

24/19



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES
"ARAGON"
CIENCIAS POLITICAS

LA RESPONSABILIDAD INTERNACIONAL EN
LOS ACCIDENTES AEREOS.

FALLA DE ORIGEN

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN
RELACIONES INTERNACIONALES
P R E S E N T A ;
ROSA MARIA VERA BLANCO



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 está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

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

I N D I C E

PAGS.

LA RESPONSABILIDAD INTERNACIONAL EN LOS ACCIDENTES AEREOS

INTRODUCCION

1. RESPONSABILIDAD INTERNACIONAL.

- 1.1 Concepto e importancia de responsabilidad en - el ámbito internacional.
- 1.2 Clasificación de los diferentes tipos de res - ponsabilidad.
 - 1.2.1 Responsabilidad contractual
 - 1.2.2 Responsabilidad extracontractual
 - 1.2.3 Responsabilidad subjetiva
 - 1.2.4 Responsabilidad objetiva

2. RESPONSABILIDAD AEREA INTERNACIONAL.

- 2.1 Concepto y clasificación de responsabilidad - aérea.
- 2.2 Principios de responsabilidad aeronáutica en - el transporte de personas y cosas.
 - 2.2.1 Normas de aplicación en el transporte - aéreo según el Convenio de Varsovia.
 - 2.2.2 Términos de aplicación de responsabili - dad.
- 2.3 Responsabilidad en el transporte sucesivo
- 2.4 Responsabilidad en el transporte combinado
- 2.5 Responsabilidad en el transporte gratuito
- 2.6 Responsabilidad por daños causados a terceros
 - 2.6.1 Convenio de Roma de 1933
 - 2.6.2 Convenio de Bruselas de 1938
 - 2.6.3 Convención de Roma de 1952
- 2.7 Responsabilidad por abordaje
- 2.8 Límites y sistemas de responsabilidad

- 2.8.1 Límites de responsabilidad causados a personas y cosas transportadas.
- 2.9 Causales de exoneración de responsabilidad
 - 2.9.1 Exoneración de responsabilidad en el abordaje.
 - 2.9.2 Exoneración de responsabilidad en el caso de pasajeros y cosas transportadas.
 - 2.9.3 Exoneración de responsabilidad por daños a terceros en la superficie
 - 2.9.4 Otras causales de exoneración
 - 2.9.5 Causales de exoneración no contempladas - por la ley
- 2.10 Responsabilidad derivada de la búsqueda, asis - tencia y salvamento
 - 2.10.1 Búsqueda
 - 2.10.2 Asistencia
 - 2.10.3 Salvamento
 - 2.10.4 Indemnización por asistencia y salvamento
- 3. CONVENIOS MULTILATERALES SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL AERONAUTICA.
 - 3.1 Generalidades
 - 3.2 Convenio de Varsovia de 1929
 - 3.2.1 Títulos de transporte
 - 3.2.2 Sistemas de responsabilidad
 - 3.3 Protocolo de La Haya de 1955
 - 3.4 Protocolo de Montreal de 1966
 - 3.5 Protocolo de Guatemala de 1971
 - 3.6 Protocolo de Montreal de 1975
 - 3.7 Protocolo de Guadalajara de 1961
- 4. SEGURO AERONAUTICO.
 - 4.1 Generalidades

- 4.2 Contrato de seguro aeronáutico
 - 4.2.1 Contrato de seguro nominado
 - 4.2.2 Contrato de seguro comercial
 - 4.2.3 Contrato de adhesión
 - 4.2.4 Contrato consensual
 - 4.2.5 Contrato bilateral
 - 4.2.6 Contrato oneroso
 - 4.2.7 Contrato de ejecución sucesiva o duración
 - 4.2.8 Contrato de buena fe
 - 4.3 Seguros que cubren el riesgo de la aeronavegación
 - 4.3.1 Seguro contra accidentes de personas incluyendo al personal aeronavegante.
 - 4.3.2 Seguro contra daño de aeronaves (seguro de - casco) y cosas transportadas
 - 4.3.3 Seguro de responsabilidad civil
 - 4.4 Seguro de vida individual
 - 4.5 Seguro aeronáutico en nuestro país
 - 4.5.1 Ley sobre el contrato de seguro
5. ANALISIS CRITICO DEL SEGURO AERONAUTICO EN EL AMBITO-INTERNACIONAL.

CONCLUSIONES

BIBLIOGRAFIA

HEMEROGRAFIA

DOCUMENTOS

I N T R O D U C C I O N

La aeronave, como medio de transporte, no sólo ha contribuido al desarrollo económico, político y social de los diversos países, sino ha estrechado sensiblemente las relaciones internacionales en el plano mundial.

A pesar del perfeccionamiento de las aeronaves y de los medios que en superficie velan por la seguridad aérea existen algunos inconvenientes (el crecimiento del tráfico, el mayor volumen de las nuevas aeronaves, la rapidez con que las mismas se desplazan, etc.), los cuales pueden producir múltiples accidentes aéreos e, incluso, llegan a deteriorar las buenas relaciones internacionales existentes entre los diversos países.

Un accidente aéreo puede producir pérdidas no cuantificables por el elevado número de personas y mercancías transportadas (las cuales pueden salir afectadas) y, en algunas ocasiones, producir daños a terceros en la superficie.

Las situaciones antes mencionadas requieren de la elaboración de nuevas normas que regulen la aviación y, además, solucionen una serie de problemas, tales como: la insuficiencia al tratar de determinar quiénes son los responsables de los daños y perjuicios por los cuales deben responder los portadores u operadores aéreos, optando por los sistemas de responsabilidad, basados o no en la culpa de aquéllos; y la necesidad de establecer nuevos límites máximos de responsabilidad y causales de exoneración que permitan liberar de la misma a quienes causen daños y perjuicios.

Como hemos visto, la aviación constituye un instrumento importante en el desarrollo económico, político y social de los Estados al facilitar el desplazamiento rápido de las personas, carga y correo a nivel nacional e internacional: adede-

más, es una actividad que se desenvuelve dentro de un marco multilateral, el cual comprende aspectos jurídicos, económicos, y técnicos.

En el ámbito jurídico surgen una serie de organizaciones y convenios internacionales con el objeto de regular la actividad aeronáutica. La OACI (Organización de la Aviación Civil Internacional), que tiene por objeto unificar las normas internacionales de la aviación comercial y elaborar convenios internacionales, los cuales uniformen las condiciones del contrato de transporte aéreo internacional y regulen la responsabilidad del transportador aéreo. Y la Asociación Internacional de Transporte Aéreo "IATA", como asociación privada, ha tratado de velar por la seguridad, eficacia y rendimiento del transporte aéreo, salvaguardando los intereses de los pasajeros y transportadores. Además, ha contribuido para que exista mayor cooperación entre las líneas que cuentan con servicios internacionales.

Pero no obstante los ejemplos anteriores, si analizamos el aspecto económico a nivel internacional, es necesario buscar nuevas normas de colaboración e integración aérea para optimizar los recursos existentes y evitar la multiplicidad de pequeñas compañías; tratar de equilibrar la capacidad ofrecida en relación con la demanda de transporte aéreo y reducir los costos de operación hasta donde sea posible.- Todo ello, con el objeto de lograr un desarrollo armonioso de la aviación a nivel nacional e internacional.

En el ámbito técnico, los Estados han hecho esfuerzos por tratar de unificar su legislación interna, para poder brindar una mayor seguridad en éste campo.

Con el presente trabajo se intenta dar una visión gene

ral de las normas existentes en materia de responsabilidad aeronáutica internacional, para poder hacer un estudio crítico y comparado de las mismas, visualizando la conveniencia e inconveniencia de la intervención de las legislaciones internas o gobiernos de los Estados, en el transporte aéreo internacional.

En el primer capítulo hablaremos de la Responsabilidad Internacional, haciendo un estudio de los elementos que han servido de base para la instrumentación de las normas actualmente en vigor, con el objeto de aplicarlos al estudio de la responsabilidad en el ámbito de la actividad aeronáutica.

Del mismo modo daremos a conocer la importancia de las relaciones internacionales en lo que respecta a la responsabilidad por accidentes de aviación y la gran relevancia de ésta dentro del Derecho Aeronáutico y Derecho Internacional Público y Privado.

La Responsabilidad Aérea Internacional la tratamos en el segundo capítulo dando a conocer su concepto, clasificación, principios, normas de aplicación en el transporte aéreo y, principalmente las necesidades de la aviación en relación a los viajes hechos por las empresas aéreas así como la gran demanda a la que se enfrenta este tipo de ejercicio, haciendo inevitable la confrontación de la empresa aérea respecto a los problemas que se puedan presentar en un accidente aéreo.

