia de seguro aéreo, las disposiciones del seguro marítimo, adoptando a las modalidades que se presentan en el campo aeronáutico. No obstante algunos países poseen una legislación a este respecto, en materia de seguros aéreos.

El seguro aéreo, es aquel, que tiene por objeto todos o algunos de los riesgos del aire, que pueda sufrir una aeronave, sus acceso --

rios o las personas o mercaderías transportadas por éstas, o los daños que cause la aeronave a terceros en la superficie.

Explicación a la definición que antecede. Al expresar que -- "todos o algunos de los riesgos del aire" se pretende decir, que por acuerdo de las partes pueden excluirse alguno de los llamados riesgos del aire. Frecuentemente es por ejemplo, que las compañías aseguradoras no respondan por los riesgos de la guerra, a no ser que se estipule una prima muy elevada.

"Que pueda sufrir una aeronave o sus accesorios o las personas o mercaderías transportadas por éstas", se debe de entender esta expresión que opera tanto al seguro de los pasajeros como al de los tripulantes, como el de cosas y el de reparaciones, siendo un requisito indispensable que las personas o las cosas sean transportadas por una aeronave.

Debemos de tomar en cuenta a personas ajenas que puedan sufrir un daño en la superficie terrestre o marítima, ya al desplazarse en ella por sus propios medios, ya al arrojar objetos o caer en la superficie desde el aire.

8o.- Fuentes del Seguro Aéreo. - Las fuentes del seguro aéreo son escasas, siendo numerosos en este aspecto los trabajos de carácter doctrinal que hasta la fecha se han elaborado, en su mayoría por --

los organismos que se preocupan por el estudio aeronáutico.

Es digno de mencionar al Comité Jurídico Internacional de la Aviación, en Conferencia realizada en Mónaco en el año de 1921 por este organismo, M. Canali presentó una ponencia sobre el seguro aéreo — que no fué aprobada.

En ese mismo año, en el Congreso Internacional de Aviación, celebrado en París, se presentaron dos trabajos; uno de R. M. Mazo — "Aviación y Seguros" y otro por Erick Neal de "Seguros para la Industria Aeroñautica".

En la Ciudad de Praga, en el año de 1922, mes de septiem -- bre, M. Henry Couannier presentó a la sesión del Comité Jurídico Inter -- nacional de la Aviación un trabajo sobre seguros, el cual fué aprobado -- en sus conclusiones.

El profesor inglés A. L. Sturge, presenta en el Congreso In -- ternacional de Londres de 1923 un trabajo titulado "El Seguro en la Ava -- ción".

Luzzati, presenta en el Sexto Congreso de Legislación Aé -- rea, efectuado en Roma en el año de 1924, una ponencia sobre seguros, la cual no tuvo trascendencia alguna para la reunión.

Ripert obtiene la aprobación de su trabajo sobre seguros en el Séptimo Congreso Internacional de Legislación Aérea, celebrado en Lyon en el año de 1925 del mes de octubre.

En este mismo año se caracterizó por el afán desmedido de los jurisconsultos por tratar de resolver los problemas del Derecho Aéreo, y es así como en la Conferencia Internacional de Bruselas, M.A.G. Lamplug hace una exposición titulada "Algunos aspectos del Seguro en la Aviación Comercial", y M. Félix Landrie diserta sobre "Los Seguros Aéreos". En este mismo año se reúnen en París la Primera Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo integrada por cuarenta y tres Estados, en la que se discute detalladamente todo lo que a seguros aéreos se refiere.

En el año de 1926 en París, por primera vez el Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos (CITEJA) analiza entre otras materias, lo concerniente a los daños y perjuicios y responsabilidades respecto a terceros, señalando los límites de esa responsabilidad, seguros y accidentes del personal.

El delegado del Brasil M. Da Silva Costa es designado, en la segunda reunión de la CITEJA, París de 1927, para redactar un anteproyecto sobre los seguros aéreos.

En el Congreso de Estocolmo de la Cámara Internacional de Comercio de 1927, aprueba un proyecto del Profesor Henry Fabry sobre "El Seguro del Personal Navegante en los Transportes Internacionales por Aeronaves".

En el Congreso de la CITEJA en Madrid de 1928, Ripert presenta un trabajo sobre los "Riesgos del Aire y Fuerza Mayor".

En este Congreso se vota y se aprueba la siguiente resolución: "En ningún caso podrá exceder la responsabilidad del transportador, de veinticinco mil francos por viajero. Sin embargo, podrá el viajero, mediante el pago de una suma especial, asegurarse contra todos los riesgos del transporte por una suma determinada". En esta misma sesión se nombró además un Comité permanente, para que estudiara el seguro aéreo obligatorio.

El Comité Jurídico Internacional de la Aviación, reunido en el año de 1928, aprobó el Código del Aire, que en su artículo 65 decía: "Todo interés sobre una aeronave puede ser asegurado hasta su valor total, contra los riesgos que pueda correr la aeronave con excepción de los que provengan de falta intencional del asegurado o de la que tenga la posesión real de la aeronave".

Chile suscribe en Varsovia la Segunda Convención de Derecho Privado Aéreo en 1929, cuyo artículo 22, refiriéndose al seguro, -

decía: "En el transporte de personas, la responsabilidad del transportador con relación a cada viajero, queda limitada a la cantidad de ciento veinticinco mil francos oro. En el caso de que, según la Ley del Tribunal elegido, pueda ser fijada en forma de renta, el capital de la renta no podrá exceder de aquel límite. No obstante, mediante pacto especial con el transportador, el viajero podrá fijar un límite de responsabilidad más elevado."

A instancia de Francia se reúne en París en el año de mil novecientos treinta, el Primer Congreso Internacional de Seguridad Aérea, al cual asisten cincuenta y cuatro representantes de diferentes Estados, no llegándose a ningún acuerdo favorable.

En 1938 aparece el Código Brasileño del Aire y el moderno Código Uruguayo del Aire de 1942.

9o.- Diferentes Clases de Seguros. - Los Seguros aéreos -- los podemos clasificar en tres grandes grupos:

I.- Seguros de cosas o reparaciones, incluyendo en éstos:

a).- El seguro por accidentes ocurridos a la aeronave misma, en cualquiera de sus partes, motor, fuselaje, etc. Así como también el seguro por pérdida total de ella.

b).- El seguro de mercadería y equipajes transportados por la aeronave.

II.- Seguros de personas. En esta categoría debemos de distinguir dos principales clases:

- a).- El seguro del personal tripulante y
- b).- El seguro de los pasajeros transportados.

Ambos grupos pueden subdividirse a su vez en el seguro de vida y en el seguro de accidente.

III.- Seguros de responsabilidad. Los dividimos en dos categorías:

- a).- Por perjuicios causados a las personas, y
- b).- Con respecto a los terceros no transportados, es decir - a extraños absolutamente al contrato de transporte, por perjuicios causados en personas o en sus bienes, respectivamente.

En esta clase de seguros de mucha mayor aplicación, y en atención a ello es que tiene establecido pólizas especiales.

Existen a su vez, dos clases de pólizas; una que cubre un riesgo aéreo anual, que no considera los kilómetros recorridos, y otra que cubre los riesgos de un viaje determinado. En el primer caso, la prima se calcula atendiendo al número de viajes que se han de hacer.

Hay dos clases de sistemas para el establecimiento del seguro aéreo; el seguro obligatorio y el sistema del seguro aéreo potesta-

tivo. El primero de los aludidos, se aplica en España y en la Unión Soviética.

Y más recientemente en el Brasil. En este último país era --- obligatorio para los vuelos nacionales y potestativo para los vuelos internacionales. Ultimamente sólo rige para los nacionales.;

El seguro aéreo obligatorio, no ha tomado mayor interés debido, en gran parte a la naturaleza humana, de por sí contraria a toda --- innovación de carácter imperativo, pero a pesar de todo esto es de presumir que los resultados de su benéfica aplicación superen este instinto libertario, lo que se nota en las modernas legislaciones.

Más difusión ha tenido el seguro potestativo, donde se contrata con el pasajero a elección de este al momento de abordar o de tomar sus pasajes, practicándose así en varias naciones.

El autor René Blum, expone que en un principio el público -- francés no mostraba mayor interés en aprovechar las ventajas del seguro aeronáutico y por ello que las compañías Aéreas, tomando un factor de orden psicológico, eran reacias a ofrecer a sus pasajeros seguros - de esta naturaleza, ya que con el hecho de proporcionárselos les recalcan los peligros de la navegación aérea, lo que convertía de un pasajero que quería viajar en avión, en un pasajero que optaba por hacer lo en otra forma.

Sin embargo con el correr del tiempo, el público fué perdiendo este falso temor de viajar por el aire y se acostumbró a usar pasajes en avión con seguro automático, hasta el punto que al comenzar la guerra mundial pasada, las estadísticas acusaban un ochenta y cinco por ciento favorable al seguro aeronáutico.

10o.- Contenido de los Contratos de Seguro. - "La póliza es el documento básico en el contrato de seguro, mediante el cual adquiere expresión jurídica el complejo contenido técnico-comercial de la institución aseguradora. Y representa la concreción y resumen de una serie de normas proyectadas en el campo de las relaciones contractuales entre el asegurador y el asegurado. Y como elemento constitutivo y probatorio, en el mayor de los casos, sus cláusulas son Ley entre las partes, con una preferencia a las normas substantivas, que los ordenamientos legislativos puedan tener.

Las cláusulas deben necesariamente hacer referencia a un campo de aplicación respectiva, tomando en cuenta además de los riesgos ya conocidos, otros que se deberán tomar en consideración y que han surgido con el descubrimiento de la navegación en el espacio aéreo.

Necesario es hacer un estudio de las principales cláusulas de los modelos de pólizas utilizadas, por los principales consorcios-

mundiales, para poder determinar cuáles cláusulas son las que necesariamente debe de hacerse mención en un caso concreto y para el fin al que haya de aplicarse.

Ilo. - Seguro Individual de Accidentes de Aviación. - Este -- seguro se nutre en gran parte de los riesgos que aparecen excluidos de los contratos de seguros generales u ordinarios. La redacción que en las pólizas de esta clase de seguros ofrece una diversidad en lo relativo a los extremos derivados de la aeronavegación, como determinante, de los riesgos a cubrir, y no se establece una gran diferencia en cuanto a el demás contenido del contrato de seguro ordinario.

En cuanto a los pasajeros, los contratos se extienden por un tiempo o viaje determinado, dentro de los límites geográficos previstos en la póliza; o bien para un viaje concreto. En este último caso se utiliza inclusive una "póliza-ticket", que contrata por procedimientos mecánicos, el pasajero en el aeródromo, donde a de iniciar su vuelo.

Ofrece jurídicamente una relevancia, determinar la clase de avión en que el asegurado vuele, ya que las condiciones de seguridad que tanta trascendencia poseen, desde el punto de vista del asegurador, porque las condiciones pueden ser para éste efecto muy distintas, según se viaje en líneas regulares, o en aparatos particulares, de escasa resistencia y potencia, con un número más reducido de ---

elementos protectores; el radar en un avión de retropropulsión y de ---
 otras garantías y con pilotos de limitada experiencia.

a).- Riesgo cubierto.- La muerte o lesiones corporales ---
 que sufre el asegurado y sean resultantes de un siniestro aeronáutico,
 independientemente de su voluntad o su culpa, por causas externas, -
 violentas, súbitas y fortuitas; y que hayan tenido lugar durante la per-
 manencia a bordo de la aeronave en vuelo o deslizamiento, o en las -
 operaciones de embarque o de desembarque en el aeropuerto.

b).- Requisitos para el pago de la garantía, establecida ---
 en el contrato.- La aeronave deberá de hallarse en condiciones nor-
 males para realizar el vuelo, mediante la posesión de los certificados
 de aeronavegabilidad extendidos por la autoridad correspondiente; --
 asimismo, de las personas o pilotos que deban de conducir la nave. -
 Durante el vuelo es necesario que se hayan observado todas aquellas
 normas nacionales como internacionales de navegación aeronáutica.

c).- Exclusiones de los riesgos, los cuales no serán cu-
 biertos.- Los siniestros que produzcan la muerte e invalidez perma --
 nente o incapacidad temporal del asegurado y sean causados directa -
 o indirectamente por:

1.- Suicidio o intento de efectuarlo.

2.- Cuando el asegurado se encuentre en un estado de --

enajenación mental o bajo drogas o influencias de bebidas alcohólicas o tóxicas.

3.- Por el empleo de la aeronave para fines distintos de los previstos, en las condiciones del contrato de seguro.

4.- Contravenciones o infracciones a los reglamentos por exposiciones, voluntarias o peligrosas excepcionales.

5.- Mientras el asegurado vuele de noche, a menos que lo haga como pasajero en una línea regular, y mediante retribución; -- salvo pacto en contrario, formalizado mediante el correspondiente suplemento.

6.- Que se haya utilizado una aeronave, no autorizada para el vuelo, según las disposiciones en vigor, después de que ésta se haya construido, reparado o modificado, salvo pacto en contrario.

7.- Que el vuelo se haya efectuado a una altura inferior a la establecida por los reglamentos de navegación aérea; o aque -- llos vuelos que se realizaron en condiciones atmosféricas desfavorables.

8.- Alteraciones psíquicas mentales o cardíacas no debidas a traumatismos; y la congelación e insolación o cualesquiera -- otro de los efectos de la temperatura a los que el asegurado no se --

haya expuesto como consecuencia de un accidente.

9. - Que haya realizado el asegurado, ejercicios de acrobacia, concursos, carreras o apuestas, salvo pacto expreso en contrario, mediante el pago de la sobre-prima.

10. - Que la aeronave se haya sobrepasado, en los límites geográficos establecidos, en la póliza, salvo caso de fuerza mayor.

11. - Causas de guerra, revoluciones, motines, huelgas, rebeliones, desórdenes públicos, usurpaciones de poder o requisa de la aeronave por autoridades competentes.

12. - Participaciones en servicios u operaciones militares-aéreas.

d). - Indemnización asegurada. - Al resultar aplicable el cuadro de indemnizaciones, que se haya utilizado en el seguro individual, por accidente normal.

12o. - Ley de Vías Generales de Comunicación y Seguro del Viajero. - Artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación; nos indica al tratar del Seguro del Viajero, involucrando además el seguro de aviación, al establecer en su párrafo cuarto el monto de la cuantía del seguro de los transportes aéreos, para el servi -

cio público de los transportes aéreos, comprobar antes de la autorización correspondiente de la concesión; de haber garantizado su responsabilidad por el monto de las indemnizaciones y siempre que la póliza del seguro cubra una responsabilidad mínima, que para el caso de aviones, se requiere un mínimo, de cinco mil pesos, por cada asiento de pasajero en el avión.

Una obligación de la misma índole, se encuentra señalada en el artículo segundo del reglamento del artículo 127 que anotamos en el párrafo anterior, pues en él encontramos que las empresas explotadoras de vías generales de comunicación, compañías de aviación, deben adoptar el seguro del viajero, igual que otros medios de transporte.

El artículo 4o. del reglamento del artículo 127 del ordenamiento a que hemos hecho mención, establece cuales son los riesgos que se cubren y las indemnizaciones concedidas, con motivo del seguro del viajero, cubriendo todo riesgo que resulte al pasajero por lesiones corporales, orgánicas o funcionales, inhabilitación total o parcial permanente o transitoria, o por muerte causada por medios externos y accidentales o a consecuencias psicogenéticas resultantes de lesiones accidentales, importando la indemnización la suma de cinco mil pesos como suerte principal.

El procedimiento para solicitar la indemnización después de realizado el accidente, está regulado por el artículo 15 del referido reglamento y según el cual, se requiere hacer la reclamación dentro de los treinta días, cuando ésta sea hecha por el pasajero y dentro de los noventa días cuando sea hecha por los representantes legales de la víctima.

Hemos de darnos cuenta de que el Seguro del Viajero es de carácter obligatorio; ya que para la explotación de este medio de transporte, es necesario garantizar su responsabilidad, y a su vez de que el importe de la prima va incluido en el cobro del boleto del pasaje, haciéndose efectiva la prima en el acto de expedirse el boleto y conforme a un porcentaje que corresponde al valor de la cuota respectiva.

Las empresas concesionarias y permisionarias del servicio público de transporte aéreo, regular y no regular, serán responsables por los daños causados con motivo del transporte:

a). - Por muerte por lesiones, o cualesquiera otra causa en agravio de los pasajeros.

b). - Por destrucción de su equipaje de mano.

c). - Por retraso en el transporte.

Para los efectos de esta Ley, se entenderá que los daños-

El procedimiento para solicitar la indemnización después de realizado el accidente, está regulado por el artículo 15 del referido reglamento y según el cual, se requiere hacer la reclamación dentro de los treinta días, cuando ésta sea hecha por el pasajero y dentro de los noventa días cuando sea hecha por los representantes legales de la víctima.