En este capítulo abordaremos también las normas vigentes de la Convención de Bruselas de 1938, de Roma de 1933 y de Roma de 1952 sobre la responsabilidad que emana de los daños y perjuicios causados a personas o propiedades de terceros en la

superficie.

En este mismo capítulo intentaremos dar alternativas de solución a los problemas de responsabilidad, considerando necesario hacer un estudio de los elementos aplicables a la legislación aérea nacional e internacional, los cuales garantizan el desplazamiento de pasaje y carga en forma regular, precisa, rápida y segura. Es decir, no se trata únicamente de revisar conceptos sino de conocer los hechos, condiciones y circunstancias derivadas de la utilización de la aeronave, mismas que ayuden a evitar múltiples errores manifestados en la aplicación de normas individuales provocando así confusiones y problemas entre los Estados, deteriorando las relaciones internacionales las cuales se han estrechado sensiblemente en el plano mundial.

En el tercer capítulo, haremos referencia a los Convenios Multilaterales sobre Responsabilidad Aeronáutica, destacando su importancia en la legislación aérea internacional. En éste sentido haremos énfasis a la reconocida penetración que tiene la Convención de Varsovia de 1929, la cual se refiere a la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional.

Por su importancia en éste campo, no podemos dejar de mencionar los protocolos complementarios tales como La Haya de 1955, Guatemala 1971, Guadalajara de 1961, sobre el tema de responsabilidad del transportador de hecho o transporte convenido con otra persona, y los acuerdos de Montreal de 1966 y 1975 celebrados por un conjunto de compañías aéreas que tienen como punto de partida, escala o destino, Estados Unidos de América.

También, intentaremos probar que los convenios y acuerdos que rigen actualmente el transporte aéreo lo hacen de manera contradictoria e incompleta, existiendo

tiendo divergencia en la aplicación de leyes en el plano internacional y donde las legislaciones internas o nacionales optan en varias ocasiones por sistemas de responsabilidad que permanecen atrasados frente a las exigencias que presenta actualmente la aeronáutica.

El seguro aeronáutico lo tratamos en el cuarto capítulo, destacando la participación de las compañías aseguradoras y las funciones desempeñadas por las mismas en el dado caso de existir pérdida parcial o total de los bienes asegurados.

Asimismo, mencionaremos la importancia del seguro en materia aeronáutica, dando a conocer el papel que juega el contrato de seguro que cubre el riesgo de la aeronavegación.

Finalmente, haremos un análisis crítico del seguro aeronáutico en el ámbito internacional, con el objeto de profundizar en los problemas que atañen a la aviación y poder tomar medidas correctivas las cuales permitan la correcta aplicación de las normas en los accidentes aéreos.

El tema de accidentes aéreos es en términos generales muy amplio, complicado, no suficientemente maduro, donde el aspecto de responsabilidad tiene diferentes proyecciones y además, reviste aspectos novedosos e interesantes sujetos a la exploración, los cuales intentaremos estudiar minuciosamente con el objeto de poder contribuir a la unificación y perfeccionamiento de la legislación aplicable en el ámbito internacional.

1. RESPONSABILIDAD INTERNACIONAL

1.1 Concepto e Importancia de la Responsabilidad en el Derecho Internacional.

Max Sorensen define la responsabilidad internacional como "la obligación que se deriva de la violación o incumplimiento del deber internacional". (1)

El mismo autor afirma que los elementos esenciales para el establecimiento de la responsabilidad internacional pueden resumirse de la siguiente manera:

" 1) Existencia de un acto u omisión que viola la obligación establecida por una regla de derecho internacional vigente entre el Estado responsable del acto u omisión y el Estado perjudicado por dicho acto u omisión".

" 2) El acto ilícito debe ser imputable al Estado como persona jurídica".

" 3) Debe haberse producido un perjuicio o un daño como consecuencia del acto ilícito. Sin embargo, en las relaciones interestatales el concepto del daño no tienen un carácter esencial material o patrimonial. Los actos ilícitos lesivos de intereses no materiales originan una reparación adecuada, aunque no hayan tenido como resultado una pérdida pecuniaria para el Estado reclamante". (2)

La Comisión de Derecho Internacional de la Organización de las Naciones Unidas sustituyó el término de imputación por el de atribución (sin figurar en éste el concepto de culpabilidad). Por imputación se entiende: establecer la relación --

(1) Sorensen, Max. Manual de Derecho Internacional Público. - pp. 508'

(2) Idem.

causal entre la acción u omisión del Estado. Y por atribución: es la relación que existe entre la intención ilícita (falta o culpa) y negligencia del individuo cuya conducta se atribuye al Estado.

Algunos autores consideran que el concepto de culpa no es aplicable al Derecho Internacional, pero de hecho tal afirmación nos conduce a conclusiones erróneas, pues para que surja la responsabilidad jurídica internacional, es necesario -- que exista la culpabilidad del Estado, o también llamada violación por acción u omisión de la norma de derecho internacional, existiendo por parte del Estado, voluntad de cometer la violación antedicha.

El requisito previo a la violación del derecho internacional por omisión, es la existencia de culpa la cual debe -- complementarse con un elemento subjetivo. Es decir, el Estado se considera responsable al momento que deja de cumplir -- con el deber internacional de usar la debida diligencia u -- obligación preexistente por cuya violación es responsable.

Por lo que a la teoría del riesgo respecta, Sorensen -- afirma que "el principio de responsabilidad por riesgo, se deriva de quien por utilidad o placer introduce algo peligroso a la sociedad. Dicha persona queda como responsable de cualquier accidente que de ello pueda derivarse, aún cuando no se le pueda atribuir culpa o negligencia alguna". (3)

Esta teoría por su alto grado de probabilidad de existencia de daños, ha sido adoptada por legislaciones nacionales -- de algunos países para poder resolver problemas derivados de la navegación aérea tales como: riesgos aéreos (accidentes o siniestros de orden natural) a que están expuestas las aeronaves durante el curso de un viaje.

(3) Sorensen, Max. Op.cit. pp. 510-511.

En el Derecho Internacional, dicha teoría se aplica principalmente en los principios claramente definidos por las convenciones internacionales, la cual podemos ejemplificar con - La Convención de Roma de 1952, referente a daños causados a - personas en tierra, por aeronaves extranjeras, existiendo reconocimiento de la responsabilidad absoluta por riesgo, es decir, son aplicaciones que se refieren a la responsabilidad civil de acuerdo con el Derecho interno aplicable. Sin embargo, los Estados que hayan convenido en la aplicación de este principio en las convenciones, afectarán las reglas de responsabilidad internacional en estos campos.

La responsabilidad absoluta en el Derecho Internacional se deriva de los daños y perjuicios causados por el lanzamiento de objetos, al espacio exterior, y su caída a la tierra.

Uno de los riesgos más comunes en la aplicación de la -- doctrina de la responsabilidad absoluta es que las actividades que causen daño sean consideradas peligrosas pero no ilícitas.

De lo antes mencionado, podemos concluir que no existe - un principio general que permita establecer una legislación - internacional para la navegación aérea. Es decir, los reglamentos nacionales, en práctica niegan la validez del Derecho Internacional principalmente cuando su aplicación se limita a las normas nacionales internas de cada país, presentando problemas de interpretación y errónea aplicación de sus normas.

1.2 Clasificación de los Diferentes Tipos de Responsabilidad.

En materia de responsabilidad civil se distinguen, según su naturaleza los diferentes tipos de responsabilidad, los -- cuales podemos clasificar como sigue:

1) Responsabilidad contractual

- 2) Responsabilidad extracontractual
- 3) Responsabilidad subjetiva
- 4) Responsabilidad objetiva

Estos tipos de responsabilidad se fundan en las normas de derecho interno de cada país, las cuales establecen como principio general, la responsabilidad obligatoria del daño ocasionado, mismo que debe ser cubierto en forma íntegra y sin límites, por medio de una indemnización. La obligación a la que nos referimos puede nacer de la existencia de un contrato o de los hechos acontecidos, aunque en el desarrollo de los mismos no haya existido culpa ni negligencia del obligado a reparar.

El inciso número tres, surgió de la necesidad de proteger a las empresas de transporte aéreo, frente a la gravedad del riesgo aeronáutico y de las cantidades que como consecuencia de un accidente podría verse obligada a pagar la empresa transportista limitando de esa manera, el monto de la responsabilidad asumida por el transportista en el caso de ocurrir daños casi imposibles de amparar.