Hemos de darnos cuenta de que el Seguro del Viajero es de carácter obligatorio; ya que para la explotación de este medio de transporte, es necesario garantizar su responsabilidad, y a su vez de que el importe de la prima va incluido en el cobro del boleto del pasaje, haciéndose efectiva la prima en el acto de expedirse el boleto y conforme a un porcentaje que corresponde al valor de la cuota respectiva.

Las empresas concesionarias y permisionarias del servicio público de transporte aéreo, regular y no regular, serán responsables por los daños causados con motivo del transporte:

a).- Por muerte por lesiones, o cualesquiera otra causa en agravio de los pasajeros.

b).- Por destrucción de su equipaje de mano.

c).- Por retraso en el transporte.

Para los efectos de esta Ley, se entenderá que los daños-

se causaron con motivo del transporte, si son el resultado de hechos --
ocurridos durante el periodo comprendido desde el momento en 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 los casos en que se refiere el inciso a) del artículo anter
rior, la empresa deberá cubrir a la víctima:

I.- Por muerte o invalidez total permanente, la cantidad de
\$50,000.00.

II.- Por lesiones que ocasionen invalidez parcial permanent
te, hasta un máximo de \$ 20,000.00.

III.- Por lesiones que ocasionen invalidez parcial tempo --
ral, hasta un máximo de \$10,000.00.

El monto de las indemnizaciones a que se refieren los incis
os II y III de este artículo, se determinará de acuerdo con la tabla de
indemnización del reglamento respectivo.

La empresa garantizará el pago de la indemnización que le
impone este artículo, al obtener las concesiones o permiso en alguna -
de las siguientes formas:

a).- Mediante seguro contratado con institución debida --
mente autorizada, de manera tal que cubra dicha resp onsabilidad a la-

se causaron con motivo del transporte, si son el resultado de hechos --
ocurridos durante el periodo comprendido desde el momento en 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 los casos en que se refiere el inciso a) del artículo anterior, la empresa deberá cubrir a la víctima:

I. - Por muerte o invalidez total permanente, la cantidad de \$50,000.00.

II. - Por lesiones que ocasionen invalidez parcial permanente, hasta un máximo de \$ 20,000.00.

III. - Por lesiones que ocasionen invalidez parcial temporal, hasta un máximo de \$10,000.00.

El monto de las indemnizaciones a que se refieren los incisos II y III de este artículo, se determinará de acuerdo con la tabla de indemnización del reglamento respectivo.

La empresa garantizará el pago de la indemnización que le impone este artículo, al obtener las concesiones o permiso en alguna de las siguientes formas:

a). - Mediante seguro contratado con institución debida mente autorizada, de manera tal que cubra dicha responsabilidad a la

satisfacción de la Secretaría de Comunicaciones.

b). - Mediante depósito en efectivo ante la Nacional Financiera S.A., por una suma que garantice el riesgo en los términos del reglamento respectivo.

Sin perjuicio de la indemnización a que se refieren las fracciones anteriores de este artículo, la empresa será responsable, además, hasta por un límite máximo de \$ 75,000.00 para el caso de la muerte o invalidez total permanente y hasta un límite de \$25,000.00 para los daños en la persona.

Sin embargo, la empresa no gozará del beneficio de limitación de responsabilidad a que este artículo se refiere, si se comprueba que los daños fueron debidos al dolo de la empresa o de sus dependientes o empleados.

La indemnización por la destrucción o avería de equipaje de mano, se limitará a la suma máxima de \$100.00. No habrá lugar a la limitación aquí establecida, si se comprueba la existencia de dolo o culpa grave de la empresa o dependientes.

La empresa deberá indemnizar al pasajero por los daños que sufra, motivados por el retraso en el transporte. La indemnización queda limitada a una suma máxima igual al precio convenido para el transporte.

La empresa estará exenta de las responsabilidades que le atribuye este artículo en los siguientes casos:

I. - En los del penúltimo párrafo del artículo 343 y en los del artículo 344, si se comprueba haber tomado las precauciones razonables para evitar el daño y las medidas técnicas exigidas por esta Ley y sus reglamentos; o que le fué imposible tomarlas.

II. - En el artículo 345, si se comprueba que el retraso fué motivado por condiciones meteorológicas adversas, o por maniobras de salvamento o por razones fundadas en la protección de la vida humana o de la propiedad.

III. - En todos los casos, si se comprueba que el daño se debió a hechos o circunstancias propias de la víctima o porque se deban a hechos ilícitos de un tercero.

El derecho a percibir las indemnizaciones establecidas en esta sección y la fijación del monto en el caso del penúltimo párrafo del artículo 343 así como de los artículos 344 y 345, se sujetarán a las disposiciones aplicables del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales.

Las acciones establecidas para exigir el pago de las indemnizaciones establecidas en esta sección, prescribirán en el plazo

de un año, a partir de la fecha de los hechos que le dieron nacimiento, o en su defecto de la fecha de la iniciación del viaje.

La iniciación del viaje a que se hace referencia en el párrafo anterior, se tomará a partir de la fecha prevista en el contrato de --- transporte aéreo.

Para los efectos de la responsabilidad, el transporte que se efectúe en el cumplimiento de una obligación impuesta por la ley, se -- equiparará al realizado conforme al contrato por remuneración.

Los daños que sufran las personas o cosas transportadas en aeronaves de servicio privado, se regirán por las disposiciones del Có digo Civil para el Distrito y Territorios Federales.

Las empresas concesionarias y permisionarias del servicio único de transporte aéreo, regular y no regular, serán responsables de los daños causados a la carga o el equipaje facturado:

I. - Por pérdidas o avería sufrida desde el momento de su -- recibo para la empresa, hasta el momento de su entrega al destina -- rio.

II. - Por retraso de la entrega de la carga o del equipaje -- facturado, más allá del período previsto en el contrato de transporte -- y según lo prevenga el reglamento respectivo.

En los casos a que se refiere la fracción I de este artículo, la empresa deberá cubrir al destinatario o en su defecto al remitente, - las siguientes indemnizaciones:

a).- Por la pérdida o averfa de la carga, un máximo de --- veinte kilogramos de peso bruto.

b).- Por el retraso en la entrega de la carga, una suma - máxima igual al precio del transporte;

c).- Por la pérdida o averfa del equipaje facturado un máxi mo de \$500.00 por pieza.

La empresa estará exenta de la responsabilidad a que se - refiere esta sección, si se comprueba:

1. - Haber tomado las precauciones razonables para evitar el daño y las medidas técnicas exigibles por la ley y sus reglamen -- tos, o que le fué imposible tomarlos.

2. - Que el retraso fué motivado por condiciones metereo- lógicas adversas a maniobras de salvamento, o por razones fundadas- en la protección de la vida humana o de la propiedad.

3. - Que el daño se debió a hechos ilícitos de un terce - ro.

Los límites de la responsabilidad a que este artículo se refiere, no se aplicarán si la carga o el equipaje facturado se transporta de acuerdo entre las partes, conforme a valor declarado, en cuyo caso el límite de las responsabilidades corresponderá a dicho valor declarado.

En los casos a que se refiere este artículo, la empresa garantizará el pago de la indemnización correspondiente, en los términos del reglamento respectivo.

Apartado III.- De los daños causados a terceros.- Cuando la operación de una aeronave o por objetos desprendidos de la misma, se causen daños a las personas o a las cosas que se encuentran en la superficie, nacerá la responsabilidad estableciendo la existencia del daño así como de su origen.

La responsabilidad recae sobre quien tenga la propiedad o la posesión de la aeronave.

Para los efectos de este artículo, se entiende por operación de una aeronave todo movimiento de la misma en tierra o en vuelo, realizado bajo sus propios medios motores.

La indemnización por los daños a que se refiere el artículo anterior, no excederá del límite máximo correspondiente a cada tipo de aeronave, de acuerdo con la siguiente tabla:

Aeronaves hasta de cinco mil kilogramos peso bruto, cantidad de \$ 60,000.00

Aeronaves hasta de veinte mil kilogramos peso bruto, la cantidad de \$150,000.00.

Aeronaves hasta de cuarenta mil kilogramos peso bruto, la cantidad de \$300,000.00.

Aeronaves hasta de más de cuarenta mil kilogramos, peso bruto, la cantidad de \$ 600,000.00.

Cuando se causen daños a las personas y a las cosas, el monto de la indemnización que se fije para reparar el daño causado no excederá de los dos tercios de la indemnización fijada.

Cuando sean varias las personas dañadas, la indemnización sin exceder los máximos establecidos, se distribuirá proporcionalmente a los daños sufridos.

Los propietarios o poseedores de aeronaves garantizarán el pago de las indemnizaciones a su cargo, mediante contrato de seguro con institución debidamente autorizada o de depósito en la Nacional Financiera, S.A., por el importe máximo de la responsabilidad respectiva.

En el caso de propietarios o poseedores de dos o más -- aeronaves, el seguro o depósito se constituirá por el doble, cual --

quiera que sea el número de aeronaves que operen.

El seguro o el depósito se constituirá dentro de los quince días siguientes a la fecha de la obtención de la concesión, del permiso o matrícula correspondiente.

La Secretaría de Comunicaciones determinará en qué casos deben cumplir esta obligación los propietarios extranjeros de aeronaves de servicio privado.

La garantía se mantendrá viva por el plazo de vigencia de la concesión, permiso o matrícula.

Las personas físicas o morales que no hubieren garantizado el pago de las indemnizaciones establecidas en este artículo, no gozarán del beneficio de limitación de responsabilidad.

Tanto el propietario como el poseedor de la aeronave estarán exentos de responsabilidad en los casos establecidos en este apartado:

I. - Cuando los daños provengan de falta propia de la víctima o cuando sea el resultado de actos cometidos por un tercero con intención de causar un daño a la aeronave, a la víctima o cosas.

II. - Cuando la persona que opere la aeronave, lo haga -- sin su consentimiento. No obstante, deberá demostrar que, habiendo tomado las medidas necesarias preventivas, le fué imposible evitar-

el uso ilegítimo, sin cuyo requisito será solidariamente responsable -- con el autor del daño.

Reformas a la Ley de 1950.- Por reformas a la Ley de Vías Generales de Comunicación durante el año de 1950, quedó derogado el artículo 127 de la misma en lo relativo a las comunicaciones aeronáuticas, estableciendo una nueva reglamentación de las responsabilidades del porteador aéreo.

En efecto, en el capítulo XIII de dicha Ley titulada (De -- las Responsabilidades por Daños) se encuentran cuatro secciones perfectamente distribuidas y en las que se consignan las normas que rigen dicha materia en la forma siguiente:

- a).- De los daños a pasajeros.
- b).- De los daños a carga o equipaje facturado.
- c).- De los daños a terceros.
- d).- Disposiciones generales.

En la primera de las secciones mencionadas encontramos las disposiciones referentes a todos aquellos daños que el pasajero pueda sufrir y de los cuales las empresas concesionarias o permisionarias deberán de responder.

Del servicio público de transportes aéreos. - Conforme a las reformas indicadas, los daños de que puedan ser víctimas los pasajeros son los siguientes:

a). - Por muerte, lesión o cualquiera otro daño causado al pasajero;

b). - Por destrucción o avería del equipaje de mano.

c). - Por retraso en el transporte.

Para los efectos de la Ley, los daños se causaron con motivo del transporte, si son consecuencia de hechos ocurridos desde el período comprendido en el acto en que el pasajero aborda la aeronave hasta el momento en que desciende de la misma, indistintamente a la terminación del viaje previsto en el contrato o con motivo de un aterrizaje forzoso, por lo que al límite de responsabilidades se refiere y tratándose de los daños causados a pasajeros, encontramos establecido dicho límite en el artículo 343 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, la cual señala:

Artículo 343. - En los casos a que se refiere el inciso --

a) del artículo anterior, la empresa deberá cubrir a la víctima: I. - Por muerte o invalidez permanente, la cantidad de \$50,000.00; II. - Por lesiones que ocasionen invalidez parcial permanente, hasta un máximo de \$ 20,000.00; por las lesiones que ocasionen invalidez temporal, un máximo de \$10,000.00.

El monto de las indemnizaciones a que se refieren las fracciones II y III de este artículo, se determinará de acuerdo con la tabla de indemnizaciones del reglamento respectivo.

La empresa garantizará el pago de las indemnizaciones que le impone este artículo, al obtener la concesión o permiso en algunas de las siguientes formas:

a).- Mediante seguro contratado con institución debidamente autorizada, de manera tal que cubra dicha responsabilidad a satisfacción de la Secretaría de Comunicaciones.

b).- Mediante depósito en efectivo en la Nacional Financiera, S.A. por una suma que garantice el riesgo en los términos del reglamento respectivo.

Sin perjuicio de la indemnización a que se refieren las fracciones anteriores de este artículo, la empresa será responsable además, hasta por un límite de \$75,000.00 para los demás daños a las personas.

Sin embargo, la empresa no gozará del beneficio de limitación de responsabilidad a que se refiere este artículo, si se comprueba que los daños fueron debidos a dolo de la empresa o de sus dependientes o empleados.

El artículo que se ha transcrito en los párrafos anteriores, no encontramos el establecimiento de un seguro de aviación propiamente dicho sino que garantiza el pago de la indemnización mediante garantía de seguro contratado con una institución debidamente autorizada o - en defecto de ésta, el depósito en efectivo en la Nacional Financiera, - S.A.

La garantía la encontramos que se destina a cubrir la responsabilidad a satisfacción de la Secretaría de Comunicaciones y no - obstante, que en este artículo encontramos de una manera perfecta de - limitada la responsabilidad de las empresas, concesionarias o permisionarias del servicio público de transporte aéreo.

Y en el caso de la destrucción o avería del equipaje de - mano del pasajero, la responsabilidad de los operadores del servicio - de transporte aéreo, lo encontramos limitado a un máximo de \$100.00

Dicha limitación encontramos que puede ser ampliada -- mediante la prueba de la existencia de dolo o culpa grave de la empresa o empleados, artículo 344.

Conforme al artículo 345, la empresa deberá indemnizar al pasajero por los daños que aquel llegara a sufrir con motivo de un retraso en el transporte, limitación que queda sujeta a un máximo --- igual al precio convenido en el transporte.

Sin embargo, la empresa quedará exenta de responsabilidad si llega a comprobar que tomó todas aquellas medidas razonables para evitar el daño a que se refieren los artículos 343 y 344.

Por cuanto a los daños a carga y equipajes facturados, de acuerdo con las reformas a la Ley de 1950 se viene a establecer una reglamentación especial de la responsabilidad de las empresas por daños que se originen a la carga o equipaje facturado, señalándose dos formas de daño de que pueden ser objeto dichas cargas o equipajes y las cuales son las siguientes:

I. - Por pérdida o averfa sufrida desde el momento de su recibo por la empresa hasta el momento de la entrega al destinatario.

II. - Por retraso en la entrega de la carga o equipaje facturado más allá del período previsto en el contrato de transporte y según el reglamento respectivo.

En el primero de los casos anteriores, la empresa deberá cubrir al destinatario o en su defecto al remitente, las siguientes prestaciones: Por pérdida o averfa de la carga, un máximo de \$20.00 por kilogramo de peso bruto:

a). - Por el retraso en la entrega de la carga, una suma máxima igual al precio del transporte;

b). - Por pérdida o averfa del equipaje facturado, un máximo de \$500.00.

Sin embargo, la empresa quedará exenta de toda responsabilidad que establece este apartado (Artículo 349) si prueba:

I. - Haber tomado las precauciones razonables para evitar el daño y las medidas técnicas exigidas por la ley y sus reglamentos, - o que no les fué posible tomar tales medidas.

II. - Que el retraso fué motivado por condiciones metereológicas adversas o por maniobras de salvamentos, o por razones fundadas en la protección de la vida o de la propiedad.

III. - Que el hecho se debió a hechos ilícitos de un tercero.

Los límites de la responsabilidad a que alude el artículo 349 no se aplicarán a la carga o equipaje facturado si el transporte se realiza por acuerdo entre las partes y conforme al valor declarado, en cuyo caso el límite de la responsabilidad corresponderá a dicho valor declarado.

Otra de las cuestiones importantes que vino a establecer con motivo de las reformas a la Ley de Vías Generales de Comunicación en el año de 1950, es aquella referente a la responsabilidad por daños causados a las personas o a las cosas que se encuentran en la-

superficie, responsabilidad que ha quedado perfectamente regulada por la reforma en el artículo 351 de la propia ley. Esta ley dista mucho de ser un seguro de aviación, sino que más bien es una garantía objetiva para responder de la responsabilidad de quien tenga en explotación un servicio de transporte aéreo.