En el punto número cuatro, no se permite extender más allá la responsabilidad no exonerable e ilimitada del transportista ya que eso significaría llevarlo fuera de los límites del contrato mismo, y del sistema de responsabilidad teniendo como consecuencia el no poder sancionar al transportista en el caso de dolo suyo o de sus dependientes, pues se trata de un contrato de adhesión donde las cláusulas impuestas al transportista tienden a favorecer su posición.

Por lo que al dolo del transportista respecta, se han suscitado controversias en el plano internacional al considerar otras faltas equivalentes al dolo. Por lo anterior considero que la responsabilidad contractual aeronáutica altera y modi

fica los principios básicos de la responsabilidad del derecho interno en cada país como consecuencia del hecho técnico, el cual se centra en la naturaleza de los riesgos aeronáuticos - de distinta naturaleza, tales como: error de cálculo, de navegación, uso inadecuado del instrumental, cartas de navegación rotura de alguna de sus partes por fatiga del material dentro del período de su utilización habilitada, los cuales piden y justifican una distinta regulación jurídica.

1.2.1 La responsabilidad contractual.

Según Limoine es "aquella que nace de la inejecución o mala ejecución de un contrato". (4) Esta surge por el incumplimiento de una obligación establecida en un convenio, donde la parte responsable debe indemnizar el daño ocasionado acreditando al mismo tiempo la existencia de la obligación, su incumplimiento y, el perjuicio sufrido, sin ser necesaria la demostración de culpa por parte del deudor.

Según Chauveau, el sistema de responsabilidad contractual en los países anglosajones y latinos se esquematiza en cuatro aspectos esenciales:

- "1) La imposición de una obligación de diligencia al transportista al no poderle imponer una obligación de resultado derivada del hecho técnico, riesgos del transporte aéreo y razones ajenas al contrato de transporte aeronáutico.
- 2) La inversión de la carga de la prueba, en interés de los usuarios.
- 3) La limitación en valor de esa responsabilidad.

(4) Rodríguez Jurado, Agustín. Teoría y Práctica del Derecho-Aeronáutico. pp. 253-254.

- 4) La declaración de nulidad de toda cláusula tendiente a restringir, evitar o anular la responsabilidad" -- (5).

El punto número uno se refiere a la obligación positiva y posible de probar por parte del transportista que ha operado la aeronave en todas sus fases, o mejor dicho, dentro de las condiciones técnicas que permitan dar un grado de seguridad a las operaciones aeronáuticas.

El punto número dos, se refiere a la inversión de la carga de la prueba por parte de quien reclama la reparación del daño. Es decir, esto podrá suceder cuando el daño sea causado por la víctima o por la inconducta de la misma, provocando el accidente.

1.2.2 La Responsabilidad Extracontractual

Según su naturaleza, nace de un acto ilícito que de acuerdo con los principios ya establecidos puede o no derivar se de un delito o de la llamada acción u omisión culposa o no culposa. En este caso, el damnificado puede lograr la indemnización con el solo hecho de probar la culpa del autor que produjo el daño.

Los elementos del régimen de responsabilidad extracontractual según señala Rodríguez Jurado son:

- "-La dificultad de probar la culpa del explotador de la aeronave causante del daño.
- La imposibilidad de preveer el monto de daños que el accidente puede producir.

(5) Ibidem. pp 252.

- La necesidad de asegurar el efectivo pago de las indemnizaciones correspondientes". (6)

En el primer punto, será muy difícil probar la culpa, -- principalmente cuando el daño es causado por riesgo, vicio de la aeronave o culpa de un tercero por quien no debe responder el explotador.

El segundo punto, se refiere al resarcimiento de los daños el cual consistirá en la reposición de las cosas a su estado anterior y, si fuera imposible de cubrir por el monto -- tan elevado de los daños, se tratará de indemnizar al damnificado monetariamente.

El tercer punto se refiere a la reparación integral del daño ocasionado, bajo cualquier condición.

De lo anterior, podemos decir que, la responsabilidad extracontractual es consecuencia de actos lícitos e ilícitos, - los cuales deberán ser cubiertos en su totalidad sea cual fuere su causa.

1.2.3 La Responsabilidad Subjetiva

Se basa en la noción de la culpa. (Art. 512 del Código - Civil). En éste tipo de responsabilidad siempre existe una - relación causal entre el daño o perjuicio causado y la acción u omisión del sujeto.

Algunas de las legislaciones exigen para cierta categoría de daños una acción culposa en contra del responsable, -- por incumplimiento. (7)

En cuanto a los límites de responsabilidad subjetiva, -

(6) Rodríguez Jurado, Agustín. Op. cit. pp.273

(7) Ibidem. pp. 273-274.

podemos decir, que estos se imponen con el objeto de tener un mejor equilibrio jurídico frente a la posición de desamparo del bien jurídico protegido (terceros en superficie) en que el sistema objetivo pudiese dejar al explotador causante del daño.

Concluyendo, este régimen no ha dado hasta la fecha una solución práctica al sistema basado en la culpa, haciendo difícil comprobar la acción culposa del sujeto cuando el daño proviene de una aeronave en vuelo, abordaje aéreo (colisión entre dos o más aeronaves en vuelo) o actividades de búsqueda asistencia y salvamento.

1.2.4 La Responsabilidad Objetiva

Se fundamenta en la teoría del riesgo sin culpa, y como consecuencia de la misma, existe una estrecha relación entre el hecho causa (generado) y el hecho efecto (consecuencia). En dicha responsabilidad, todo el que cause daño a otro, dentro o fuera de la relación contractual, esta obligado a la reparación del daño o perjuicio aunque de su parte no exista culpa (8).

En el caso antes mencionado los daños causados por una aeronave u objeto caído de la misma, dan derecho a la reparación del daño, con el solo hecho de probar que estos provienen de una aeronave.

Este sistema también es aplicable a aquellos casos en que la aeronave productora del daño este en tierra. Es decir, éste sistema se regirá, desde el momento a partir del cual la aeronave por sus propios medios comienza a moverse para emprender el vuelo, y termina en el momento en que habiendo fi-

(8) Lena Paz, Juan. Compendio de Derecho Aeronáutico. pp. 90

nalizado el vuelo deja de moverse por sí misma (daño producido por una aeronave durante su carreteo).

En cuanto a la subjetividad del sistema rector de la responsabilidad por daños a terceros en la superficie, podemos decir que sólo se admite causal de exoneración de responsabilidad para el explotador, cuando sobre quién pesa la obligación sea el causante del daño o, cuando el tercero damnificado haya contribuido con el mismo.

Por una parte podemos decir, que la necesidad de limitar la responsabilidad por daños causados a terceros en superficie se apoya en fundamentos prácticos (defectos de alguna pieza de la aeronave) los cuales permiten cubrir el riesgo mediante seguros evitando así el juego del sistema principalmente cuando el deudor es insolvente.

Por otra parte, los límites máximos en el sistema de responsabilidad objetiva se establecen, con el objeto de proteger a la aeronavegación frente a un accidente que incluso puede provocar la ruina del operador aéreo.

Así podemos concluir: Para que se de este tipo de responsabilidad, debe existir relación entre una y otra causa o entre la actividad del autor y el evento dañoso el cual se atribuye más que al autor material, al descuido del explotador o defecto de alguna pieza de la aeronave.

2. RESPONSABILIDAD AEREA INTERNACIONAL

2.1 Concepto y Clasificación de Responsabilidad Aérea.

Lena Paz define la responsabilidad aérea como "la obligación que pesa sobre el explotante, de reparar los perjuicios ocasionados por la utilización de la aeronave según su destino específico". (9)

La responsabilidad aeronáutica se caracteriza por el - - ejercicio de la navegación aérea u operación de la aeronave - en vuelo, circulación aérea y actividades desarrolladas en -- aeródromos o aeropuertos. Es decir, para poder aplicar las -- normas que rigen el Derecho Aeronáutico es necesario que la - aeronave se encuentre en sobrevuelo.

Para la aplicación del régimen de responsabilidad, según lo establecido por la mayoría de las legislaciones aeronáuticas nacionales y convenciones internacionales de derecho privado, es necesario distinguir entre:

	Legal o Civil
Responsabilidad	Comercial

Las autoridades de cada país son quienes delimitan la -- responsabilidad legal o civil del servicio nacional dentro de su territorio. En el caso específico de la República Mexicana los términos y las condiciones las encontramos en la Ley de - Vías Generales de Comunicación (L.V.G.C.).

En cuanto a la responsabilidad comercial del servicio nacional, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (S.C.T.) a través de sus dos dependencias, que son la Dirección Gene--

(9) Lena Paz, Juan. Op. Cit. pp. 157.

ral de Aeronáutica Civil (D.G.A.C.) y la Dirección General de Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos (D.G.T.M.S.C.), vigilan el cumplimiento de las leyes y disposiciones referentes a la navegación aérea.

México es parte, tanto del Convenio de Varsovia de 1929, como del Protocolo de la Haya de 1955, y aún cuando en principio haya aceptado los Protocolos de Montreal 1, 2, 3, y 4, del 25 de septiembre de 1975 y el acuerdo de Montreal del 4 de mayo de 1966, no los ha ratificado. Dichos Protocolos se suscribieron entre los Estados Unidos de América y las diversas compañías aéreas que prestan sus servicios internacionales de y hacia ese país.

La preocupación que suscitó la elaboración de los anteriores instrumentos diplomáticos, se resume en la voluntad de limitar en una cantidad razonable y proporcionada, la responsabilidad del porteador por cada pasajero, en caso de muerte, heridas u otras lesiones corporales.

Los beneficios que en particular podrían traer a México y demás países firmantes de los convenios y protocolos antedichos sería el evitar el incremento de los costos de las primas que las Compañías de Seguros imponen a las empresas de transporte aéreo internacional, protegiéndolas de posibles accidentes que pudieran tener.

De lo antes mencionado, podemos decir que, la responsabilidad derivada de la actividad aeronáutica se encuentra sometida a normas específicas o convenios internacionales que se apartan del Derecho Interno de cada país, haciendo necesario determinar los límites en que estas normas deberán aplicarse, para evitar la duplicidad de las mismas y proteger a los transportistas frente a las pérdidas no cuantificables que se pudiesen derivar de un accidente aéreo.

2.2 Principios de Responsabilidad Aeronáutica

Según los principios de responsabilidad señalados por Lena Paz, es necesario distinguir entre el transporte de personas y el de cosas, para poder determinar la responsabilidad del transportador aéreo. (10)

En el transporte de pasajeros, según lo establece el Convenio de La Haya de 1955, existe responsabilidad por parte del transportador cuando:

El accidente que ocasiona el daño se produce a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque provocando a los pasajeros o personas transportadas, la muerte, heridas o cualquier otra lesión corporal. El término accidente en éste caso se refiere a los hechos relacionados con la operación de la aeronave, considerando también, dentro de éste término, los riesgos de la aeronavegación.

Las operaciones de embarque, se consideran, desde el momento en que el pasajero abandona los edificios administrativos del aeropuerto para dirigirse a la aeronave. Las operaciones de desembarque terminan cuando el pasajero ha llegado a su destino abandonando el terreno de aterrizaje. (11)

Desde mi punto de vista considero que ante la responsabilidad contractual del transportador, la indemnización procederá únicamente, cuando el accidente o daño se deriva de un acto culposo o dolo del transportador y/o sus dependientes, o cuando los daños sean consecuencia directa e inmediata del hecho técnico del vuelo.

En el transporte de cosas, según lo establecido por el Convenio de La Haya, "el transportador será responsable del

(10) Lena Paz, Juan A. Op. Cit. pp. 263-167.

(11) Ibidem. pp. 264-265.

daño causado por destrucción, pérdida o avería del equipaje - registrado o de mercancías, cuando el acontecimiento que ocasionó el daño se haya producido durante el transporte aéreo". (12)

El término de transporte aéreo se refiere al período durante el cual los equipajes y las mercancías se encuentran al cuidado del transportador, ya sea en el aeródromo, a bordo de una aeronave, o en un lugar cualquiera donde se lleva a cabo el aterrizaje. Por tal motivo podemos decir que la responsabilidad del transportador empieza con la documentación del equipaje y termina con la entrega de la misma en el lugar de destino.

En resumen los daños producidos a las cosas transportadas se consideran dentro de un régimen de responsabilidad contractual, en el cual las personas afectadas no necesitan probar la culpa del transportador para obtener la reparación del daño, es decir, sólo bastará con demostrar el incumplimiento y perjuicio sufrido, para que la parte responsable del daño - indemnice el mismo.

2.2.1 Normas de Responsabilidad en el Transporte de Cosas y Personas (según el Convenio de Varsovia 1929)

Los requisitos establecidos por dicha Convención para el transporte de cosas y personas, están contemplados en artículos 26 y 27, los cuales trataremos en éste sub-capítulo.

Inc 1) "El recibo de equipajes y mercancías sin protesta por parte del destinatario, constituirá presunción, salvo prueba en contrario de que las mercancías fueron entregadas en buen estado y conforme al título del transporte". (13)

(12) Idem.

(13) Rodríguez Jurado, Agustín Op. Cit. pp. 467

Como nos habremos dado cuenta, el inciso antes mencionado tiene como objetivo principal facilitar al destinatario el probar que la avería fue anterior a la entrega de la mercancía.

Inc 2) "En el caso de avería, el destinatario deberá dirigir al transportador su protesta, inmediatamente después de ser cubierta la avería, a más tardar dentro de un plazo de 3 días para los equipajes y 7 días para las mercancías, contando a partir de la fecha de recepción. En caso de retardo la protesta deberá ser hecha a más tardar dentro de los 14 días siguientes a la fecha en que el equipaje o la mercancía deberán ser puestos a disposición del destinatario" (14).

Este inciso es considerado como un requisito esencial para poder ejercer la acción de responsabilidad, ya que descarta cualquier fraude proveniente del transportador. Se trata de una acción indemnizadora no condicionada al requisito de la previa protesta. Igualmente se pretende establecer un antedecedente o hecho que afirma el acto.

Cabe mencionar también que, este inciso sólo trata el tema de avería, dejando sin reglamentar la pérdida de las cosas transportadas como carga y equipaje. Si bien es cierto, el daño no sólo puede derivarse de la avería, sino que también puede ser causa directa de un hecho técnico o vicio propio de la aeronave las cuales deben reglamentarse conjuntamente ya que la pérdida por cosas transportadas puede elevarse a cantidades no cuantificables, imposibles de cubrir por el transportista o persona responsable.

Inc 3) "Toda protesta deberá formularse por reserva - -

(14) Rodríguez Jurado, Agustín. Op. Cit. pp. 467.

inscrita en el título del transporte o mediante escrito expedido en el plazo previsto para dicha protesta". (15)

En este inciso se prevee, que toda protesta debe formularse a la mayor brevedad posible con el objeto de poder reparar el evento dañoso cuando así fuere necesario.

Inc 4) "A falta de protesta dentro de los plazos previstos, todas las acciones contra el transportador serán inadmisibles salvo el caso de fraude cometido por el mismo". (16)

En caso de muerte del deudor o pasajero, el artículo 27 dice: "En caso de defunción del deudor, la acción de responsabilidad, en los límites previstos en la presente convención se ejercitará contra sus derechohabientes". (17)

De lo anterior sugerimos que se reglamente respecto a esa situación, dado que puede haber derechohabientes que pueden estar dispuestos o no a solventar económicamente los daños que injustamente y según este inciso deben cubrir.

En lo que respecta a los equipajes no registrados o también llamados a mano, podrían existir dudas sobre la responsabilidad del transportador, pues ni en la Convención de Varsovia de 1929 ni en la Ley de Vías Generales de Comunicación se establece alguna reglamentación o límites de responsabilidad.

Al respecto pensamos que difícilmente se podrá calcular el daño de los equipajes no facturados o de mano, principalmente cuando no existe reglamentación alguna en relación al valor de los objetos transportados. Es decir, son casos que se someten a la buena voluntad de las partes involucradas - -

(15) Rodríguez Jurado, Agustín. Op. Cit. pp. 467

(16) Idem.

(17) Idem.

en el daño.

2.2.2 Términos de Aplicación de Responsabilidades.

La Convención de Varsovia de 1929 establece en su art. - 28 inc. 1: "La acción de responsabilidad debe ser ejecutada a elección del actor, en el territorio de una de las partes con tratantes tales como:

- a) Tribunal del domicilio del transportador.
- b) Tribunal de la sede principal de su explotación.
- c) Tribunal del lugar donde posea un establecimiento cuyo lugar se hubiera celebrado el contrato.
- d) Tribunal del lugar de destino". (18)

Generalmente los países involucrados en el daño, requieren de la presencia de sus tribunales, con el objeto de facilitar el ejercicio de la acción de responsabilidad establecido por la misma Convención.