Sin embargo, y no obstante de no ser el tipo de garantía que establecen los artículos en la reforma de 1950, un verdadero seguro, transcribiremos el artículo 352 que es el que contiene los límites de la responsabilidad de indemnización por los daños:

Artículo 352.- La indemnización por los daños a que se refiere el artículo anterior no excederá del límite máximo correspondiente a cada tipo de aeronave, de acuerdo con la siguiente tabla:

Aeronaves hasta de 5,000 kilogramos de peso bruto, la cantidad de \$150,000.00.

Aeronaves hasta de 40,000.00 kilogramos de peso bruto, la cantidad de \$300,000.00.

Aeronaves de más de 40,000 kilogramos de peso bruto, la cantidad de \$600,000.00.

Encontramos señalado en este artículo que hemos transcribo en el párrafo anterior, que si los daños se causan a las perso -

nas y a las cosas, el monto de indemnización que se fije para reparar - el causado a las personas, no excederá de las dos terceras partes de - la indemnización fijada, pero si son varias las personas que han sufrido el daño, la indemnización sin exceder los máximos establecidos, se repartirá proporcionalmente entre los daños sufridos.

Encontramos también en el apartado tercero de los daños - a terceros o a las cosas que se encuentran en la superficie, la existen - cia de disposiciones que eximen de responsabilidad a las empresas --- aéreas si se demuestra que los daños se debieron a falta propia de la - víctima, o por actos cometidos por un tercero con dolo de causar un --- daño a la aeronave o a la víctima o a las cosas.

Seguros de Daños a la Aeronave.- El artículo 65 del Códi - go del Aire que fué elaborado por el Comité Jurídico Internacional de la - Aviación, reunido en 1928 establecía que: "Todo interés sobre la aerona - ve puede ser asegurado hasta su valor total contra todos los riesgos -- susceptibles de destruir la aeronave, excepción hecha de los que pro - vengan de hecho intencionado del asegurado o de quien tenga el domi - nio de la aeronave."

Encontramos en el párrafo anterior, al transcribir el artícu - lo mencionado, que se ha limitado la garantía de los asegurados y se - señala a su vez cuando el seguro se excluye por hecho intencionado --

del asegurado o de quien tenga el dominio de la aeronave.

La garantía puede ser de diversas maneras, atendiendo la extensión a la que se le quiera señalar. Así los aseguradores suelen diferenciar según sean los riesgos de "Daño en vuelo" o "en tierra", o de ambos a la vez.

Es necesario distinguir cuál será la finalidad que se destine a la aeronave, transporte de viajero, de mercancías, taxis aéreos, etc.

En la práctica se delimita la garantía mediante un prolijo sistema de exclusión de limitaciones que puede ser reducido mediante las correspondientes sobreprimas.

Señalaremos el contenido de dicho seguro y así como sus límites de responsabilidad.

a).- Riesgo cubierto.- La pérdida así como los daños y gastos derivados del siniestro que pudiera sufrir la aeronave dentro de aquellas condiciones previstas en la póliza, por causas de colisión, caída o variaciones atmosféricas y en general, por cualquier acontecimiento debido a fuerza mayor o caso fortuito.

b).- Requisito de la garantía.- Para que el siniestro sea indemnizable, la aeronave deberá haber cumplido con todos los requisitos señalados por las normas internacionales de navegación aérea;

siendo necesario que el aparato se encuentre tripulado por la persona o personas que figuren en la póliza, salvo caso de fuerza mayor.

Es necesario asimismo, para exigir la indemnización correspondiente, que el desastre o siniestro ocurra mientras la aeronave se haya dentro de los límites geográficos que se señalan en las cláusulas especiales del contrato.

Salvo el caso de fuerza mayor.

c).- Exclusiones. Se excluye de la garantía del seguro de todos aquellos siniestros que se deriven directa o indirectamente:

1. - De dolo o culpa, aún cuando sean leves, del asegurador, de sus empleados o encargados, o por contravenciones o infracciones de leyes, reglamentos que se les puedan imputar a éstos.

2. - De la realización de vuelos acrobáticos, de concursos, apuestas y records; así como de aquellos vuelos de adiestramiento o de pruebas, cualesquiera de aquellos vuelos que tiendan a tratar de alcanzar velocidades extraordinarias de la aeronave y que sean extraños al seguro de vida.

3. - De invasión, guerra y resurrección, asonada, revolución, gobierno militar o usurpado, tumultos, saqueo, huelga, motín, sabotaje, boicot y de todas sus competencias; así como de terremotos, inun-

daciones o de cualesquiera otro suceso natural de carácter catastrófico.

4. - Del hecho de que la aeronave haya iniciado el vuelo, en un estado no eficiente, o porque la insuficiencia en la provisión de combustible lubricante o agua no estén de acuerdo con las prescripciones - reglamentarias.

5. - Del defecto material o de vicio de la construcción, en -- cuanto tal defecto o vicio fuese o se debiere al asegurador o a sus em - pleados, y aunque el defecto o vicio de construcción contribuya tan só - lo a una causa del siniestro.

6. - Del transporte de pasajeros o de mercancías excediendo la carga necesaria establecida para la aeronave.

7. - Del aterrizaje, despegue o intento de llevarlos a cabo - en lugares que no son aeródromos, excepto en los casos de fuerza ma - yor.

d). - Indemnizaciones aseguradas. - La indemnización a --- otorgar por el asegurador no puede ser superior al costo de reparar o -- reponer la parte dañada. Y en el caso de destrucción o pérdida total - de la aeronave, será el valor de la venta de aquella.

Quando el mercado no permita determinar el valor que haya - de servir de base para la indemnización, será el previsto en el corres

pondiente apartado del contrato, menos una deducción por depreciación calculada a razón de 1/1500 por cada hora de vuelo, teniendo en cuenta que las cien primeras horas de vuelo no se computan para esos efectos.

Los rasgos característicos del seguro aeronáutico son de una naturaleza múltiple, podríamos señalar como característica de ser público, y de una importancia como los referentes a la admisión de las aeronaves a la navegación aérea, solamente cuando están aseguradas a los riesgos en el espacio aéreo y en la tierra, en cuanto llevan asegurado al personal de la aeronave en cuanto a los riesgos de la aeronavegación y así como que también se encuentre asegurado el transportista en aquella responsabilidad que pudiera incurrir por los daños causados en la superficie.

Ya la Convención de Roma de 1933, consagraba la obligatoriedad del seguro por los daños en la superficie.

Otra de las características del contrato de seguro aeronáutico en el orden económico, encontramos que por medio de dicho contrato la empresa aseguradora substituye en el pago a la persona responsable, cuando la causa del daño estuviere prevista en el contrato respectivo y ello mediante el pago de una prima que ha sido debidamente estudiada por la empresa, de acuerdo con el monto a cubrir y el riesgo soportado en caso de realizarse.

El autor Gay de Montellá, dice que el contrato de seguro ---

aeronáutico lo podemos catalogar como un contrato de indemnización concensual de buena fé, aleatorio y de ejecución estimativa.

El contrato de seguro es de naturaleza concensual y se perfecciona por el simple acuerdo de las voluntades de las partes; sin embargo, su realización es escrita, ya que en virtud de este escrito, lo podemos utilizar como un medio de prueba, por lo tanto, es de naturaleza formal y así se encuentra establecido en el Código de Comercio.

La buena fé se refiere a las empresas aseguradoras principalmente. Es necesario el cumplimiento con lealtad de sus obligaciones para que el público utilice a las aeronaves como medio de transporte. Dicho contrato aleatorio es porque deriva de la incertidumbre de que si la empresa resultara beneficiada con la prima que le ha sido cubierta o si por el contrario una vez que ha concluido el contrato, se redujo la obligación al pago de las primas estipuladas en dicho contrato sin recibir a cambio la contraprestación correspondiente, en virtud de no haber ocurrido ningún siniestro de los estipulados en el contrato. La característica de continuidad de que el contrato subsistirá, mientras que el asegurador reciba la prima y pague los daños cuando éstos lleguen a realizarse.

CAPITULO VI.

CONVENCIONES INTERNACIONALES CELEBRADAS RESPECTO A LOS
DAÑOS CAUSADOS A LOS TERCEROS EN LA
SUPERFICIE.

1o. - Antecedentes Históricos.

2o. - Convención de Roma de 1933.

a). Proyecto de dicha Convención.

3o. - Convención de Roma de 1952.

a). Antecedentes.

b). Proyecto.

c). Principios de Responsabilidad del Convenio de Roma de 1952.

d). Límites de Responsabilidad de la Convención.

e). Reglas para la Distribución de las Indemnizaciones.

f). El Seguro, para cubrir la responsabilidad de dicho -
Convenio.

g). Procedimiento para ejercitar las acciones corres --
pondientes a las personas víctimas del daño.

h). Casos en los cuales no opera la Convención de Ro-
ma.

CONVENCIONES INTERNACIONALES CELEBRADAS RESPECTO DE LOS --- DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE.

lo. - Antecedentes Históricos. - Se inicia el período ascen --
diente de la aviación a partir del siglo XIX. En virtud de los progresos --
cada vez más perfeccionados de la aviación, los progresos técnicos son
muy notorios y se van haciendo cada vez más aparentes en la realidad --
del transporte aéreo. Se suceden los adelantos con una rapidez inaudi --
ta y al mismo tiempo se empiezan a estudiar los problemas que surgen --
con motivo de los vuelos por las aeronaves o cualquier otro aparato, que
se sostenga por sí mismo en el espacio aéreo.

La Primera Guerra Mundial aceleró en una forma verdadera --
mente increíble el desarrollo de la aviación, ya que una de las formas --
militares de atacar al enemigo en ambas contiendas internacionales, --
fue la aeronáutica, surgiendo concomitantemente los problemas relati --
vos del paso de las aeronaves. Se considera desde entonces, como --
un medio de transporte normal al transporte aéreo, alcanzando esa su --
premacía a partir de la Segunda Guerra Mundial; ya que en esta época --
se utiliza en su mayor parte la aeronave, como un medio de carga tan --
to de pasajeros como de mercancías y sólo excepcionalmente, les es --
destinado a empresas bélicas.

Las medidas jurídicas tomadas por los Estados tanto en sus

legislaciones internas como en sus tratados y convenios internacionales, han estimulado al desarrollo de la aviación.

En nuestros tiempos se han preocupado los juristas por reglamentar la responsabilidad del porteador aéreo en virtud de que las aeronaves actuales cada vez tienen una mayor capacidad y peso y necesitan de una mayor cantidad de combustible, haciendo ello pensar independientemente de la seguridad que las aeronaves han alcanzado por los diversos medios de todos aquellos instrumentos de que están dotadas, que en último caso pueden ocasionar daños catastróficos en la superficie tanto a pasajeros como a mercancías, y en el último de los casos a personas ajenas a la aeronavegación, como son los terceros en la superficie; esto, unido al caos reinante entre las legislaciones vigentes en los diferentes países, dieron origen a que se tomaran medidas de carácter internacional para solucionar estos problemas y dió origen, en el año de 1933, a que se firmara un Convenio de carácter internacional en Roma, sobre daños causados a terceros, en la superficie.

Dicha Convención no pudo ser ratificada por los países signatarios por distintas causas, una de ellas fué la Segunda Guerra Mundial y las diferentes discrepancias de los criterios de los juristas de diferentes países.

2o.- Convención de Roma de 1933.-

La Tercera Conferencia Internacional de Derecho Privado --

Aereo, reunida en Roma en 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, provocados por aeronaves extranjeras., sistema establecido por la Convención para el estudio de los daños y las responsabilidades.

En esta Convención de Roma de 1933, a los terceros lesionados en la superficie terrestre, nace para ellos una reparación en virtud de la responsabilidad objetiva, como consecuencia del daño ocasionado.

Responsabilidad fundada en el riesgo: el daño causado por una aeronave en vuelo a personas y bienes situados en la superficie, da derecho a una indemnización por la sola prueba del daño y de que éste proviene de la aeronave, considerándose que se encuentran en vuelo desde las operaciones de partida hasta la finalización de las operaciones de llegada.

2o. - La responsabilidad por los daños pesa sobre el explotador de la aeronave, calificándose de tal a quien tenga su disposición y haga uso de la misma por cuenta propia. Si el hombre del explotador no figura inscrito en el registro aeronáutico o en cualquier otro documento oficial, el propietario será considerado como explotador hasta prueba en contrario.

3o.- La responsabilidad del explotador podrá ser atenuada -- o suprimida cuando la culpa de la víctima haya causado el daño o contribuido a causarlo.

4o.- Dicha responsabilidad está limitada por cada accidente a 250 francos por kilogramo de peso de la aeronave, no pudiendo ser -- inferior a 600,000 francos ni superior a 2,000,000.00 de francos.

5o.- Para garantizar el pago de la indemnización correspondiente, el explotador deberá de contratar un seguro, constituir un depósito en dinero u obtener una fianza bancaria.

6o.- El explotador será ilimitadamente responsable: a).- Si el daño proviene del dolo o culpa grave del explotante o sus dependientes. b).- Si no ha constituido alguna de las garantías exigidas -- por esa convención.

7o.- La acción de indemnización puede ser entablada ante los tribunales del domicilio del demandado o del lugar en que el daño fué causado, sin perjuicio de la acción directa del damnificado contro el asegurador cuando ello proceda.

El Organismo Internacional de Aviación Civil, (O.A.C.I.) -- desde 1946 inserta en su orden del día la revisión del texto legal de -- la Convención en Roma de 1933, dando con ello al fin al nuevo Convene

nio en Roma.

En el año de 1952, teniendo en cuenta que la Convención de Roma anterior, solamente había obtenido cinco ratificaciones desde su aprobación por Bélgica, Brasil, España, Guatemala y Rumanía.

Convenio sobre Daños Causados a Terceros en la Superficie por Aeronaves Extranjeras.

3o. - La Convención de Roma de 7 de octubre de 1952.

a). Antecedentes. - Con motivo de la Tercera Conferencia -- Internacional de Derecho Aéreo Privado, y la cual concluyó con la firma del Convenio de Roma de 1933, sobre este punto y en la que se examinó los daños y responsabilidades.

En el año de 1938 en Bruselas, otra Conferencia preparó un protocolo adicional que regula ciertas disposiciones del Convenio de Roma relativo a seguros.

En 1952 el nuevo Convenio constituye una revisión en ambos instrumentos resultado del estudio del Comité Jurídico de la O.A.C.I., y parte del Comité de Transporte Aéreo y del Consejo de la O.A.C.I.

Los Estados que firmaron en Roma el 7 de octubre de 1952 -- este convenio, tuvieron como mira garantizar una reparación equitativa

a la persona que sufra un daño causado en la superficie por aeronaves - extranjeras, así como la necesidad de unificar los preceptos vigentes - en los diversos países respecto a las responsabilidades que se originan por dichos daños.

El Convenio habla de la responsabilidad absoluta de la em - presa por los daños causados por sus aeronaves a terceros en la super - ficie. Según sus disposiciones, toda la persona que sufra daños en la - superficie tiene derecho a una indemnización con las condiciones esta - blecidas en el Convenio, con sólo probar que el daño se causó por una aeronave en vuelo, por una persona o por un objeto que haya caído de - la misma aeronave, y no se tendrá a su vez derecho a la indemnización si el daño se ha causado a la víctima y no es consecuencia directa del incidente que lo ha causado, o si se debe únicamente al paso de la -- aeronave por el espacio aéreo de conformidad con los reglamentos vi - gentes del tránsito aéreo.

Los Estados que suscribieron el Convenio son: Argentina, - Bélgica, Brasil, Dinamarca, Egipto, España, Francia, Israel, Italia, - Liberia, Luxemburgo, Holanda, Portugal y México.

México, el cual figura en el convenio, nunca lo ratificó, - aún cuando fué aprobado por el Senado con fecha trece de noviembre - del año de mil novecientos cincuenta y seis.

El Convenio al cual se hace referencia consta de treinta y nueve artículos divididos en seis capítulos.

Capítulo Primero. - Se refiere a los derechos de las personas que sufren daños en la superficie por aeronaves extranjeras y la obligación de reparar los daños por el operador de la aeronave; a quiénes se considera como operadores de aeronaves; a aquellas personas que son solidariamente responsables junto con el operador y en qué casos, --- cuando una persona normalmente responsable por los daños causados, queda exenta; casos en que dos o más aeronaves ocasionan daños --- conjuntamente.

Capítulo Segundo. - Habla de la extensión de la responsabilidad, refiriéndose a la cuantía de las indemnizaciones por daños a -- cargo de las aeronaves por conducto de las personas responsables, fi jadas en relación al peso de la aeronave, así como las indemnizaciones en caso de muerte o de lesiones; responsabilidad de una persona que se apodere ilícitamente de una aeronave; casos de responsabilidad ilimitada del operador de la aeronave; reglas para fijar el límite de responsabilidad en el importe de las indemnizaciones ocasionadas.

Capítulo Tercero. - Las garantías de responsabilidad del operador. - Este capítulo trata sobre la facultad que tienen los Esta-

dos contratantes de exigir al operador de una nave matriculada en otro Estado contratante, un seguro que garantice su responsabilidad por los daños que se causen en territorio de dicho Estado; condiciones -- que debe de presentar el seguro, para que se le considere satisfactorio; garantías que pueden suplir al seguro aéreo (depósito, fianza, -- etc.); documentos que debe de llevar la aeronave; excepción que puede oponer el asegurador a la reclamación (falsedad, expiración del -- plazo, daño ocurrido fuera de los límites territoriales, etc.) casos -- en que el tercero perjudicado puede ejercer acción directa contra el -- asegurador (quiebra del operador) importe de garantía en caso de un -- operador de varias aeronaves.

Capítulo Cuarto. - Procedimiento y prescripción de acciones. - Comprende este capítulo los plazos para ejercitar las acciones de demanda y ante los tribunales que se ejerciten estas acciones; el arbitraje, donde se ejecuta la sentencia y los casos en que puede -- negarse ésta, al ejecutarse (el demandado no tuvo conocimiento del proceso, fraude, etc.) derechos del actor para ejercitar una nueva -- acción por las causas anteriores, prescripción para ejercitar acciones por parte del actor, término para la ejecución de sentencia; caducidad de las acciones; casos de muerte de las personas responsa bles.

Capítulo Quinto. - Aplicación del Convenio y disposicio-

nes generales. - Para los fines de este convenio, se considera a todo buque o aeronave como parte del territorio del Estado donde está matriculado; se señalan los casos en que no se aplica este Convenio -- (daños causados por aeronaves militares, de aduana o policía); daños causados a una aeronave en vuelo o a las personas o bienes a bordo de la misma, la moneda en que deben de pagarse las indemnizaciones.

Capítulo Sexto. - Disposiciones finales. - Pone de manifiesto que el Convenio queda abierto a la firma de cualquier Estado hasta entrar en vigor; señala las condiciones de ratificación de adhesión y denuncia, excepciones de aplicación del Convenio para los territorios respecto de los cuales se halla formulada una declaración en el momento de ratificación o adhesión al mismo; casos en que deja de aplicarse el Convenio (incorporación, independencia de los territorios); notificaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Este Convenio, desde que entra en vigor, deroga el Convenio de Roma de 1933, del 29 de mayo.

El sistema de responsabilidad del Convenio de Roma de 1952, se basa en la responsabilidad absoluta al declarar en el párrafo primero del artículo segundo: "La obligación de reparar los daños contemplados en la Convención incumbe al operador de la

aeronave.

El proyecto de Convenio que se presentó a la Conferencia ha sido objeto de largos y detallados estudios, no sólo dentro de la O.A.C.I., sino por los gobiernos y diversas organizaciones internacionales que fueron consultados en seis ocasiones, bien sobre cuestiones determinadas o sobre proyectos que sucesivamente se han ido redactando como Convenios revisados.

El primer período de sesiones de la Asamblea de la O.A.C.I. (mayo de 1947) ciertos representantes indicaron que se había aconsejado a sus gobiernos que no ratificasen el Convenio de Roma de 1933, debido a las condiciones cambiantes del transporte aéreo, proponiéndose que el Comité Jurídico estudiase la revisión del Convenio de Roma y Protocolo de Bruselas. La Asamblea incluyó la cuestión de la revisión en el programa de trabajos del Comité Jurídico.

En el Primer período de sesiones del Comité Jurídico (Bruselas, septiembre de 1947) que se dedica por completo a la redacción de un Convenio sobre el reconocimiento internacional de derecho sobre aeronaves, se creó un Subcomité sobre la revisión del Convenio de Roma. Este Subcomité compuesto de representantes de cinco Estados, también contó con la ayuda de los representantes de la I.A.T.A. y de la U.I.A.A., celebró tres reuniones antes

o durante la celebración de los tres períodos de sesiones posteriores - del Comité Jurídico en mayo de 1948 (seis sesiones) septiembre de -- 1948 (dos sesiones) y junio de 1949 (nueve sesiones).

El Subcomité presentó sus informes al Comité Jurídico y - - estos fueron examinados por el Comité durante sus períodos de sesiones Segundo (mayo-junio de 1948) y Cuarto (junio de 1949) en un total de nueve sesiones. Durante dicho período se distribuyeron a los go - biernos, en noviembre y diciembre de 1948 y julio de 1949, respectivamente, dos cuestionarios, uno sobre los principios a incluir en el tex to revisado y otro sobre los límites de la responsabilidad. La Secre - taría preparó otros documentos.

El 18 de junio de 1949 el Comité Jurídico consideró que los - estudios preliminares habían llegado a un estado lo suficientemente - avanzado para permitir que se preparase un texto de proyecto de Con - venio. Se disolvió el Subcomité y se encargó a un ponente que redag tase un texto de Convenio de Roma revisado y un informe sobre todas las cuestiones debatidas.

Posteriormente el Comité Jurídico y en una ocasión la Co - misión Jurídica de la Asamblea (Cuarto período de Sesiones) estudió - particularmente los trabajos de revisión. En Taormina (Quinto perfo - do de sesiones) del Comité (enero de 1950) se discutió el texto del - ponente durante todo el período de sesiones (21 sesiones), redactánu

dose un nuevo proyecto que inmediatamente fué transmitido a los Estados. En Montreal (Comisión Jurídica de la Asamblea de junio de 1950, 24 sesiones) se revisó el texto y se distribuyó de nuevo entre los Estados. En México (séptimo período de las sesiones del Comité, enero de 1951) se llegó al actual proyecto final después de ser discutido y llevarse a cabo tres lecturas del mismo durante 35 sesiones.

El Comité Jurídico y la Comisión Jurídica de la asamblea, pudieron aprovechar la ayuda del ponente y de los Comités de redacción, así como los estudios realizados por los tres subcomités o grupos especiales de trabajo, siguientes:

Uno sobre "Seguros y Otras Garantías", que se reunió en Montreal en junio de 1950 y en París, en diciembre del mismo año (11 sesiones).

Uno sobre "La Definición de Operador" que se reunió en Taormina en enero de 1950 y en Montreal en junio de 1950 y en México en 1951 (25 sesiones)

Cuando el Consejo decidió en febrero de 1951 distribuir el actual Proyecto antes de ser presentado a la Conferencia, consideró conveniente, de acuerdo con la propuesta del Presidente del Comité Jurídico en su informe al Consejo, realizar en beneficio de

la Conferencia, un estudio especial de los aspectos económicos del proyecto y, en particular, de los límites de responsabilidad y de ciertos problemas relativos al seguro. Este estudio se lleva a cabo por el Comité de transporte aéreo celebrado el 12 de diciembre de 1951, en 11 sesiones. El Consejo examinó el informe de dicho Comité.

En total el actual proyecto fué discutido por los diversos órganos de la Organización; Comité Jurídico, Comité de Transporte Aéreo, el Consejo, la Asamblea y la Secretaría, durante 160 reuniones.

Los Estados y organizaciones internacionales estudiarán particularmente los cuestionarios y los proyectos que se les enviaron. Las observaciones y contestaciones a cada uno de los documentos distribuidos fueron enviados por unos veinte Estados y tres organizaciones internacionales.

La Secretaría también preparó en beneficio de los diversos órganos de la Organización, diversos estudios especiales relacionados con los problemas planteados, entre ellos son los siguientes:

Estudio sobre seguro de la aviación, incluso notas sobre el seguro obligatorio en el transporte aéreo; sistemas seguidos por los Estados por lo que se refiere a seguros y otras garantías exigidas a los transportistas aéreos; excepciones oponibles por los ase-

guradores de acuerdo con las legislaciones nacionales, reglamentos, jurisprudencia y convenios, así como los anexos sobre las legislaciones nacionales con una serie de disposiciones en detalle sobre el seguro aéreo y una bibliografía de orden cronológico (febrero de 1948)

Notas sobre seguros (septiembre de 1948).

Una síntesis sobre las contestaciones al cuestionario sobre límites de responsabilidad (Noviembre de 1949)

Una síntesis de las leyes nacionales relativas a la responsabilidad por daños a terceros en la superficie. (diciembre de 1949).

Estadísticas de accidentes aéreos con relación a los daños causados a terceros en la superficie. (diciembre de 1949)

Una nota sobre los casos judiciales recientes en relación con los daños causados a terceros en la superficie (diciembre de 1949)

Un estudio de las legislaciones nacionales que previenen la acción directa contra el asegurado por parte de las personas perjudicadas (octubre de 1950).

Un estudio de los aspectos del problema de abordaje aéreo que se relacionan con el proyecto del Convenio (agosto de 1950)

Aspectos económicos del proyecto del Convenio de México, sobre daños causados por aeronaves extranjeras a terceros en la superficie, análisis preliminar de la Secretaría (octubre de 1951).

Aspecto económico del proyecto de México -bosquejo de -- observaciones sobre los límites de responsabilidad- preparado por la Secretaría en consulta con el Presidente del Comité de transporte aéreo. (noviembre de 1951).

Todos estos estudios fueron realizados por los diversos órganos de la Organización antes de que se redactara el proyecto final del Convenio de Roma de 1952 según el Documento 7379-LC/34.

c). - Principios de responsabilidad del Convenio de Roma, de 1952.

El artículo primero indica que la persona que sufra daños en la superficie, tiene derecho a reparación en las condiciones fijadas por la presente Convención, por el solo hecho de probar que los daños provienen de una aeronave en vuelo o de una persona o cosa que caiga de la misma. Sin embargo no habrá lugar a la reparación cuando el daño no sea consecuencia directa del hecho que lo ha producido, o si el resultado se deriva del solo paso de la aeronave a través del espacio aéreo conforme a las reglas de la circulación aérea aplicables.

A los fines de la Convención, una aeronave es considerada en vuelo desde el momento en que se utiliza la fuerza motriz para despegar hasta el momento en que el aterrizaje ha finalizado. Cuando se trate de un aeróstato, la expresión "en vuelo" se aplica al período comprendido entre el momento en que el aeróstato es desatado del suelo y el momento en que es nuevamente amarrado.

Este Convenio no toma en cuenta el carreo necesario para despegar o para aterrizar, para dar origen a la responsabilidad del transportista; y nuestra legislación difiere de la Convención, toda vez que para nuestra legislación la operación de una aeronave se hace responsable al propietario o poseedor de la aeronave, desde que la misma se pone en movimiento realizando bajo sus propios motores su despegue o su aterrizaje, ya sea en tierra o en el espacio aéreo.

En el artículo segundo del Convenio, se determina el concepto de operador al señalarlos que "La obligación de reparar los daños contemplados en la Convención incumbe al operador de la aeronave. "

"A los fines de la Convención, operador es quien utiliza la aeronave en el momento en que el que el daño se ha producido. Sin embargo se considera operador a quien, habiendo conferido directa o indirectamente el derecho de utilizar la aeronave, -

se ha reservado la dirección de su navegación".

O sea que, tanto el operador, o persona que pone en movimiento la aeronave, como el propietario, son considerados como "operadores" para la Convención de Roma de 1952, debiendo asumir los riesgos inherentes a su utilización.

La Ley de Vías Generales de Comunicación nos señala en su artículo 353 a contrario sensu, que tanto el propietario como el poseedor de la aeronave son responsables cuando la persona que opere la aeronave, lo haga con su consentimiento. Responden de los daños ocasionados por sus empleados, siempre que se encuentren actuando en el ejercicio de sus funciones.

En el artículo segundo inciso tercero de la Convención de 1952, se establece una presunción de la calidad de operador y por lo tanto responsable, del propietario inscrito en el registro de matrícula de la aeronave, a menos de que pruebe que durante el curso de los procedimientos tendientes a apreciar su responsabilidad, que otra persona es el operador y que adopte, siempre que el procedimiento lo permita, las medidas adecuadas para enjuiciar a esa persona.

El artículo tercero de la Convención de Roma de 1952, nos indica: "Cuando la persona que sea operador en el momento en

que el daño se ha producido no tenía el derecho exclusivo de utilizar la aeronave por un período de más de catorce días contados a partir del momento en que nació el derecho de usarla, el que lo ha confiado es solidariamente responsable con aquella, quedando obligada cada uno de ellos en las condiciones y límites establecidos en la Convención."

Se indica que este artículo previó los casos de utilización de la aeronave por períodos reducidos de tiempo, a fin de proteger al damnificado contra el riesgo de insolvencia del usuario.

En el artículo cuarto se hace referencia al uso ilícito de una aeronave por parte del operador de la misma, al señalar que: "Si una persona utiliza una aeronave sin consentimiento de quien tiene el derecho de dirigir su navegación, este último es solidariamente responsable con aquella por el daño causado, a menos de que pruebe que adoptó los cuidados necesarios para evitar ese uso, quedando obligada cada uno de ellos en las condiciones y límites previstos en esta Convención. Ya que la utilización de la aeronave mediante su apoderamiento ilícito, el propietario o poseedor de la misma será solidariamente responsable con el autor del daño, quedando exento de los beneficios de limitación establecidos por la Convención, salvo prueba en contrario de que ese apoderamiento fué sin su consentimiento, tomando todas aquellas medidas necesarias para evitar ese-

uso o apoderamiento.

En el artículo quinto se establecen excluyentes de responsabilidad en favor del usuario de la aeronave, o sea de quienes según la Convención serían responsables, ya que no tendrán obligación de reparar el daño en estos casos:

a). Cuando el mismo sea consecuencia directa de un conflicto armado, o conmociones civiles, o si esa persona ha sido privada del uso de la aeronave por un acto de la autoridad pública.

Este artículo quinto se encuentra complementado con el sexto en cuanto a la extinción de responsabilidad al señalar que no se tendrá la obligación de reparar el daño, si se prueba que el daño se ha debido exclusivamente a la culpa del damnificado o de sus dependientes la indemnización se reducirá a la medida en que esa culpa contribuyó al daño. Sin embargo no habrá exoneración ni reducción de responsabilidad, si, en caso de culpa de sus dependientes, el damnificado prueba que éstos han actuado fuera de los límites de sus atribuciones.

En el artículo séptimo se establece la responsabilidad en caso de abordaje o daños causados por varias aeronaves conjuntamente, al señalar que: cuando dos o más aeronaves hayan entrado en colisión o se hayan molestado en sus evoluciones y resulten daños a terceros, o cuando dos o más aeronaves hayan causado conjuntamente

te tales daños, se considerará que cada aeronave ocasionó el daño y cada operador será responsable en las condiciones y límites de la -- Convención.

Se consideran solidariamente responsables por los daños-- causados a los terceros, cada uno dentro de los límites de la Con -- vención.

En el artículo octavo se establecen las defensas que pueden oponer las personas responsables de los daños causados, que se encuentran comprendidos en la Convención, o sea que podrá oponer todas las defensas que correspondan al operador según la Convención.

Para el caso de que exista el supuesto de que el daño re--- sentido por los terceros en la superficie, ocurre una acción u omisión intencional de causar el daño realizado por parte de los operadores, comprendidos dentro de la Convención, establece el artículo noveno: "Que el operador, el propietario y toda persona responsable en virtud de los artículos tercero (usuario temporario) y cuarto (usuario no autorizado), no incurrirán en otras responsabilidades que las establecidas en la Convención, salvo que haya existido intención deliberada de -- causar un daño. En este último caso, el damnificado podrá por lo tan -- to, accionar según el derecho nacional aplicable, tanto en lo civil -- como en lo penal.

Límites de la responsabilidad de la Convención de Roma de 1952.- El monto de la indemnización a pagar por las personas responsables no podrá exceder, por aeronave y por accidente, de ciertos límites de responsabilidad fijados según el peso de la aeronave. En caso de muerte o lesiones de las personas, la indemnización no podrá exceder de 500,000 francos, por persona muerta o lesionada. Se encuentra establecida dicha limitación en el artículo onceavo de dicho Convenio.

Equivalencia de las indemnizaciones, según el Convenio, son las siguientes (expresadas en francos oro Poincaré con sus equivalentes en dólares E.U.):

a).- 500,000 francos (36,850 dólares), aeronaves cuyo peso no exceda de 1,000 kilogramos.

b).- 500,000 francos (36,850 dólares) aeronaves de más de 1,000 kilogramos y no excedan de 6,000, más 400 francos (29.48 dólares) por cada kilogramo de exceso.

c).- 250,000 francos (184,250 dólares) más 250 francos (18.42 dólares) por kilogramo de exceso, aeronaves de 6,000 kilogramos, sin exceder de 20,000 kg.

d).- 6,000 francos (442,200 dólares) más 150 francos (11.05 dólares) por kilogramo que pase de los 20,000 y no exceda de

los 50,000 kgs.

e) 10,500,000 francos (773,850 dólares) más 100 francos - (7.37 dólares) por kilogramo que pase de los 50,000 y para las aeronaves que pasen de la cantidad última.