El art. 28 inc. 2, señala que el procedimiento será regido por la ley del tribunal que intervenga. Es decir, para - - ejercer la acción de responsabilidad, es necesario asegurar - la existencia de los organismos judiciales, pues los problemas que se presenten deberán ser resueltos conforme a las normas y principios del Derecho Internacional Privado.

Creemos que el Derecho Internacional Privado es el único que puede resolver conflictos de leyes o situaciones legales (problemas de colisión) donde se puedan -- aplicar leyes de más de un país. Sin embargo, el Estado donde ocurrió el accidente o colisión es el que determinará si tienen efecto los actos del otro Estado, haciendo presente la -- existencia de un elemento extranjero el cual regule la conduc

(18) Rodríguez Jurado, Agustín. Op. Cit. pp. 468.

ta de los sujetos en un país diferente al de su nacionalidad, domicilio, etc. Ej. cuando el explotador de la aeronave este involucrado en un accidente aéreo, ocurrido en un país extranjero donde se requiera de la participación de los tribunales de las partes contratantes para poder resolver el problema.

El art. 29, habla sobre el plazo necesario para poder -- llevar a cabo las acciones, y dice así: "2 inc. 1.) Bajo pena de caducidad, la acción de responsabilidad deberá intentarse dentro del plazo de dos años a partir de la llegada al punto de destino o desde el día en que la aeronave debiera haber -- llegado o de la detención del transporte.

Inc 2.) El modo de calcular el plazo se determinará de acuerdo con la ley del tribunal competente. (19)

De lo anterior se concluye que el demandante será el que elija el territorio donde deberá ejercitarse la acción de responsabilidad así como tiempo y caducidad para efectuarla.

2.3 Responsabilidad en los Transportes Sucesivos.

Los transportes sucesivos han sido definidos como "aquellos que se realizan por distintos transportadores aéreos -- unos a continuación de otros, con el objeto de cubrir un determinado itinerario, que no figura como tal en ninguno de -- ellos aisladamente considerados" (20)

Ahora bien, los transportes sucesivos a pesar de ser realizados por distintos transportadores, son considerados como una sola operación de los transportistas, y por tal motivo deben someterse en todas sus etapas al contrato de transporte aéreo o legislación aeronáutica.

(19) Rodríguez Jurado, Agustín. Op. Cit. pp.467

(20) Tapia Salinas, Luis. La Regulación Jurídica del Transporte Aéreo. pp. 214

El Convenio de Varsovia en su Art. 30 reglamenta este tipo de transporte como sigue:

"Art. 30 inc. 1) En los casos de transporte regidos por la definición del tercer párrafo del art. 1 que tengan que ser ejecutados por diversos transportadores sucesivos, cada transportador que acepte viajeros, equipajes, o mercancías quedará sometido a los preceptos de ésta Convención, estimándose que es una de las partes contratantes en el contrato de transporte en tanto dicho contrato se refiere a la parte del transporte efectuado con su intervención".

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

"3) Cuando se trate de equipajes o de mercancías, el expedidor podrá recurrir contra el primer transportador o el destinatario con derecho a entrega de lo transportado contra el último, pudiendo además uno y otro ir contra el transportador que haya efectuado el transporte en cuyo curso haya ocurrido la destrucción, pérdida, avería o retraso. Dichos transportadores serán solidariamente responsables respecto al expedidor y al destinatario". (21)

En el caso específico del transporte aéreo, podemos decir que éste está regido por la legislación aeronáutica donde el transportista es responsable de las personas, mercancías y cosas transportadas.

Como podemos darnos cuenta, en lo referente a los transportes sucesivos, podemos decir que el Convenio de Varsovia -

(21) Rodríguez Jurado, Agustín. Op. Cit. pp. 467-468.

La Naya en ningún momento hace mención de la indemnización -- que deben cubrir los transportistas por los daños ocasionados a cosas y personas transportadas, sometiendo este caso a las legislaciones internas de cada país.

Aún cuando el transporte aéreo está regido por una legislación aeronáutica, las normas internacionales concernientes a las obligaciones de los transportistas en los transportes sucesivos no han logrado uniformarse en el ámbito internacional.

2.4 Responsabilidad que deriva de los Transportes Combinados.

Rodríguez Jurado, define los transportes combinados como "aquellos que se efectúan por aire y cualquier otro medio de transporte". (22)

El art. 31 inc. 2 de la Convención de Varsovia establece que: "los preceptos de la presente Convención no impiden a las partes en los casos de transportes combinados, excluir en el título de transporte aéreo las condiciones relativas a otros medios de transporte, siempre que sean respetados los preceptos de esta convención en lo referente al transporte aéreo". (23)

En cuanto a los transportes combinados, podemos decir -- que los preceptos de la Convención de Varsovia sólo son aplicables al transporte aéreo, dejando a los otros medios de transporte (marítimo y terrestre) convenir por separado. En este caso pudieron tratarse conjuntamente los diversos medios de transporte dando soluciones prácticas a los problemas.

(22) Rodríguez Jurado, Agustín. Op. Cit. pp. 468.

(23) Idem.

2.5 Responsabilidad en el Transporte Gratuito.

Por una parte Lena Paz define el transporte gratuito como aquel que se realiza por un acto de cortesía o benevolencia, sin implicar beneficios materiales para el transportador y sin poner a cargo del transportado contraprestación alguna. (24)

Por otra parte, la Convención de Varsovia de 1929 establece en su Art. 1 inc. 1 que: "La presente Convención se aplicará a los transportes gratuitos efectuados en aeronaves, por una empresa de transporte aéreo". (25)

Podemos decir que no existe jurídicamente un contrato de transporte, ni obligaciones recíprocas establecidas para el transporte gratuito principalmente cuando éste es efectuado por empresas privadas o particulares. Además el Convenio de Varsovia también carece de normas que regulen los transportes aéreos internacionales de primeros ensayos los cuales tienen como fin, fundar líneas aéreas regulares de navegación aérea.

2.6 Responsabilidad por Daños Causados a Terceros en la Superficie.

Debemos tener en cuenta que la caída de una aeronave puede provocar daños en la superficie a personas o bienes totalmente ajenos a la explotación y operación de una aeronave en vuelo.

Ante esta situación el Congreso Jurídico Internacional celebrado en Verona en el año de 1910, adoptó el sistema de responsabilidad objetiva, haciendo nacer la relación entre el

(24) Lena Paz, Juan A. Op. Cit. pp. 307

(25) Rodríguez Jurado, Agustín. Op. Cit. p. 460

hecho causa y el hecho efecto. Es así como se abandonó el sis tema clásico de responsabilidad subjetiva basado en la culpa, el cual se consideraba como un sistema que no daba solución - científica ni práctica aceptable. (26)

Lo anterior se deriva de la dificultad de probar el acto culposo principalmente cuando el daño es causa directa de la actividad aeronáutica, la cual deja en desamparo, total a ter ceros en la superficie.

Posterior a la reunión de Frankfurt de 1913, se celebró la Conferencia de París de 1925. Ambas se celebraron con el - objeto de prevenir el conflicto de leyes o mejor dicho, aplicación de leyes internas de cada país derivada de los daños -- ocasionados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras. Mismas que sirvieron de base para la elaboración de -- Convenios Multilaterales de Roma de 1933 y 1952.

Al decir conflicto de leyes, nos estamos refiriendo a la situación que se presenta por la falta de tratados específicos donde la opinión continental no es aceptable en los tribunales internacionales. O mejor dicho, el Derecho Internacional no permite que un Estado aplique la reglamentación interna de otro Estado.

En materia de daños a terceros, se ha seguido la teoría de la responsabilidad objetiva la cual como ya mencionamos, - anteriormente se basa en el riesgo. En este tipo de responsabilidad el explotador debe indemnizar el perjuicio, sólo con la prueba de la existencia del daño y sin tener que acreditar la culpa del explotador.

Si se aplicaran las reglas o normas del Derecho Interno de cada país la responsabilidad extracontractual en los casos de daños ocasionados por aeronaves, la víctima tendría que --

(26) Rodríguez Jurado, Agustín. Op. Cit. pp. 460.

probar la culpa del explotante o de sus dependientes, quedando los perjuicios de un acontecimiento provocado por fuerza mayor a su cargo, sin tomar en cuenta los obstáculos que se puedan presentar al momento de probar su culpa. Por lo tanto, si el explotador pone en movimiento un vehículo peligroso para los demás, y al mismo tiempo lo utiliza en beneficio propio, lo más lógico es hacerle soportar las consecuencias que puedan derivar de tal actividad.