La indemnización por caso de muerte o de lesiones señalamos que dicha cantidad no excederá de 500,000 francos por persona muerta o lesionada.

En caso de dolo del operador o de sus dependientes, no podrá aquel invocar las normas limitativas de responsabilidad y esta será juzgada, en virtud de las disposiciones del derecho nacional aplicable, tanto en lo civil cuanto en lo penal. Esta parte transcrita se encuentra en el artículo doceavo inciso primero.

Reglas para la distribución de las indemnizaciones establecidas por el Convenio.

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 responsables; para el caso de que exista más de un responsable. Así lo determina el artículo treceavo inciso primero de dicho convenio.

En los casos de daños causados por abordaje o conjuntamente, 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 los términos del artículo doceavo. Así lo determina el inciso segundo del artículo treceavo, del Convenio en estudio.

En caso de que exista 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, tomando en cuenta el inciso dos del artículo onceavo de dicha Convención:

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

Si las indemnizaciones se refieren a la vez a pérdida de vidas humanas o lesiones y a 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 los daños. La mitad restante se distribuirá proporcionalmente a su monto entre las indemnizaciones concernientes a los daños mate

riales y si hubiere sobrante, entre la parte no cubierta de las indemnizaciones referentes a pérdidas de vidas humanas y lesiones. Así lo determina el artículo décimo cuarto del convenio.

Seguridades destinadas a cubrir la responsabilidad de las empresas. Los signatarios del Convenio de Roma de 1952 pueden exigir que la responsabilidad de la empresa de una aeronave matriculada en otro Estado contratante por los daños que pueda causar esta aeronave en la superficie; que quede garantizado por un seguro o por otra garantía, (depósito, fianza, etc.)

El Convenio dispone que todo Estado sobrevolado puede exigir a las aeronaves extranjeras que lleven un certificado expedido por el asegurador en el que conste 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 el seguro o póliza, si se ha entregado una copia legalizada a la autoridad competente designada por el Estado sobrevolado, o a la Organización de Aviación Civil Internacional O.A.C.I., si lo acepta, en cuyo caso 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 la falsifi-

cación de documentos, las siguientes:

a).- Que el daño se produjo fuera o después que la seguridad dejó de estar en vigencia.

b).- Que el daño se produjo fuera de los límites territoriales previstos en 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.

Establece a su vez la Convención de Roma de 1952, la inembargabilidad de la indemnización debida por el 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 procedimiento y términos, para ejercitar las acciones correspondientes a las personas víctimas del daño.

Deberán de ejercitarse las acciones dentro del término de seis meses, contados a partir del día en que ocurrió el hecho productor del daño. En su defecto, el damnificado sólo tendrá derecho a la reparación sobre la parte libre de la indemnización que aún quede a cargo del operador, luego del pago total de todas las indemnizaciones que hayan sido presentadas en el término señalado por la Convención.

Estableciendo la Convención que las acciones por indemnización prescribirán a los dos años del día en que ocurrió el acontecimiento producto del daño. 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 del 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 con relación 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 que la parte vencida tenga bienes, cuando los bienes existentes en aquel Estado o en el Estado en que el fallo fué pronunciado, no permitan asegurar la ejecución de la sentencia.

Toda sentencia dictada a favor de la persona que haya sufrido daños, será ineficaz a menos que esta persona consiga su ejecución en el lugar donde la empresa demandada posea sus bienes, pero los que la empresa posea en la jurisdicción del Tribunal donde se examine la demanda, puede consistir únicamente en la aeronave destruída al causar el daño en la superficie.

Se ha constituido mediante la inclusión de una cláusula en la Convención que constituye una innovación, al estipular por primera vez en forma plurilateral el reconocimiento y ejecución obligatorios de las sentencias dictadas en el extranjero, motivadas por demandas provenientes de daños sufridos por terceros. De conformidad con las disposiciones del Convenio, sólo puede establecerse acciones judiciales ante Tribunales del lugar donde se hayan producido los daños, pero toda sentencia dictada por los tribunales de un Estado contratante en materia de daños causados por una aeronave extranjera a terceros en la superficie, puede ejecutarse en cualquier país signatario del convenio. Esta solución de jurisdicción única, como se le ha llamado, descarta de que se inicien simultáneamente, ante los Tribunales varios, y protege los límites de la responsabilidad fijados por el Convenio, ya que todas las demandas de indemnización serán decididas por una sola jurisdicción. De esto no se deduce naturalmente que toda sentencia dictada por esa vía tenga automáticamente carácter ejecutorio. Los países o Tribunales pueden rechazar o rehusarse a su ejecución.

La solución de jurisdicción única no es inflexible. Mediante el acuerdo entre uno o más demandantes y uno o más demandados, aquellos pueden instituir su demanda ante los Tribunales de cualquier otro Estado contratante, como se dijo atrás, sin perjuicio de los demás demandantes de acudir a los Tribunales del Estado donde haya ocurrido el daño. De conformidad con el Convenio, las partes también pueden convenir de someter sus diferencias al arbitraje en cualquier Estado contratante, según que no se detalla el procedimiento a seguir en el presente caso.

El principio general de la Convención estriba en que la misma se aplicará a los daños producidos en el territorio de un Estado contratante, por una aeronave matriculada en otro Estado contratante.

Un buque o una aeronave, para los fines de la Convención, serán considerados como parte integrante del territorio del Estado donde se encuentren matriculados.

La Convención no se aplicará en los casos siguientes:

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 encuentre regida ya sea por un contrato entre el damnificado y el operador o la persona que tiene el 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.

CAPITULO VII

DERECHO COMPARADO.

**LOS DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE, EN
LAS LEGISLACIONES EXTRANJERAS.**

1o. - Antecedentes.

2o. - Legislación Aérea de Panamá.

3o. - Código Aeronáutico Argentino.

**LOS DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE, EN
LAS LEGISLACIONES EXTRANJERAS.**

1o. - Antecedentes. - En este capítulo de la presente tesis profesional, trataré de hacer una exposición de las legislaciones extranjeras que tratan sobre el presente tema aeronáutico, para lo cual y basado en los mismos ordenamientos extranjeros, veremos -- cuales son las diferentes soluciones que sobre el particular se dan al tema que se estudia.

Hemos visto que el surgimiento de la aviación dió lugar a la aparición de idénticas situaciones y problemas de Derecho Público y Privado, en todas las naciones.

La necesidad de legislar respecto de la soberanía de los países sobre su espacio aéreo y simultáneamente de determinar la -- proyección de los derechos del propietario del suelo, determinar limitaciones al derecho de propiedad en la proximidad de los aeródromos en beneficio de la seguridad de las operaciones aéreas, de contemplar un régimen adecuado para los actos y hechos jurídicos cometidos a bordo de las aeronaves, de fijar un sistema de responsabilidad respecto de los perjuicios ocasionados a los objetos y pasajeros transportados, así como de los daños causados a terceros en la su -

perficie; fueron las necesidades que ocasionaron problemas similares, planteados desde los albores de la aviación con motivo del surgimiento de la nueva técnica aérea.

Hay que hacer ver y destacar que todos los países han -- obtenido prácticamente las mismas fuentes para su legislación aérea, desde el punto de vista de sus fuentes principales o supletorias.

En dicho sentido las Convenciones Internacionales de --- París, Varsovia, Roma y Chicago sirvieron de inspiración común para la mayoría de las legislaciones aéreas en beneficio de la uniformidad de principios.

La influencia de las primeras leyes aéreas sobre las -- posteriores ha contribuido también en importante grado a la unificación de uniformidad, siendo de destacar las que tuvieron la Ley de -- Navegación Francesa del treinta y uno de mayo de mil novecientos -- veinticuatro, la Ley de la Aviación Civil de los EE. UU. de mil novecientos veintiseis y veintiocho, el Código Brasileiro Do Ar, etc., de cuyas ideas se redactaron tantas leyes aeronáuticas nacionales de -- épocas más recientes.

Desde el punto de vista del Derecho Común, no debe -- olvidarse la influencia que sobre el Derecho Aéreo han tenido el De-

recho Civil, Internacional, Penal, Mercantil, Administrativo, etc ., -
 imbuídos todos por un origen semejante, así como la repercusión de --
 ese derecho especial que es el Derecho Marítimo.

Han influido en esta unificación de normas y de princi ---
pios aeronáuticos, la labor de diversos organismos públicos y priva --
dos, ya sea a través de su interpretación de las normas del Derecho -
Aéreo o de la creación de nuevos principios, del estudio de problemas
aeronáuticos, de la elaboración de proyectos y convenios, etc.

Entre ellos podemos señalar a la Primera Conferencia -
Internacional de Derecho Privado Aéreo, celebrada en París en el --
año de mil novecientos veinticinco mediante el cual se creó el Comité
Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos con las siglas --
C.I.T.E.J.A., constituida durante dos décadas importantes para la
elaboración del Derecho Privado Aéreo. Este Comité elaboró el Pro
yecto de la Convención de Varsovia para la unificación de ciertas re-
glas relativas al transporte aéreo internacional; el Proyecto de la --
Convención de Roma de mil novecientos treinta y tres, sobre daños-
a terceros en la superficie; el de la Convención de Bruselas de mil -
novecientos treinta y ocho, sobre asistencia de aeronaves. El Proto
colo de Bruselas del mismo año, ampliatorio del de Roma en la par-
te referente a seguros y garantías.

La fecunda labor creadora de este Comité tuvo su fin -
en noviembre de mil novecientos cuarenta y seis, fecha en que por

resolución de la O.A.C.I. se le disolvió siendo substituída por un Comité Jurídico cuya creación fué aprobada por la Primera Asamblea de la Organización, en mayo de mil novecientos cuarenta y siete.

Este Comité de la O.A.C.I. preparó el Proyecto del -- Convenio sobre el Reconocimiento Internacional de Derecho de Aeronaves de Ginebra de mil novecientos cuarenta y ocho y el Proyecto de la Convención de Roma de mil novecientos cincuenta y dos relativo -- a los Daños a Terceros en la Superficie.

De importante debe señalarse la labor desde el punto de vista doctrinal del Comité Jurídico Internacional de la Aviación a -- través de sus diversas reuniones, entre ellas las de París de mil novecientos once, Ginebra de mil novecientos doce y Francfort de mil -- novecientos trece y su interesante obra cumplida en la elaboración -- del Código del Aire, con ochenta y siete artículos divididos en cuatro libros. Este Código constituyó un importante esfuerzo unificativo del Derecho Aéreo aún cuando no llegó a tener aplicación positiva.

La influencia de las Convenciones Internacionales en el Derecho Público y Privado se ha manifestado desde la Convención de París de 13 de octubre de mil novecientos diecinueve y dió como resultado un gran impulso al movimiento unificador del Derecho Aéreo. Este ya había tomado cierta embergadura desde fines del siglo pasado -- y principios del presente, a través de la influencia y trabajos efec -- tuados por el Congreso Internacional Aeronáutico de mil ochocientos

ochenta y nueve; la Conferencia para la Paz, de La Haya de mil ochocientos noventa y nueve, donde se prohibieron por el término de cinco años el lanzamiento de explosivos mediante aerostatos u otro método de naturaleza semejante; la Segunda Conferencia para la Paz de La Haya del año de mil novecientos siete, donde se renovara esa prohibición; la Reunión de Paris del año de mil novecientos diez, de la Conferencia Internacional de Navegación Aérea; el Congreso Jurídico de Verona, del mismo año sobre la navegación aérea.

La Conferencia de Varsovia del año de mil novecientos diecinueve, basada en la concepción romanista de la culpa, constituyó uno de los esfuerzos más importantes de unificación de principio en materia de Derecho Internacional Privado, sirviendo hasta la fecha de instrumento modelador para muchas legislaciones internas, en lo referente a la responsabilidad en el transporte aéreo.

Sigue a esta Convención cronológicamente y con no menor importancia desde el punto de vista de su influencia, la Convención para la Unificación de ciertas reglas relativas a los daños causados por aeronaves a los terceros en la superficie, formada en Roma el veintinueve de mayo del año de mil novecientos treinta y tres, conjuntamente con la Convención para la Unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de aeronaves.

La Convención del año de mil novecientos treinta y ---

tres sobre los daños en la superficie, estableció un sistema de responsabilidad objetiva, basada en el riesgo creado, distinto del sistema -- seguido por ciertos países como Austria y Dinamarca.

El Protocolo del año de mil novecientos treinta y ocho, - complementario de la Convención del año de mil novecientos treinta y tres sobre daños a terceros en la superficie, agregó algunas normas - en materia de seguros y garantías del empresario de la aeronave en - beneficio de los perjudicados. Hay que agregar además a la Conven - ción de Roma del año de mil novecientos cincuenta y dos, relativa --- también a los daños causados a los terceros en la superficie que com - prende alguno de los aspectos de la Convención de Roma anterior, -- sobre la misma materia. El Protocolo de La Haya formado el ocho - de septiembre del año de mil novecientos cincuenta y cinco, que am - plió las indemnizaciones establecidas por la Convención de Varsovia - del año de mil novecientos veintinueve y la Convención Diplomática - de Guadalajara en septiembre del año de mil novecientos sesenta y -- uno, que estableció ciertos principios relativos a los daños ocasiona - dos en el transporte aéreo internacional, por otro que no sea trans - portista contractual.

Veremos que una de las formas más efectivas de contri - bución a la unificación normativa del Derecho Aéreo es la adopción en las legislaciones nacionales, de los principios establecidos en las --- Convenciones Internacionales, independientemente de sus adhesiones y ratificaciones. Este sistema presenta el inconveniente de no ofre -

cer garantías de uniformidad, en virtud de dejar a los Estados en la libertad de apartarse de dichas normas al no estar obligados a seguirlas, en ausencia de una Convención Internacional que los obligue y comine a ello.

Siendo idénticos muchas veces los problemas, dan lugar a soluciones casi similares, si no iguales, por medio de los sistemas de competencia y jurisdicción, y la uniformidad resulta más factible.

Las Convenciones Internacionales constituyen un importante cuerpo de doctrina e influyen en las legislaciones nacionales, -- además de la acción directa, al ser trasplantadas muchas veces sus normas, en forma textual, a las Convenciones Internacionales.

Los Códigos y Leyes Aeronáuticas en Latinoamérica. -- En las jornadas latinoamericanas de Derecho Aeronáutico de Buenos Aires, se efectuaron análisis de las legislaciones aéreas de los países latinoamericanos, destacando sus puntos de vista comunes en -- vista de su unificación.

Dichas semejanzas se deben a la existencia de una unidad espiritual, basada en la similitud de sentimientos, en la vigencia de idénticos principios de Derecho Común y en la identidad de las -- fuentes de las legislaciones aeronáuticas nacionales.

Durante la Conferencia se mencionó como importantes-

elementos de unificación, al Anteproyecto de Ley Básica de Aviación Civil para Centroamérica y Panamá, redactado por el Lic. Rafael Paz Paredes pertenecientes a la misión de Asistencia Técnica de la O.A.C.I., quien se basó para la elaboración de dichas normas en las Convenciones más importantes que existen, en el Código Brasileiro Do Ar, la Ley de Bases Españolas de 1947, la Ley de Aviación Civil de México y en el Proyecto de Código Aéreo Chileno de 1944.

Este anteproyecto fué tratado en la IV Conferencia de Directores de Aviación Civil de Centroamérica y Panamá, efectuado en Managua del quince al veinte de julio del año de 1954 conociéndose con el nombre de Código de Aviación Civil para Centroamérica y Panamá.

Existen cinco Códigos Aeronáuticos en la América-Latina: el Código Aeronáutico de la Nación Argentina de 1954; el Código Brasileño Do Ar de 1938; el Código Aeronáutico Paraguayo de 1957; y el Código de Aviación Civil de Nicaragua, agregados a la Ley de Aviación Civil del Perú; instrumentos elaborados sobre las bases de idénticas fuentes, para facilitar la unificación de las normas aeronáuticas de Latinoamérica en un cuerpo único.

Los Códigos y Leyes Aeronáuticas mencionadas, así como el Proyecto de Código Aeronáutico de Bolivia, el Proyecto del Código Chileno, el Proyecto de la Ley Básica Aeronáutica del Perú, las Leyes de Aviación y Tránsito Aéreo del Ecuador de fechas once

de diciembre de 1959 y cuatro de enero de 1960, el Decreto Mexicano - de treinta de diciembre de 1949, modificativo del libro cuarto de la -- Ley de Vías Generales de Comunicación de 19 de febrero de 1940 que - transcribió gran parte de los términos de la Ley de Aviación Civil de - 1930, etc., amalgamando principios similares de Derecho Privado y - Derecho Público, demuestran la identidad de fuentes utilizadas para su elaboración y para su influencia experimentada por obra no solo de los Convenios Internacionales, sino además, por los principios de Dere - cho Romano y el Derecho Común através de la influencia del Código de Napoleón y la Legislación de España.

El hecho aviatorio es universal y, por lo tanto, también - debe serlo el ordenamiento jurídico que lo regule, no concibiéndose - la existencia de la aviación regida por las normas nacionales de cada país. El carácter de la aeronáutica de no reconocer fronteras, obli - ga precisamente a la vigencia de normas universales que eviten las - dificultades que se derivan de la existencia y aplicación de los princi - pios diferentes en cada país, a los aviones que circulan de un punto - a otro de la tierra y que en épocas no muy remotas circularán de la - tierra a diferentes planetas.

Por dichomotivo, las naciones han celebrado Convencio - nes Internacionales, tratando de adecuar sus normas internas a ----- ellas.

H. Couanier señala: Que el legislador, para hacer obra

práctica en esta materia, debe orientarse hacia concepciones comunes a todos los Estados, lo que obliga a no legislar más que al amparo de las Convenciones Internacionales, las cuales han precedido a las leyes internas de los países.

Le Goff señala que la unificación es imprescindible, por lo menos en lo referente a ciertos puntos, entre los que menciona la matrícula de la aeronave, condiciones de navegabilidad, responsabilidad del transportista, etc.

Zollmann expresa: "Si alguna vez hubo una materia que clamara imperiosamente por leyes uniformes es la aeronáutica."

Kroell señala: que posiblemente la aviación ha recibido más daños de la diversidad de legislaciones que de falta de preceptos.

Estos autores han sido citados por Alvaro Bauza Araujo en su libro de "Principios de Derecho Aéreo"

Rodríguez Jurado señala en su obra citada, que la unificación legislativa sería el logro de la internacionalidad en sus formas más prácticas y concretas, que se va alcanzando gracias a las Convenciones Internacionales de París, Varsovia, Roma, Ginebra y Chicago, destacándose en el orden legislativo la influencia del Código Aeronáutico de Centroamérica y Panamá, así como el Proyecto del Código -- Aeronáutico Latinoamericano.

Visto el panorama anterior, en los párrafos ya descritos en el presente capítulo, es necesario hacer un estudio de las diferentes legislaciones aéreas extranjeras que al respecto se han escogido para el estudio de la presente tesis profesional; y así poder hacer un estudio comparativo en relación con nuestra legislación aérea, para proponer dentro del presente trabajo las reformas o modificaciones que a nuestro ordenamiento jurídico aéreo deba de dársele o no, según se desprende del presente trabajo.

20. - Legislación Aérea de Panamá. - Iniciaremos este breve estudio con el ordenamiento jurídico del Decreto Ley número -- diecinueve de fecha 8 de agosto de 1963 de Panamá, por el cual se reglamenta la aviación nacional, ubicado en el Título V "De la Responsabilidad Civil", del Capítulo II de "Los Daños Causados a Terceros en la Superficie".:

Artículo 182. - Las personas que sufran un daño en la superficie en las condiciones fijadas en esta Ley, tienen derecho a la reparación, con sólo probar que el daño proviene de una aeronave en vuelo o de una persona o cosa caída de la misma.

Sin embargo, no habrá lugar a la reparación, si el daño no es consecuencia directa del acontecimiento que lo ha originado o si se debe al mero hecho del paso de la aeronave a través del espacio aéreo, de conformidad con las disposiciones reglamentarias del tránsito aéreo.

Para los fines del presente capítulo, se considera que -- una aeronave se encuentra en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el corrido de aterrizaje.

Artículo 183. - El explotador de cualquier aeronave civil, responderá pecuniariamente por los daños y perjuicios

que causare a las personas o propiedades de terceros en la superficie.

El explotador responsable es quien usa la aeronave cuando se causan los daños. Sin embargo, también se considera explotador a quien habiendo conferido directa o indirectamente el derecho de usar la aeronave, se ha reservado el control de su navegación.

El propietario inscrito en el Registro Aeronáutico se presume explotador y responsable como tal.

Artículo 184. - Si una persona usa una aeronave sin el consentimiento de la que tenga derecho al control de su navegación, esta última, si no prueba que tomó las medidas debidas para evitar tal uso, es solidariamente responsable con el usuario ilegítimo de los daños causados, cada uno de ellos en las condiciones y límites de responsabilidad prevista en esta ley.

Artículo 185. - La persona que sería responsable de acuerdo con este Capítulo:

a). No estará obligada a reparar los daños que sean consecuencia directa de conflictos armados o disturbios civiles, o si ha sido privado del uso de la aeronave por acto de autoridad pública;

b). Estará exento de responsabilidad si prueba que los daños fueron causados únicamente por culpa de la persona que los sufra o por culpa de la persona o sus dependientes. Si los daños han sido causados sólo o en parte por culpa de la persona que los sufra o de sus dependientes, la indemnización se reducirá en la medida en que tal culpa ha contribuido a los daños.

Artículo 186. - La cuantía de la reparación a reserva del artículo 200, no excederá por aeronave y acontecimiento, de:

a). Diez y seis mil setecientas balboas, por aeronave cuyo peso no exceda de mil kilogramos;

b). Diez y seis mil setecientas balboas más trece balboas con veinticinco centésimos por kilogramo que pase de los mil y no exceda de los seis mil kilogramos;

c). Ciento noventa y nueve mil balboas con cincuenta centésimos, más cinco balboas por kilogramo que pase de los veinte mil y no exceda de los cincuenta mil kilogramos.

d). *Trescientos cuarenta y nueve mil balboas con cincuenta centésimos, más tres mil trescientas veinti -- cinco balboas por kilogramo que pase de los cincuenta -- mil kilogramos.*

Para los efectos de este artículo, "peso" significa el peso máximo de la aeronave, autorizada para el -- despegue por el certificado de aeronavegabilidad.

La indemnización en caso de muerte o lesiones -- no excederá de ocho mil trescientas balboas por persona fallecida o lesionada.

Artículo 187. - Cuando dos o más personas sean respon -- sables de un daño, o en el caso de un propietario inscri -- to que sin ser el explotador, sea considerado responsa -- ble en virtud de lo dispuesto en el artículo 183 tercer pá -- rrafo, las personas que sufran el daño no tendrán de -- recho a una indemnización superior a la máxima que en virtud de las disposiciones de esta Ley pudiera señalarse en contra de cualquiera de las personas responsa -- bles.

Artículo 188. - Si el importe de las indemnizaciones fija das excede del límite de responsabilidad aplicati e según las disposiciones de esta ley, se observarán las siguien -- tes reglas, teniendo en cuenta además de lo previsto en el artículo 186 parte tercera:

a). *Si las indemnizaciones se refieren solamente al caso de muerte o lesiones o solamente a daños en los bienes, serán reducidas en proporción a sus respecti -- vos importes;*

b). *Si las indemnizaciones se refieren tanto a -- muerte o lesiones como a daños a los bienes, la mitad -- de la cantidad a distribuir, será preferentemente a cubrir las indemnizaciones por muerte y lesiones; y de -- ser insuficiente dicha cantidad, se distribuirá propor -- cionalmente entre los créditos del caso, el remanente de la cantidad total a distribuir se prorrateará entre -- las indemnizaciones relativas a daños a los bienes y -- a la parte no cubierta de las demás indemnizaciones.*

Hemos visto en esta transcripción de la legislación aé -- rea de Panamá, que aún cuando dicho ordenamiento es breve en este -- capítulo, es substancioso en su contenido; ya que de él se desprende -- que el legislador tuvo en cuenta todas las diversas situaciones que se

podieran presentar, dándole a cada una de las diferentes situaciones una solución práctica y eficaz, y siguiendo el criterio marcado por las diferentes Convenciones Internacionales que al respecto se han elaborado - y que ya hemos estudiado.

En primer término, vemos que el artículo 182 de la Ley de Legislación Aérea de Panamá, indica quien es aquella persona que tiene derecho a la reparación, estableciendo una regla general al respecto, así como una excepción para esta regla señalada. Vemos asimismo que dicha regla general se basa en la teoría de la responsabilidad objetiva o riesgo creado y dicha responsabilidad es de carácter limitado.

El explotador, propietario o poseedor de la aeronave, debe de indemnizar el daño o perjuicio ocasionado aún cuando para ello no haya existido culpa de dicha persona a indemnizar, toda vez que como se ha señalado se basa el legislador en la teoría del riesgo creado. Siendo necesario para ello que se demuestre por parte de la persona que ha sufrido el daño o perjuicio, que tal provino de la aeronave.

Nuestro artículo 351 de la Ley de Vías Generales de Comunicación contiene el mismo capítulo del artículo 182 del Ordenamiento Aéreo de Panamá, difiriendo en su redacción, ya que ambas se inspiraron en las Convenciones de Roma de 1933 y 1952 referente al tema a estudiar. Nuestra legislación es menos meticulosa en cuanto a la redacción a la regla general, que la que le dá el legislador panameño a este derecho a la reparación por los daños causados a terceros en la -

superficie, pero teniendo siempre en cuenta que dicha Ley es relativamente novedosa a la nuestra que tiene más de dos décadas de existencia.

Nuestra legislación aérea no hace ningún comentario como lo hace la legislación panameña en cuanto señala "Sin embargo no habrá lugar a la reparación, si el daño no es consecuencia directa del acontecimiento que la ha originado o si se debe al mero hecho del paso de la aeronave a través del espacio aéreo de conformidad con las disposiciones reglamentarias del tránsito aéreo."

Una interpretación de dicho ordenamiento sería en el sentido de que si los daños que se produzcan por el paso de las aeronaves — que realizan un vuelo, en condiciones normales y habituales, común para cualquier vuelo en la aeronavegación; no es indemnizable el daño que resulte del solo hecho del paso de la aeronave en el espacio aéreo, conforme a las reglas del tránsito aéreo, exonerándose de responsabilidad al explotador, propietario o poseedor de dicho aparato por el daño debido a una sensibilidad o vulnerabilidad excepcional en las personas o bienes — que sufran dicho daño o perjuicio.

Nuestro ordenamiento jurídico aéreo no hace mención especial acerca de esta situación especial antes enunciada, ya que solamente nos señala en su artículo 351: "Cuando por la operación de una aeronave o por objetos...." 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 medios motores". En un caso previsto como el indicado en la legislación panameña, nuestro ordenamiento jurídico aéreo, deberá de ser interpretado por el Juez el precepto a que hacemos referencia, en una forma justa y equitativa y por lo que creemos que deba de adherirse en nuestra Ley Aeronáutica el espíritu del principio ya enunciado; de lo contrario y aplicándose una interpretación rigorista por parte del Juez de nuestro ordenamiento, -- obstruiría en la práctica el principio de la libertad de la circulación -- aérea y con desventaja al desarrollo de la navegación aérea en nuestro país.

La Convención de Roma de 1952 así lo entendió, en el -- sentido en que no es indemnizable el daño proveniente del paso de la aeronave a través del espacio aéreo por el solo hecho del vuelo, conforme a las reglas de circulación aplicable.

Estudiaremos la responsabilidad que origina los daños - y perjuicios causados con motivo de la navegación aérea a los terceros en la superficie.

El artículo 183 de la Legislación Aérea de Panamá, que ya hemos transcrito en párrafos anteriores, nos indica cuales son las personas responsables, señalando de una forma general al explotador de la aeronave, estableciendo que es: quien usa la aeronave cuando se causen daños, o sea que cualquier persona que en el momento del accidente que causa daños a terceros en la superficie, se encuentra al --

mando de la aeronave debe de reputarse explotador.

En nuestro artículo 351 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, establece en el párrafo segundo, que la responsabilidad que originan los daños causados a terceros en la superficie, la tiene el propietario o poseedor de la aeronave.

En la Ley Aérea de Panamá existe una excepción a la regla general del explotador de la aeronave al señalar que también se considera explotador a quien habiendo conferido, directa o indirectamente el derecho a usar la aeronave, se ha reservado su control. O sea que es necesario hacer una interpretación de este párrafo, entendiendo que dicho precepto fué copiado de la Convención de Roma de 1952 del artículo 2o. inciso segundo en el que establece: "A los fines de la Convención, operador es quien utiliza la aeronave en el momento en que el daño se ha producido. Sin embargo, se considera operador a quien, habiendo conferido directa o indirectamente el derecho de utilizar la aeronave, se ha reservado la dirección de su navegación"

Vemos que la Convención de Roma hace alusión a la palabra "operador" mientras que la Legislación Aérea de Panamá habla de la palabra "explotador" pero coincidiendo en lo fundamental o sea estableciendo la responsabilidad por los daños causados a terceros en la superficie, y que el responsable será quien en el momento del accidente se encuentra al mando de la aeronave.

En cuanto a la persona que se reserva la dirección de su; navegación, la Convención señaló que se entenderá que el propietario -- que utiliza la aeronave para sus propios fines o la dá en fletamento, el locatario, el prestatario y en general, cualquier persona con título legítimo para poner en circulación la aeronave, son "operadores" para la Convención y deben de asumir los riesgos inherentes a su utilización. Agregando además la Convención de Roma de 1952 que se considera que utiliza la aeronave quien hace uso de la misma o por intermedio de sus dependientes, cuando estos actúen en ejercicio de sus funciones, dentro o fuera de los límites de sus funciones o atribuciones.

Consideramos por lo anteriormente descrito que la Ley Aérea de Panamá se refiere al caso descrito o sea, que será responsable el explotador de la aeronave que se ha reservado su control, ya que por intermedio de sus dependientes y actuando en el ejercicio de sus funciones, dentro o fuera del límite de sus atribuciones, se ocasionen los daños a los terceros en la superficie, deberá ser reputado como explotador y por lo tanto responsable de los daños y perjuicios. Además de considerar también explotador a quien haciendo circular -- la aeronave por cualquier título legítimo para poner en movimiento -- cualquier aeronave, que le haya sido designada.

Nuestra legislación aérea no establece un precepto en tal sentido, sino que lo da a entender en una forma muy superflua al señalar en el artículo 353 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, que tanto el propietario como el poseedor estarán exentos de la responsabilidad establecida en esta sección: "...II. - Cuando la persona que OPERE la aeronave, lo haga sin su consentimiento..." En sentido inverso deberá entenderse que es responsable el propietario o poseedor por los intermediarios que por conducto de sus dependientes que operen la aeronave lo hagan con su consentimiento.

El párrafo tercero del artículo 183 de la Ley Aérea de Panamá establece que "El propietario inscrito en el Registro Aeronáutico se presume explotador y responsable como tal". Vemos que dicha presunción es de carácter secundario o sea presunción *juris tantum*, que admite prueba en contrario y así lo establece el artículo posterior o sea el 184 y que -- más adelante se comentará.

Estudiaremos la responsabilidad que nuestra legislación aérea no establece en ninguno de sus capítulos, o sea en la Sección Tercera de los daños causados a terceros en la superficie; solamente el Capítulo --- XVIII del Registro Aeronáutico Mexicano en el artículo 371, establece que "La Secretaría de Comunicaciones llevará un registro que se denominará Registro Aeronáutico Mexicano, en el cual se inscribirán: I. - Los títulos por los cuales se adquiera, transmita, modifique, grave o extinga el do-

minio, los demás derechos reales o la posesión, así como los arrendamientos o alquileres sobre ..."

Vemos que nuestra legislación no establece un artículo de la naturaleza del Código Aéreo Panameño, aunque debe de interpretarse el artículo 353, en el cual se establece la responsabilidad del propietario o poseedor de la aeronave, con los artículos 352 parágrafo V y VI que establece el modo de garantizar el pago por los daños que se puedan ocasionar a terceros en la superficie, así como del 371 del Registro Aeronáutico Mexicano. Que es necesario que se inscriba en dicho Registro el propietario o poseedor de una aeronave, para que éste a su vez pueda beneficiarse con los límites de responsabilidad y cuya causa de exoneración se encuentra establecida en la Ley de Vías Generales de Comunicación y relacionada con el artículo 372 de dicha Ley.

Artículo 184 de la Ley Aérea de Panamá, habla sobre el usuario ilegítimo, estableciendo una presunción juris tantum en contra del propietario o poseedor legítimo, que será responsable solidariamente en caso de que no llegue a demostrar que se opuso a dicho uso ilegítimo. Vemos que el presente artículo no necesita comentario alguno, puesto que es de fácil comprensión. En el mismo sentido se expresa el artículo 353 inciso II de la Ley de Vías Generales de Comunicación, estableciendo dicha presunción juris tantum que admite prueba en contrario, para no ser responsable solidario con el autor del daño en cues --

ción. Dichos artículos se encuentran inspirados en la Convención de Roma de 1952 en su artículo cuarto, que estudia la situación del usuario no autorizado.