2.6.1 Convención de Roma de 1933.

La conferencia Internacional de Derecho Privado celebrada en Roma en 1933 aprobó un proyecto tendiente a establecer una ley uniforme que superará los conflictos de leyes y jurisdicciones que pudieran surgir de los daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras en sobrevuelo, o mejor dicho desde el comienzo de las operaciones de partida hasta la finalización de las operaciones de llegada.

A pesar de la cantidad de países signatarios, fueron muy pocos los que la ratificaron. Posterior al suceso se llevó a cabo su revisión, intentando perfeccionarla y adaptarla a las nuevas condiciones que enfrentaban la aviación tales como el establecimiento de un régimen de garantías que asegurara el pago de las indemnizaciones conforme al sistema de responsabilidad objetiva o riesgo.

La mayoría de los países firmantes no la ratificaron - pues no permitía al asegurador incorporar cláusulas de exoneración al pago del seguro, los cuales eran muy comunes en las pólizas usuales, además estaba en contradicción con el régimen de responsabilidad objetiva. Algunos países, también consideraban que la reparación del daño no debía ser limitada, sino por el contrario integral. Otros se opusieron a la implantación de

un seguro obligatorio que garantizara un régimen de responsabilidad objetiva por los inconvenientes o repercusiones económicas que pudieran tener. (27)

Ante esta situación se intenta solucionar el problema mediante la firma del protocolo de Bruselas en 1938 y donde los aseguradores aceptaban conformar sus pólizas referentes a los terceros en la superficie, o personas dañadas por la actividad aeronáutica. Además se estableció una nueva fórmula para solucionar los problemas creados por el régimen de seguros implantados por la misma convención de Roma de 1933.

2.6.2 Protocolo de Bruselas de 1938.

Dicho Protocolo se consideró como complementario a la Convención de Roma. Su fin era reglamentar las condiciones del contrato de seguro y precisar las cláusulas de exoneración de responsabilidad por causas que pudieran derivarse por parte de los operadores, en contra de los terceros en la superficie así como el dolo o intención de la víctima. (28)

El Protocolo de Bruselas impone a quien ejerza funciones de comandante a bordo de una aeronave, la obligación de prestar asistencia a toda persona que se encuentre en el mar y en peligro de perderse, siempre y cuando tal actividad no represente peligro para la aeronave, sus tripulantes, y pasajeros.

El Art. 3 de éste Protocolo dispone que: "Toda asistencia prestada en ejecución de la obligación antes mencionada exige indemnización, misma que derivada de los gastos y daños sufridos durante las operaciones. (29)

(27) Casado Iglesias, Emiliano. La Responsabilidad por Daños a Terceros en la Navegación Aérea. pp. 186.

(28) Pino Muñoz, Jacinto. La Legislación Aérea de México y Centroamérica. pp. 49.

(29) Rodríguez Jurado, Agustín. Op. Cit. pp. 55.

Es decir, toda asistencia prestada sin obligación no tiene derecho a ser indemnizada a menos de que se haya obtenido algún resultado útil en el salvamento de personas o bienes materiales. El monto de las indemnizaciones, no podrá exceder de 50 mil francos por persona salvada además se deberá tomar en cuenta el éxito obtenido, el peligro al que se expuso la aeronave salvadora, sus tripulantes y pasajeros, así como también los esfuerzos, daños, perjuicios, riesgos de responsabilidad sufridos y valor de las cosas salvadas.

A pesar de las modificaciones hechas a la presente Convención, su texto aún se sigue refiriendo a la asistencia y salvamento de aeronaves en el mar, sin tomar en cuenta que la misma situación podría presentarse en tierra, saliendo afectados los terceros en la superficie o personas ajenas a la explotación de las aeronaves. Situaciones que de una u otra forma deben ser indemnizadas, independientemente del dolo o falta cometida por parte del explotador o sus dependientes.

2.6.3 Convención de Roma de 1952.

El Comité Jurídico de la OACI preparó un proyecto de convenio sometido a la Conferencia Diplomática celebrada en Roma en 1952, siendo aprobada y suscrita el 7 de octubre del mismo año.

En dicho convenio se establecieron los principios y responsabilidades derivados de dicha actividad, señalando que -- quien sufra daños en la superficie tiene derecho a la reparación del mismo.

Esta Convención, al igual que la anterior, establece un sistema de responsabilidad objetiva y limitada. Por tal motivo no habrá reparación del daño cuando éste no sea consecuencia directa del hecho que lo produjo y resulte solo del paso de la aeronave a través del espacio aéreo.

La Convención también establece que "El transportador no será responsable cuando el daño derive de un conflicto armado o conmociones civiles; cuando la persona ha sido privada del uso de la aeronave por un acto de autoridad pública; o cuando el daño se deba a la culpa del damnificado o de sus dependientes. (30)

Más adelante, la Convención menciona: "La persona que sufra daños en la superficie tiene derecho a la 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 personas o cosa caída de la misma. Sin embargo no habrá lugar a reparación cuando el daño no sea consecuencia directa del hecho que lo ha producido, o si resulta del solo hecho del paso de la aeronave a través del espacio aéreo conforme a las reglas de la circulación aérea aplicables". -- (31)

Según los principios generales de esta Convención, las leyes de la misma se aplicarán a los daños producidos en el territorio de un Estado contratante.

Para los fines de esta misma Convención, una aeronave en alta mar será considerada como parte integrante del territorio del Estado en que esté matriculada. (32)

A pesar de las modificaciones hechas a la presente Convención, no existe un sistema propio que regule las responsabilidades derivadas de los daños causados a terceros en la superficie.

Por una parte el régimen de responsabilidad subjetiva -- aplicada al transportista aéreo (basado en la culpa) debe se-

(30) Pino Muñoz, Jacinto. Op. Cit. p. 65.

(31) Rodríguez Jurado, Agustín. Op. Cit. p. 486

(32) Ibidem. P. 495

quir la corriente objetiva, prescindiendo de toda idea de culpa, para que el hecho causa y hecho efecto surja el sistema de responsabilidad aplicable. Situación que provoca inconformidad y desacuerdo entre las partes involucradas.

Por otra parte la responsabilidad con respecto a terceros en la superficie debe referirse a todo tipo de aeronaves, es decir, públicas, privadas, nacionales, y extranjeras que vuelen sobre territorio nacional o aguas territoriales haciendo que la objetividad del sistema sea absoluto y por lo tanto más justo para todos. Y donde la reparación de los daños sea integral aún cuando se trate de una aeronave privada o pública pues al damnificado poco le importará si el daño proviene de una u otra aeronave, o si el culpable es solvente económicamente o no.

2.7 Responsabilidad en caso de Abordaje.

Se entiende como abordaje aéreo a "toda colisión entre dos o más aeronaves en vuelo". (33)

Ante esta simple definición se ocultan complejos problemas que han dado origen a grandes e interesantes discusiones doctrinales en el ámbito internacional.

Este problema ha sido estudiado ya por organizaciones internacionales como la CITEJA, (Comité Técnico Internacional de Expertos Jurídicos Aéreos), la Conferencia Taorina de 1950 la de Río de Janeiro de 1953, la de París de 1954 y 1960, etc. pero no se ha dado un estudio basado en las experiencias prácticas, las cuales delimiten la responsabilidad de los abordajes aéreos y unifiquen criterios a nivel internacional sobre el mismo tema.

(33) Pino Muñoz, Jacinto. Op. Cit. pp. 98-99.

Según Rodríguez Jurado, los factores esenciales que la ley aeronáutica exige para que se resuelvan los problemas suscitados en las colisiones por medio de normas de abordaje son:

- La existencia de una colisión.
- Que la colisión se produzca entre dos o más aeronaves.
- Que las aeronaves estén en vuelo. (34)

Se entiende por colisión al "Contacto físico de dos aeronaves siendo su existencia un elemento indispensable para poner en juego las responsabilidades emergentes del hecho entre los explotadores de las aeronaves abordadas y los terceros -- que en la superficie han resultado dañados en sus personas o bienes. (35)

A pesar de que el Comité Jurídico de la OACI ha tratado de precisar el significado de algunas expresiones como: "En vuelo" y "en movimiento" utilizadas a nivel internacional por leyes de otros países, se han presentado grandes interrogantes ya que el desigual significado permite la errónea aplicación de los términos y su mala interpretación.

De lo antes mencionado, consideramos necesaria la existencia de normas internacionales, las cuales, además de unificar criterios sobre el tema de abordaje y expresiones derivadas del mismo término, regulen las relaciones entre los explotadores de las aeronaves abordadas entre sí y respecto a personas y cosas transportadas, y también sean normas aplicables a aeronaves de carácter militar, policial, públicas o privadas, aún cuando exista o no colisión.

(34) Rodríguez Jurado, Agustín. Op. Cit. pp. 288-89.

(35) Lena Paz, Juan A. Op. Cit. pp. 199

2.8 Límites y Sistemas de Responsabilidad.

Los límites de responsabilidad a nivel internacional se establecieron con el objeto de proteger a las empresas de -- transporte aéreo frente a la gravedad del riesgo aeronáutico, de las indemnizaciones que como consecuencia de un accidente podría verse obligada a pagar la empresa transportista.

La razón que justifica las limitaciones de responsabilidad debe buscarse en el equilibrio del sistema de responsabilidad contractual aeronáutica y en las necesidades del sistema cuya efectividad se basa en el pago, evitando que este -- sea ilusorio por descredito del transportista obligado a él.

Tapia Salinas opina que para fundar una limitación "es necesario compensar debidamente el sistema de culpabilidad con una limitación de responsabilidad que establezca el equilibrio jurídico" (36)

La Convención de Roma de 1952 limita el pago o indemnización que el transportista aéreo debe cubrir por daños causados a terceros en la superficie, el cálculo se basa en el peso máximo de una de las aeronaves que sufrieron el daño y valores máximos a los que tiene que responder el operador.

Los montos máximos de responsabilidad se cuantifican -- en francos poncafre o franco francés, el cual equivale a 65 miligramos y medio de oro con la ley de 900 milésimos de fino.

Los montos a cubrir según establece la presente Convención no puede exceder las siguientes cantidades:

- a) 500,000 francos para las aeronaves cuyo peso no exceda de 1 000 kilogramos.

(36) Tapia Salinas, Luis. Op. cit. p. 261.

- b) 500,000 francos, más 400 francos por kilogramo que -- pase de los mil, para aeronaves que pesen más de -- 1 000 y no excedan de 6 000 kilogramos.
- c) 2,500,000 francos más 250 francos por kilogramo que -- pase de los 6 000 para aeronaves que pesen más de -- seis mil y que no excedan de 20,000 kilogramos.
- d) 6,000,000 de francos, por kilogramo que pase de los -- 20,000 par aeronaves que pesen más de 20,000 kilogra -- mos y que no excedan de 50,000 kilogramos.
- e) 10,500,00 de francos, más cien francos por kilogramo que pase de los 50,000 para aeronaves que pesen más -- de los 50,000 kilogramos. (37)

Los límites de responsabilidad antes mencionados se han establecido en beneficio del transportista, como contraparti -- da a su responsabilidad objetiva, ya que la aplicación de -- las normas del Derecho Interno o Nacional le impondría la -- obligación de tener que indemnizar en su totalidad los daños -- ocasionados. (38)

En México, los límites máximos de responsabilidad desde el año de 1983, están reglamentados por el Art. 352 de la -- Ley de Vías Generales de Comunicación, con las siguientes -- cantidades:

a. Aeronaves hasta	50,000 kilos	60,000 Mep.
b. Aeronaves hasta	20,000 kilos	150,000 Mep.
c. Aeronaves hasta	40,000 kilos	300,000 MEp.
d. Aeronaves de más de	40,000 kilos	600,000 MEp.

(37) Conferencia de Derechos Aereo Internacional Privado. Oc -- tubre 1952. OACI. Doc. 7379-LC/ 134.p. 32

(38) Ibidem. p. 35

Los cambios básicos a emprender deben basarse en la implantación de límites máximos de responsabilidad en el ámbito internacional los cuales protejan a la aeronavegación, -- evitando que un accidente produzca infortunio económico a -- los transportistas aéreos.

Por una parte, los límites de responsabilidad deben basarse en una moneda convencional o patrón oro evitando que -- la desvalorización de la moneda provoque desequilibrios econó -- micos.

Por otra parte, los montos deben calcularse en base al -- valor de la aeronave antes de surgir el accidente ya que el -- riesgo en ambos casos es el mismo. Es decir, una aeronave -- vieja aumenta su peligrosidad por la fatiga del material du -- rante un período de utilización habilitado. Pero, no podemos -- descartar el peligro que una aeronave nueva corre, principal -- mente cuando el equipo está recién salido de su etapa experi -- mental.

2.8.1 Límites de Responsabilidad por daños causados a -- personas y cosas transportadas.

Los límites y condiciones establecidos entre la empresa y el pasajero los encontramos en el interior de la portada -- del contrato de transporte aéreo o boleto.

Por ejemplo: En el año de 1983 los límites de responsabilidad de Aeroméxico y Mexicana de Aviación en cuanto a las cantidades con que indemnizaban a un pasajero por daños a su persona o pertenencias en el servicio nacional eran las siguientes:

Por muerte o lesiones	\$ 1'000,000.00 Mep.
Por equipaje de mano	\$ 100.00 Mep. (39)

(39) Reglamentación del Servicio de Transporte Aéreo. Documento interno de Aeroméxico. México 1983. p.3.

El Convenio de Varsovia firmado el 12 de octubre de --- 1929, es un Acuerdo Internacional de Derechos Privado, suscrito por los Gobiernos para reglamentar el límite de las -- responsabilidades legales de las compañías aéreas en el --- transporte internacional.

El documento al que hacemos alusión fue ratificado por México, el 28 de septiembre de 1955.

Dicho Convenio limitó la responsabilidad del porteador a la suma de 125,000.00 francos porcafre, es decir, el franco francés integrado por 65 miligramos y medio de oro, con la ley de 900 milésimos de fino; el Protocolo de la Haya de 1955 incrementó el límite de responsabilidad a la suma de -- 250,000.00 francos porcafre, y el acuerdo de Montreal de --- 1966 fijó como límite de responsabilidad la cantidad de ---- 75,000.00 Dll. U.S. por cada pasajero en caso de muerte, heridas u otras lesiones corporales, incluyendo en esa suma -- los honorarios de abogados y costas. Además se fijó la cantidad de 58,000.00 Dlls U.S., como máximo, sin incluir los honorarios de abogados y costas.

En Aeroméxico y Mexicana de Aviación, en cuanto a las - cantidades con que se indemniza a un pasajero por daños a su persona, son las siguientes: En el servicio Internacional -- desde 1983.

Por muerte	\$ 75,000.00 USD
Por lesión temporal	\$ 10,000.00 USD
Por lesión permanente	\$ 20,000.00 USD. (40)

La primera cantidad cubre la responsabilidad en el --- transporte internacional, refiriéndose a pasajeros en tránsito o con destino en Estados Unidos de América.

(40) Reglamentación del Servicio de Transporte Aéreo. Documento interno de Aeroméxico. p.4.

La segunda y tercera cantidad se establecieron para aquellos casos donde el punto de origen, destino o escala no se efectúa en territorio estadounidense, y donde la responsabilidad del transportador, en caso de muerte o lesiones corporales de los pasajeros, está limitada en la mayoría de los casos, a una cantidad aproximada de 10,000 ó 20,000 USD, según sea el caso.

Es fundamental subrayar que éste acuerdo solo se refiere a empresas aéreas internacionales que prestan servicios de y hacia Estados Unidos y que ninguno de los cuatro protocolos - de Montreal Canadá, del 25 de septiembre de 1975, ha recibido hasta la fecha las ratificaciones estatales que establecen sus artículos VI, VII, VIII y XVIII, como los requisitos para entrar en vigor.

Estos protocolos consignan, además, una novedad que se refiere a la responsabilidad de los transportistas operadores aéreos, consistente en sustituir los francos franceses por caire, por los Derechos Especiales de Giro (Special Drawing Rights), para el pago de las cifras compensatorias en los casos de muerte, heridas y otras lesiones causadas a los pasajeros.

El patrón oro según establece el art. 22 de la Convención de Varsovia, se estableció como un sistema monetario básico internacional, el cual aseguraba la libre convertibilidad de todas las monedas en un sistema de pago realmente bilateral. (41)

Sólo que el debilitamiento del Patrón oro la escasez del metal y los flujos de oro que en el ámbito internacional se produjeron, hicieron necesario el reforzamiento del sistema -

(41) Peruchí, Héctor Arnoldo. El patrón oro en aviación comercial. p. 6

monetario mundial mediante la creación de "papel moneda oro" en forma de Derechos Especiales de Retiro de fondos (S.D.R.) para todos los miembros del Fondo Monetario Internacional, - teniendo por objeto, formentar la estabilidad de los cambios defendiendo los valores monetarios y estableciendo un sistema de pago multilateral.