El único comentario que al respecto debemos de hacer, es el relativo que en caso de no demostrar o de probar que dicho uso ilegítimo fué sin el consentimiento del propietario o poseedor, la responsabilidad solidaria de ambas partes será de carácter ilimitado y la situación del propietario o poseedor o explotador, se agrava. Así lo señala el artículo 352 parágrafo IX de la Ley de Vías Generales de Comunicación, al señalar que las personas físicas o morales que no hubieren garantizado el pago de las indemnizaciones establecidas en este artículo, no gozarán del beneficio de limitación de responsabilidad, siendo el caso del usuario ilegítimo.

En el caso de la Ley Aérea de Panamá, establece el artículo 187 que: Cuando dos o más personas sean responsables de un daño, o en el caso de un propietario inscrito que sin ser el explotador, sea considerado responsable en virtud de lo dispuesto por el artículo 183 párrafo tercero, las personas que sufran el daño no tendrán derecho a una indemnización superior a la máxima que en virtud de las disposiciones de esta Ley pudiera señalarse en contra de cualquiera de las personas responsables.

Vemos que dicha legislación es menos drástica en cuanto que al propietario de la aeronave en el caso señalado, no impone una respon-

sabilidad ilimitada, siendo de una manera restringida que la que se impone al usuario ilegítimo. Consideramos que esta limitación no debe de admitirse, toda vez que el propietario debe de obrar de una manera excepcional al cuidado de su aeronave, dados los riesgos que representa la aviación; debe de obrar, en una forma más severa en contra del propietario legítimo cuando por un descuido o negligencia se ha utilizado la aeronave, por un usuario ilegítimo.

Ahora nos corresponde estudiar el artículo 185 de la Ley Aérea de Panamá, que nos habla al respecto de las excepciones excluyentes de responsabilidad por parte del explotador aéreo, y el cual analizaremos con respecto a nuestra legislación aérea.

El artículo mencionado, habla de los casos en los cuales el explotador de la aeronave, no es responsable de los daños que se ocasionen en contra de terceros en la superficie, admite las cláusulas de exoneración de responsabilidad, sometiéndolas a requisitos de forma, exigiendo ciertas condiciones previas respecto a la aeronave y a la tripulación y limitando las causales que puedan producir la exoneración. Por lo tanto, el explotador aéreo no tendrá obligación de reparar los daños en los siguientes casos: a).- No estará obligado a reparar los daños que sean consecuencia directa de conflictos armados o disturbios civiles, o si se ha privado del uso de la aeronave por la autoridad pública. b). Estará exento de responsabilidad si prueba que los daños -

fueron causados únicamente por culpa de las personas que lo sufran o de sus dependientes. Si los daños han sido causados sólo en parte por la culpa de la persona que los sufra o de sus dependientes, la indemnización se reducirá en la medida en que tal culpa ha contribuido a los daños.

Es necesaria la concurrencia de una serie de circunstancias no previstas para que en un momento dado se pueda exonerar de responsabilidad al explotador aéreo. El primero de los casos enunciados en el precepto que acabamos de transcribir, atendió para aquellas circunstancias en las cuales y en virtud de las revueltas armadas, que con el nombre de -- "golpes de Estado" se suscitan constantemente en las Repúblicas americanas, por movimientos socioeconómicos y políticos. En el precepto que se estudia vemos otro caso referente a la privación del uso de la aeronave, o sea el caso de que una persona extraña a la explotación de la aeronave, actuando mediante violencia, presione al propietario, poseedor o comandante de la aeronave, entendiéndose entre este último a la tripulación de aire y tierra, y por tal actitud asumida por el extraño al explotador, se causen daños a terceros en la superficie.

En nuestra legislación aérea se encuentra establecido en el artículo 353, las causales exonerativas de responsabilidad, el caso que en este momento se estudia es el relativo al que se encuentra consignado en el párrafo segundo del precepto mencionado, que a la letra indica: "Tanto el propietario como el poseedor de la aeronave estarán exentos de responsabilidad establecida en esta sección: . . . II. - Cuando la perso

na que opere la aeronave, lo haga sin su consentimiento. No obstante, -
deberá demostrar que habiendo tomado las medidas preventivas necesa -
rias, le fué imposible evitar el uso ilegítimo, sin cuyo requisito será so -
lidariamente responsable con el autor del daño.

Comparando los preceptos enunciados tanto de la legislación -
extranjera como la legislación nacional, considero que la nuestra es más
técnica a este respecto, toda vez que nuestra Ley señala una regla de -
carácter general; el uso ilegítimo de la aeronave por cualquier persona -
extraña al explotador aéreo.

El precepto extranjero estudiado se refiere a casos especia -
les; ya que para ello intervienen una serie de circunstancias especiales
en el tiempo y en el espacio, como serían los de movimientos armados -
y disturbios civiles. Para ello vemos que el texto panameño fué una co -
pia a la Convención de Roma de 1952 en el artículo 6, inciso I, el cual
se encuentra redactado en forma y contenido igual.

el artículo estudiado, señala que en caso de que por uso de -
autoridad pública, el explotador será exento de responsabilidad por los
daños que ocasionen a terceros en la superficie. Es por demás hacer -
comentario alguno a esta parte final, en virtud de que en tal caso men -
cionado el representante o explotador aéreo con sólo probar los extre -
mos de su exoneración, deberá de ser liberado de toda responsabili -
dad.

El segundo de los incisos que se comentan, nos indican que - el explotador no es responsable cuando los daños fueron causados únicamente por la culpa de las personas que lo sufran o de sus dependientes. - En tal caso, deberá ser liberado el explotador aéreo de la responsabilidad por descuido o negligencia de la víctima que el daño se causó, y en el mismo caso deberá de estarse cuando los daños causados a la víctima fueren por los dependientes, interpretándose en el sentido de que no se exonera de responsabilidad al explotador aéreo, en caso de que el dañado pruebe que éstos o sean los dependientes, han actuado fuera de los límites de sus atribuciones, toda vez que éstos se encontraban actuando en el ejercicio de sus funciones. Sería el caso en el cual el dañado logra comprobar que los aparatos instrumentales fueron alterados modificados para su uso normal, por personas empleadas por el explotador para el mantenimiento y funcionamiento de las aeronaves, será por lo tanto responsable, ya que dichas personas actuaban en ejercicio de sus funciones.

En nuestro precepto mencionado, habla de exoneración de responsabilidad cuando los daños vengan de falta propia de la víctima, sin mencionar para ello a los dependientes o empleados del explotador, lo cual creemos que la solución de este problema en nuestra legislación nos la dá el artículo 351 de la Ley de Vías Generales de Comunicación., al señalar que para que exista responsabilidad, con sólo probar la existencia del daño o su origen, nacerá el derecho del dañado, o sea-

que no hace caso al respecto de que la culpa haya sido originada por los dependientes, toda vez que se basa en la teoría de la responsabilidad objetiva, suponiéndose que las personas empleadas por el explotador son personas capaces y especializadas para el desempeño de actividades peligrosas, como es el de la navegación aérea. Y sólo en determinados casos podría determinarse la culpa de los dependientes dentro de los límites de sus funciones, ya que por lo regular llegan a perecer los tripulantes y pasajeros, así como el instrumental de vuelo de la aeronave.

Por tal motivo, nos oponemos a la práctica de tal aplicación en la legislación aérea panameña, puesto que llega a romper las bases de unidad, respecto de la responsabilidad objetiva o del riesgo creado y toda vez que la aeronavegación impone restricciones al derecho de terceros y produce riesgos. Es lógico que, si los terceros en la superficie deben aceptar la limitación de sus derechos en beneficio de la navegación aérea, se les indemnice de los daños y perjuicios que ella pueda ocasionarles.

El tratadista George Ripert, en su estudio presentado a la Comisión de Estudios Legislativos, dijo: "El Carácter de riesgo excepcional 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, haciéndolo responsable -de pleno derecho- quitándole la responsabilidad de invocar en ventaja suya, la fuerza mayor o el caso fortuito."

El artículo que nos toca comentar enseguida es el enumerado - 186, que nos habla de los límites de responsabilidad por los daños causa - dos a terceros en la superficie. Sobre este punto nada más aclararemos - que la unidad monetaria de Panamá es el balboa y tiene el mismo valor -- que el dólar o sea de \$12.50 pesos moneda nacional. Por tal motivo, el monto de la cuantía por aeronave según el peso de cada una de ellas, es de un monto mucho más alto al que nuestra legislación establece. En -- ambas legislaciones encontramos que existen límites de responsabilidad para los explotadores aéreos, puesto que se encuentran sometidos a un -- régimen severo de responsabilidad objetiva, que no le permite invocar - siquiera la fuerza mayor; ya hemos visto como se expresó George Ripert y por lo tanto los legisladores han considerado equitativo atenuar el ri - gor del sistema mediante una limitación en el monto de las indemniza - ciones a pagar.

El precepto de nuestra Ley de Vfas Generales de Comunica - ción en su artículo 352 que nos habla del monto de las indemnizacio -- nes, se refiere además de que el "explotador" ya sea propietario o po - seedor, deberá de garantizar el pago de la indemnización a su cargo -- mediante contrato de seguro en institución debidamente autorizada o -- mediante depósito en la Nacional Financiera, S.A. por el importe de la responsabilidad máxima establecida. Después, nuestro precepto men - cionado, hace alusión a una serie de obligaciones por parte de los ex - plotadores para con el Estado y así poder hacer cumplir las garantías -

señaladas, mencionando en el último párrafo: "Las personas físicas o --- morales que no hubieren garantizado el pago de las indemnizaciones establecidas en este artículo, no gozarán del beneficio de limitación de responsabilidad".

Encontramos que el precepto panameño a este respecto no indica o señala, forma alguna de garantizar la indemnización a que hace mención en su artículo 186, por lo tanto, existe una grave falla técnica al ordenamiento aéreo panameño, puesto que para su cumplimiento debe ser -- necesario una sanción como la establecida por nuestra ley y la cual hemos mencionado en el párrafo anterior, parte final.

Asimismo, encontramos que en el caso de que la responsabilidad del explotador aéreo fuera de carácter ilimitado, ninguna de las compañías aseguradoras querrían otorgar contrato de seguro con cualquier -- explotador aéreo, ya por la magnitud catastrófica que una aeronave pudiera ocasionar y el monto de la indemnización por los perjuicios ocasionados pudiera afectar en gran parte, sino en su totalidad a la Compañía-aseguradora. Por tal motivo considero que el límite de la responsabilidad debe de existir, sin que para ello sea necesario que el límite de dicha responsabilidad fuera de un monto inferior.

El artículo 187 de la Ley Aérea de Panamá, no señala un caso en el cual se pueda exigir por parte del damnificado la indemnización de carácter total. En efecto, el artículo que estudiamos y que se ha --

transcribo en párrafos anteriores, hace mención a la circunstancia de que cuando dos o más personas sean responsables de los daños ocasionados a los damnificados, pero por el hecho de estar inscritos en el Registro -- Aeronáutico, las personas damnificadas no tendrán derecho a la indemnización máxima establecida por la Ley, ya sea porque se trate de dos o -- más personas responsables según lo establece dicha Ley, sino que deberá de imponerse la cuantía señalada por el precepto 186 de la Ley Aérea de Panamá.

Nuestra legislación aérea, respecto de este punto cuestionado, habla exclusivamente de que: Las personas responsables por los daños causados a terceros en la superficie, ya se trate del propietario o poseedor y un tercero o terceros responsables de los daños ocasionados, -- ambas personas serán solidariamente responsables de la cuantía establecida por la Ley. Esto quiere decir que cualesquiera de las personas responsables, podrán exigírseles la cuantía que tienen derecho los damnificados, o sea la cuantía total establecida por la Ley. De esta forma se -- entienden los preceptos 353 párrafo final del inciso II, y 354 de la Ley -- de Vías Generales de Comunicación.

Vemos que nuestra legislación resuelve el problema de la insolvencia económica de cualquiera de las partes responsables hacia los damnificados, puesto que son solidariamente responsables, en los términos del artículo 1987 del Código Civil que establece: "... y solidaridad pasiva, cuando dos o más deudores reporten la obligación de pres --

tar cada uno de por sí, en su totalidad, la prestación debida". Y la legislación panameña aún cuando en dicho ordenamiento estableció un precepto especial, para hacer mención al caso del propietario que, aún cuando no es responsable directo del daño ocasionado y en virtud de estar inscrito en el Registro Aeronáutico, por tal motivo es responsable, dicha ley extranjera no determinó sobre la solvencia económica de las partes, sino que se tiene que interpretar por el juzgador dicho precepto y en favor de los damnificados.

El último artículo que habremos de estudiar respecto de la Legislación Aérea de Panamá, se encuentra establecida para determinar la distribución de las indemnizaciones a que tienen derecho los damnificados.

Así, el precepto 188 establece la distribución de la indemnización total para el caso de que se excedan los límites de la responsabilidad y la cuantía establecida por la Ley no alcance a cubrir los daños y perjuicios ocasionados. El primero de los incisos ya descritos, no necesita mayor comentario al respecto, toda vez que indica que en caso de daños a las personas, ya sea por muerte o lesiones, serán reducidos en proporción a sus respectivos importes y en el mismo caso para cuando los daños se ocasionen a cosas o bienes. El segundo inciso del precepto que se comenta, señala que en caso de daños a personas y bienes, la mitad de la indemnización total se destinará a cubrir los daños a las personas ya sea por lesiones o en caso de muerte, y en caso de insuficiencia, repartida proporcionalmente al monto de los daños en-

cuestión. La mitad restante se distribuirá proporcionalmente a su monto entre las indemnizaciones concernientes a los daños materiales, y si hubiere sobrante, se distribuirá entre las partes no cubiertas de las indemnizaciones referentes a las pérdidas de las vidas humanas y las lesiones.

Nuestra legislación aérea determina en el artículo 352 respecto del caso de daños causados a personas y bienes : "... Cuando se causen daños a las personas y a las cosas, el monto de la indemnización que se fije para reparar el causado a las personas, no excederá de dos tercios de la indemnización fijada "

En comentario a estos preceptos transcritos, considero que deben de modificarse cuando existan daños tanto a las personas como a los bienes, toda vez que en tal caso, si no se llegare a cubrir el monto total de la indemnización por causa de muerte o por lesiones, debería no de limitarse a un monto dichas indemnizaciones, sino que por el contrario, debería primero y ante todo de indemnizarse a las personas y aún con detrimento de los bienes o cosas materiales y de relegarse a un lugar secundario a esta clase de indemnizaciones; ya que en ambas legislaciones se establece un límite en cuanto al monto de la cuantía referente a las personas. Y en tales casos debe de darse la primacía a la persona humana y de cubrir total y definitivamente a cada una de las personas dañadas en su persona o a sus familiares en caso de muerte, la indemnización respectiva.

Visto el panorama anterior, ya el comentario de los ordenamientos aéreos descritos, por lo que respecta a ambas legislaciones, creemos que nuestro ordenamiento es más técnico a la vez que más práctico, toda vez que establece soluciones más concretas a los diversos problemas que plantea la navegación aérea, y como lo hemos determinado en los párrafos descritos anteriormente en esta tesis profesional. Además de que la Ley Aérea de Panamá fué una copia casi íntegra de la Convención de Roma de 1952, referente a los daños causados a terceros en la superficie.

3o. - Código Aeronáutico Argentino. - Ahora nos corresponde el estudio de otra legislación extranjera, para el estudio relativo de los "Daños Causados a Terceros en la Superficie", para lo cual hemos escogido la de la República de Argentina.

Código Aeronáutico Argentino: Ley número 17285 del 17 de mayo de 1967. Capítulo II De los Daños Causados a Terceros en la Superficie:

Artículo 155. - La persona que sufra daños en la superficie tiene derecho a reparación en las condiciones fijadas por este Capítulo, con sólo probar que los daños provienen de una aeronave en vuelo o de una persona o una cosa caída o arrojada de la misma o del ruido anormal de aquella. Sin embargo, no habrá lugar a reparación si los daños no son consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado.

Artículo 156. - A los fines del artículo anterior se considera que una aeronave se encuentra en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje.

Artículo 157. La responsabilidad que establece el artículo 155 incumbe al explotador de la aeronave.

Artículo 158. - El que sin tener la disposición de la aeronave la usa sin consentimiento del explotador, responde del daño causado.

El explotador será responsable solidariamente salvo que pruebe que ha tomado las medidas adecuadas para evitar el uso ilegítimo de la aeronave.

Artículo 159. - La responsabilidad del explotador por daños a terceros en la superficie podrá ser atenuada o eximida si prueba que el damnificado los ha causado, o ha contribuido a causarlos.

Artículo 160. - El explotador es responsable por cada accidente, hasta el límite de la suma equivalente en pesos moneda nacional al número de argentinos oro que resulta de la escala siguiente, de acuerdo a la cotización que éstos tengan en el momento de ocurrir el hecho generador de la responsabilidad:

- 1o.) 2,000 argentinos oro para aeronaves cuyo peso no exceda de mil kilogramos;
- 2o.) 2,000 argentinos oro más $1\frac{1}{2}$ argentino oro por cada kilogramo que exceda de los mil, para aeronaves que pesan más de mil y no excedan de seis mil kilogramos;
- 3o.) 10,400 argentinos oro más 1 argentino oro por cada kilogramo que exceda de los seis mil y no exceda de los veinte mil kilogramos;
- 4o.) 25,000 argentinos oro más $1/2$ argentino oro por cada kilogramo que exceda de los veinte mil, para aeronaves que pesan más de veinte mil y no exceda de cincuenta mil kilogramos;
- 5o.) 43,600 argentinos oro más 0.37 de argentino oro por cada kilogramo que exceda de los cincuenta mil, para aeronaves que pesan más de cincuenta mil kilogramos.

La indemnización en caso de muerte o lesiones no excederá de 2,000 argentinos oro por persona fallecida o lesionada.

En caso de concurrencia de daños a personas y bienes, la mitad de la cantidad a distribuir se destinará preferentemente a indemnizar los daños causados a las personas. El remanente de la cantidad total a distribuir se prorrateará entre las indemnizaciones relativos a daños a los bienes y a la parte no cubierta de las indemnizaciones.

A los fines de este artículo, peso significa el peso máximo autorizado por el certificado de aereo navegabilidad de la aeronave.

Artículo 161. - Si existieren varios damnificados en un mismo accidente y la suma global a pagar excediese de los límites previstos en el artículo anterior, debe procederse a la reducción proporcional del derecho de cada uno, de manera de no pasar en conjunto, los límites antedichos.

Artículo 162. - El explotador no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones de este Capítulo que limitan su responsabilidad, si el daño proviene de su dolo o del dolo de personas bajo su independencia, actuando en el ejercicio de sus funciones.

El artículo 159 del Código Aeronáutica Argentina en su Capítulo II - de "Daños causados a Terceros en la superficie establece, el principio - general en su primera parte, que al efecto señala:

"La persona que sufra daños en la superficie tiene derecho a reparación en las condiciones fijadas en este capítulo, con sólo probar que los daños provienen de una aeronave en vuelo o una cosa caída o arrojada de la misma o del ruido anormal de aquélla".

Vemos que hasta con que las personas dañadas, que acrediten el - daño ocasionado y la relación de causalidad material existe entre el daño, tendrán derecho a indemnización por ese solo hecho, de haber demostrado el mismo. Este artículo fué adicionado, en lo que respecta a los - daños que se producen por el paso de la aeronave en espacio aéreo y por tal circunstancia ocasiona un daño, por el ruido anormal que origina; causa excepción a la regla general de que normalmente el ruido no ocasione - daño alguno, en condiciones normales y habituales de la aeronave.

Esta edición, no se encontraba en artículo 149, de la Ley número - 14307 de 15 de julio de 1954, que era la que establecía el principio general y la Ley posterior inmediata a la actual que comentamos. Por lo tanto con la nueva adición no es indemnizable el daño que resulta del solo hecho del paso de la aeronave a través del espacio aeronave conforme a - las reglas de circulación aplicable, por que de otra manera, se coartaría el principio de libertad de circulación aérea.

Nuestra legislación nacional, en lo que se refiere al principio general, del Código Aeronáutica Argentina; es el sistema seguido por el artículo 351, primer párrafo de la Ley de Vías General de Comunicación, que establece el principio general de que: "Cuando por la operación de una aeronave o por objetos desprendidos de la misma se causen daños a la persona o a las cosas que se encuentran en la superficie, nacerá la responsabilidad con solo establecer la existencia del año y su origen". Vemos que - ambos ordenamientos jurídicos se han basado en el principio de la responsabilidad objetiva o riesgo creado tomada de la Convención de Roma de - 1933 y la cual ya estudiamos.

Por lo que respecta a la adición hecha por el legislador argentino, - al principio general, hacemos la misma observación en lo transcrito en el comentario del artículo 182 de la Ley Aérea de Panamá.

En su segunda parte del artículo 155, del Código Aeronáutica Argentino, que indica "...No habrá lugar a reparación si los daños no son con - secuencia directa del acontecimiento que los ha originado". Esta parte no necesita comentario.

El artículo 156, del Código Aeronáutico Argentino, señala la extensión de la responsabilidad en el tiempo, que se extiende "...desde que se aplica la fuerza motriz para despejar hasta que termina el recorrido de aterrizaje". Entendiéndose por lo tanto que los daños producidos por evolucion -

nes de la aeronave en la superficie, que no tenga por finalidad inmediata obtener el despegue, no se encuentra comprendido en el artículo 156.

Es contrario a la Teoría de la Responsabilidad Objetiva o del Riesgo Creado, este artículo que se comenta; toda vez que por el uso de mecanismos peligrosos y por la velocidad que desarrollan, no responden por el daño ocasionado. Sería el caso de que el comandante de la aeronave al realizar las evoluciones necesarias para llevar la Aeronave hacia el andén de pasajeros, y por tal motivo se precipite hacia patios o salones, en los cuales se encuentre las personas que van a recibir o a despedir a los pasajeros. Con tal situación se ocasionan daños a terceros en la superficie y no se es responsable por dichos daños; según el Código Aeronáutico Argentino, sino es el caso que se aplique la fuerza motriz para despegar, solo en tal circunstancia se podrá responsabilizar de los daños a terceros en la superficie.

Nuestra Ley de Vías de Comunicación, indica en el artículo 351 párrafo tercero, que "... Se entiende por operación de una aeronave todo movimiento de la misma en tierra o durante el vuelo, realizados bajo sus propios medios motores." Por lo tanto, en nuestra legislación aérea la regla general es: Que todo movimiento de la misma bajo sus propios medios motores, que ocasione un daño, será responsable de las indemnizaciones, correspondientes a los damnificados por los daños ocasionados a los terceros en la superficie. Siendo más apegada nuestra legislación a la Teoría de la Responsabilidad Objetiva o del Riesgo Creado.

Artículo 157.- del Código Aeronáutico Argentino señala a quien corresponde la responsabilidad, ante la Ley por los daños que se causan a terceros en la superficie, o sea al explotador de la aeronave. Encontramos asimismo que en el artículo 65, 66 y 67 de dicho ordenamiento estatuye quien tiene el carácter de explotador al decir: Artículo 65. "Este Código denomina explotador de la aeronave a la persona que la utiliza legítimamente por cuenta propia, aún sin fines de lucro".

Artículo 66.- "El propietario es el explotador de la aeronave salvo cuando hubiese transferido ése carácter por contrato debidamente inscrito el contrato, el propietario y el explotador serán responsables solidariamente de cualquier infracción o daños que se produjesen por causa de la aeronave.

Artículo 67 - Párrafo segundo"... En caso de no haberse inscrito el contrato, el propietario y el explotador serán responsables solidariamente de cualquier infracción o daños que se produjesen por causa de la aeronave.

Artículos que no necesitan comentarios. Nuestra legislación, en el artículo 351 párrafo segundo señala "... Este responsabilidad recaerá sobre quien tenga, ya sea la propiedad, ya la posesión de la aeronave. Que a su vez con el artículo 371 de dicho ordenamiento, el cual habla del Registro Aeronáutico Mexicano, y el que señala que diferentes títulos o contratos deben ser inscritos ante esa Institución.

Artículo 158 del Código Aeronáutico, señala a las personas que según dicho ordenamiento son responsables ante la Ley por los daños que se causan a los terceros en la superficie; establece una doble situación jurídica, tanto de la persona que usa indebidamente la aeronave como la del explotador que no ha tomado las precauciones necesarias para evitar el uso ilegítimo de la misma, estableciéndose para esta última situación la responsabilidad solidaria, que tiene el carácter de una sanción por la negligencia incurrida por parte del explotador.

Nuestra legislación indica quienes son las personas responsables por los daños causados a los terceros en la superficie, en el párrafo segundo del artículo 351. Indica que la responsabilidad recaerá en el propietario o el poseedor de la aeronave y conforme el artículo 371 inciso I, determina quien es el explotador de la aeronave o en el último de los casos, quien es el propietario ante el Registro Aeronáutico Mexicano.

En el artículo 159 del Código Aeronáutico Argentino, nos habla de la culpa de la víctima, cuando ha existido concurrencia, pudiendo ser eliminada o disminuida la responsabilidad por los daños causados a terceros en la superficie; ya que la persona que los hubiere sufrido, ha contribuido a causarlo o ha causado el daño.

En nuestro ordenamiento legal no existe la disminución de la responsabilidad por la situación antes descrita, solamente la de eliminación de responsabilidad por parte del explotador aéreo, cuando los daños provengan de falta propia de la víctima. Así lo señala el artículo 353 de nuestro ordenamiento aéreo en el inciso primero, deberá de ser demostrado por el explotador aéreo, y una vez que se haya probado la responsabilidad de la víctima, deberá ser responsabilizado de acuerdo con la legislación del derecho común; ya se trate del orden penal o del civil, y en caso de que no exista culpa o negligencia de las partes se deberá de estar a lo establecido por el artículo 1914 del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales.

Vemos que nuestra Ley de Vías Generales de Comunicación no habla del problema que resulta cuando existe concurrencia de culpas por ambas partes, explotador y víctima del daño y consideramos que deberá de apli

carse la regla general antes señalada y de acuerdo con el artículo 4o. de la Ley de Vías Generales de Comunicación en su inciso IV.

Nuestro ordenamiento hace mención al caso especial de actos de un tercero, con la intención de causar un daño a la aeronave, a la víctima o a las cosas transportadas. Aún cuando nuestra legislación lo considera una excluyente de responsabilidad para el explotador, esta legislación - extranjera Argentina y la de Panamá, no indican nada al respecto, por lo cual se deberá de entender que debe de interpretarse dichos artículos en tal sentido; o sea que si el explotador aéreo llega a probar la culpabilidad del tercero causante del daño, será excluido de cualquier responsabilidad que ocasionare el aparato aéreo, haciéndole responsable al tercero en los términos de los preceptos del usuario legítimo, que es el caso en el que se encontraría el tercero o sea el causante del daño.

Los artículos que anteceden o sean los 160 y 161 del Código Aero - náutico Argentino, para mi criterio, merecen la misma reflexión que se hizo a la Ley Aérea de Panamá, en el sentido de que los daños que se originan tanto a las personas como a los bienes o cosas, deben de ser modificados, toda vez que la persona humana debe ser tutelada ante todo por el derecho, y tener la primacía antes que los bienes o cosas materiales, y no limitar a la persona humana de una indemnización que en el último de los casos debería de corresponderla aún con detrimento de las cosas materiales.

Es necesario que se modifique a nuestro criterio el artículo 352 en su párrafo tercero de la Ley de Vías Generales de Comunicación, en el sentido de que el límite total de la indemnización en caso de muerte o lesión

nes a las personas y daños a los bienes materiales, deberá de ser cubierto primeramente los daños causados a las personas en su totalidad a cada una de éstas y en caso de que no se cubra el importe establecido para cada una de ellas, deberá ser repartido en partes proporcionales y si sobrare un remanente de dicha cantidad, con ella se cubrirán los daños causados a los bienes o cosas, pero sin menoscabo de la persona humana, como se encuentra establecido en la actualidad.

El artículo 162 nos indica el caso de que exista dolo por parte del explotador o de sus dependientes, al ocasionarse el daño, tratándose de culpa de los dependientes, se exonera la responsabilidad, al probar que tomó las medidas adecuadas para evitar el daño. De lo contrario y tratándose de los dos casos descritos, el explotador será responsable para con los damnificados y sin que se limite la responsabilidad establecida por la Ley.

En nuestro artículo 352 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, en su párrafo noveno, vemos que es el único que habla acerca de limitar la responsabilidad del explotador para el caso de no haber garantizado la indemnización establecida en ese artículo. Dado que no habla este artículo del dolo en que pudiera incurrir el explotador de la aeronave, deberá de estarse a lo dispuesto por el artículo 343 último párrafo, que habla de la responsabilidad por daños a pasajeros y el cual hace mención a esta circunstancia, ya se trate del explotador aéreo o de sus dependientes o empleados. Además de relacionarse con el 356 de dicho ordenamiento aéreo, que hace mención de que además podrán ejercitarse las sanciones penales a que se hayan hecho acreedores, con motivo de los daños

ocasionados tanto a las personas como a los bienes o cosas, el explotador aéreo o sus dependientes o empleados.

Visto lo anterior en las legislaciones descritas es necesario que se unifiquen los criterios de los diversos países latinoamericanos y así poder ser creadores de una doctrina que se encuentre afín a nuestros problemas, tanto sociales como económicos y para el mejor logro de nuestras finalidades.

CONCLUSIONES

PRIMERA. - La responsabilidad objetiva, basada en el riesgo creado, - como base fundamental del Derecho Aeronáutico, encunanto - a daños a terceros en la superficie ocasionan las aerona -- ves cuando se encuentran realizando su finalidad, que es - la aereonavegación.

SEGUNDA. - La unificación normativa de estos principios de la respon - sabilidad objetiva, mediante la celebración de una nueva - Convención Internacional que revise y modifique una vez - que se hayan estudiado las convenciones anteriores que - sobre daños a terceros en la superficie se han elaborado - y a las cuales nos hemos referido y tomado en cuenta, -- las nuevas modalidades y condiciones que se presentan - en el Derecho Aéreo, con la técnica espacial que lleva -- adelante en la actualidad.

TERCERA. - Como consecuencia de la anterior conclusión, el estudio - doctrinario de la institución del seguro aéreo y la cual se - encuentra íntimamente relacionada con la responsabilidad - objetiva y así poder poner a salvo al damnificado, de los - riesgos que la aeronavegación ha creado.

CUARTA.- El estudio forzoso y necesario a los principios y normas - que rigen el capítulo de los daños causados a terceros en la superficie, de nuestro ordenamiento de la Ley de Vías- Generales de Comunicación, por parte de legisladores y - jurisconsultos, de manera que nuestro Derecho no quede - a la zaga de otras legislaciones que empiezan a realizar - estudios sobre el nuevo horizonte del Derecho Espacial.

QUINTA.- La preocupación por parte de esta Honorable Facultad de Derecho, de la cátedra del Derecho Aereonáutico, en todos sus aspectos, toda vez que esta actividad humana - tiende a traer consigo nuevos horizontes, en los cuales - habrá de tener una gran ingerencia la cultura humana.

BIBLIOGRAFIA:

- Borja Soriano Manuel. - "Teoría General de las Obligaciones" Derecho Civil. Tomo III, Robredo.
- Colón y Capitant. "Elementos de Derecho Civil" Tomo III, Editorial Reus, Madrid, 1924
- Colombo A. Leonardo. - "La Culpa Aquiliana" 2a. Edición Tipográfica Editorial Argentina, 1947.
- Bonet Correa José. - "La Responsabilidad en el Derecho Aéreo" Junta de Estudios Económicos y Jurídicos y Sociales", Madrid 1963.
- Francoz Rigalt Antonio. - "Principios de Derecho Aéreo" 1939.
- Gay de Montella Rafael. ' "Principios de Derecho Aeronáutico" Editorial Depalma del Río. Buenos Aires, 1950.
- García Téllez Ignacio. "Motivos, Colaboración y Concordancia del Nuevo Código Mexicano"
- De Pina Rafael. - "Derecho Civil Mexicano. "Elementos de Derecho Civil"
- Hamilton Eduardo. - "Manual de Derecho Aéreo" Editorial Jurídica de Chile. Santiago de Chile, 1960.
- H. Ruiz Francisco. - "Breves Consideraciones sobre la Responsabilidad Civil" Publicación en la Revista de la Escuela Nacional de Jurisprudencia, Tomo VIII, abril y junio de 1946 # 30.
- Rodríguez Jurado Agustín. - "Teoría y Práctica del Derecho Aeronáutico". Editorial Depalma, Buenos Aires 1963.
- Lena Paz Juan A. "Compendio de Derecho Aeronáutico" Editorial Bibliográfica Argentina, Buenos Aires, 1963.

- Planiol. "Tratado Elemental de Derecho Civil" (De las - Obligaciones). Traducción de José M. Cajica. - Puebla, 1945.
- Rojina Villegas Rafael. "Compendio de Derecho Civil" Tomo III. Robredo.
- Alvaro Bauza Araujo. "Principios de Derecho Aéreo." Montevideo, - 1955.
- Cortina B. Carlos. "Responsabilidad y Seguros en el Derecho Aereo- nautico" Tesis, México, 1961.
- Gloria Arreondo - Enriqueta. "El Abordaje en el Derecho Aereonáutico". Tesis 1963, México.
- Picone Segura Ale_ jandro. "La Responsabilidad Civil en el Transporte Aé - reo", Tesis, México, 1957.
- López Domínguez Pablo. "La Coalición Aérea". Tesis, México 1962.

BIBLIOTECA CENTRAL
U. N. A. M.