A pesar de que los Protocolos de Montreal 1,2,3 y 4 ---- son considerados complementarios a la Convención de Varsovia de 1929, las modificaciones introducidas por los mismos en materia de responsabilidad por daños causados a personas y cosas transportadas no han sido satisfactoriamente aceptadas en el ámbito internacional, motivos que mencionaremos -- en forma general a continuación, los cuales nos aclaran el por qué los protocolos no han alcanzado las ratificaciones - necesarias para poder entrar en vigor. Protocolos que profun dizaremos en el siguiente capítulo.

Por otra parte, si bien es cierto los Protocolos reglamen tan la responsabilidad del transportista aéreo en el ámbito internacional a nivel nacional se permite la implementación de cantidades con que se indemniza por muerte o lesiones cor porales, las cuales son ridículas.

Asimismo, las modificaciones que introduce el Protocolo - de Guatemala de 1971 a la Convención de Varsovia de 1929 son las siguientes:

- a. Se adopta el principio de responsabilidad objetiva para el transporte de pasajeros y equipajes.

En éste principio, los límites máximos de responsabili dad tienen por objeto, proteger a la aeronavegación -- frente a los accidentes que puedan provocar la ruina - del operador aéreo.

- b. Se adopta el principio de responsabilidad subjetiva --

en el transporte de pasajeros y equipajes, se admite la prueba de la falta de culpa o también llamada "de bida diligencia del transportista" la cual es considerada como una prueba positiva y posible a favor -- del operador de la aeronave.

- c. La culpa del damnificado limita total y parcialmente la responsabilidad del transportista. En éste caso -- el transportista queda desligado de toda responsabilidad con el sólo hecho de probar la culpa del damnificado que en éste caso, fue el que produjo el daño.
- d. Se autoriza a los Estados a implementar, en caso de muerte o lesiones, un sistema de indemnización complementaria. Los montos con que se indemniza por --- muerte o lesiones corporales, quedan sujetos a las disposiciones del Código Civil del Distrito Federal y la Ley Federal del Trabajo según lo marcan los --- Arts. 500 y 502 de la Ley y, los artículos 1915 y -- 1916 del Código Civil. (42).

En este caso, los montos fijados, se calculan en pesos moneda nacional corriente y en cifras estáticas por unidad -- por lo tanto, la desvalorización de la moneda en la mayoría de los casos deja desactualizados los valores previstos por el Código y la Ley.

- e. Se prevé la elavación automática de los límites de responsabilidad.

Reflexionando sobre el punto antes mencionado, resulta difícil imaginar que dentro de la aviación moderna exista una posible colisión entre dos aeronaves en vuelo, principalmente por el gran desarrollo y ambiente en que se de--

(42) Pino Muñoz, Jacinto. Op. cit. p. 32-33

se vuelve la actividad aeronáutica. Pero se ha visto que a pesar de los grandes avances dentro de la aviación, es difícil descartar esta posibilidad, principalmente cuando ya se han presentado casos similares, como el accidente aéreo sucedido en los Angeles California, entre una avioneta norteamericana y el avión de Aeroméxico de matrícula mexicana, los cuales estaban en vuelo.

Ante una situación así, resulta muy difícil poder establecer límites de responsabilidad, pues los montos de los daños pueden elevarse a cantidades no cuantificables, imposibles de cubrir por el responsable.

2.9 Causales de Exoneración de Responsabilidad.

Según el fundamento jurídico establecido en el Convenio de Varsovia de 1929, las causas de exención de responsabilidad del transportador en el transporte aéreo nacional e internacional serán aplicables al transporte de pasajeros, carga y equipaje.

La misma establece el principio de limitación de responsabilidad, con el objeto de proteger los intereses de las empresas transportistas, evitando así que estas afronten montos elevados de pago por indemnizaciones.

En cuanto a la falta e irregularidad de los documentos de transporte, (billete de pasaje o boleto, talón de equipaje) el transportista no podrá pedir limitación de su responsabilidad en los siguientes casos:

- a) Cuando el pasajero sea aceptado sin billete de pasaje.
- b) Cuando los equipajes carezcan de contraseña o talón de equipaje correspondiente.
- c) Cuando por consentimiento del transportista se embarquen mercancías sin haber expedido una carta de por-

te aéreo. (43)

El transportador puede eximirse de responsabilidad por convenio especial y expreso con los pasajeros. Como podemos analizar, ésta norma es poco clara, pues la prueba de la debida diligencia del transportador y sus dependientes pierde de vista la naturaleza y características del transporte, poniendo al transportador del servicio gratuito en la misma situación que la del transportador remunerado.

2.9.1 Exoneración de Responsabilidad en el Abordaje.

El transportador quedará exento de responsabilidad, -- cuando pruebe que el daño provino de alguna falta justificable de abordaje o contacto físico entre dos o más aeronaves en vuelo además las medidas necesarias para evitar el daño -- pero una causa de fuerza mayor les impidió evitar el perjuicio. (44)

Se consideran también como hechos derivados de abordaje, los daños producidos por una aeronave a otra sin haber existido entre ellas contacto físico directo.

Ej: La reacción del aire desplazado por el paso de una aeronave, provocando la caída de otra.

No se considerará como hecho derivado de abordaje, el contacto físico o colisión entre una aeronave y un edificio.

De lo antes mencionado, podemos decir que las dificultades se presentan principalmente, al tratar de eximir de -- responsabilidad a los transportistas, ya que el término abor

(43) Rodríguez Jurado, Agustín. Op. cit. p. 465.

(44) Ibidem. p. 286.

daje a pesar de su simple definición, ha tenido diferentes interpretaciones en los textos de diversos países y proyectos internacionales originando graves discusiones doctrinales y obstaculizando también, la aplicación del término en los casos de exoneración de responsabilidad.

2.9.2 Exención de Responsabilidad en el caso de Pasajeros y Cosas Transportadas.

Las causales de exoneración de responsabilidad según Rodríguez Jurado, se pueden clasificar de la siguiente manera:

- a. Causales Comunes.
- b. Causales Especiales.

Cuando de causales comunes se trate, se exentará al transportista de toda responsabilidad, sólo si prueba que el daño proviene de hechos o circunstancias provocadas por la propia víctima o por actos ilícitos de un tercero. (45)

La Convención de Varsovia de 1929, señala en su artículo 21 "cuando el transportador pruebe que la persona lesionada produjo el daño, o contribuyó a él, el tribunal podrá conforme a los preceptos de su propia ley, descartar o atenuar la responsabilidad del transportador". (46)

Ante esta situación consideramos injusto que el transportista tenga que cubrir el monto de las indemnizaciones por muerte, lesiones a pasajeros, destrucción o avería del equipaje, principalmente cuando los daños no son provocados por él. Lo más factible en éste caso, será dividir la responsabi

(45) Rodríguez Jurado, Agustín. Op. cit. p. 286.

(46) Cfr. Convención para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia, el 12 de octubre de 1929.

lidad entre la víctima y el transportista, permitiendo así, -- regular proporcionalmente la indemnización.

Cuando de causales especiales se trata, Rodríguez Jurado menciona que existe la posibilidad de eximirse de responsabilidad, sólo si se prueba que el daño se derivó de las condiciones meteorológicas imprevistas, por razones fundadas en -- la protección de la vida humana o propiedad o por acciones -- de salvamento. (47)

La Convención de Varsovia en su Art. 23 señala que "toda cláusula que tienda a eximir al transportador de su responsabilidad o a fijar para esta un límite inferior al fijado por la presente Convención será nula y no producirá efecto alguno pero la nulidad de tal cláusula no entrañará la nulidad del contrato que quedará sometido a dicha Convención" (48).

En éste caso estamos frente a un riesgo típico aeronáutico, donde la prueba de que el daño se derivó de las condiciones meteorológicas es muy difícil de argumentar pero no imposible de probar como surge de algunas conclusiones de investigaciones de accidentes de aviación.

En cuanto a lo dispuesto por la Convención de Varsovia - en 1929, pensamos que el Protocolo de la Haya ha modificado el artículo 23, agregando que el mismo no será aplicable a -- las cláusulas referentes al daño resultante de la naturaleza -- o por vicio propio de las mercancías transportadas. Además el contrato de transporte aéreo, no impide al transportista eximirse o limitar su responsabilidad pues, se trata de un contrato de adhesión que tiende a favorecerle.

(47) Rodríguez Jurado, Agustín Op. cit. p. 465.

(48) Cfr. Convención para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia, el 12 de octubre de 1929.

2.9.3. Exoneración de Responsabilidad por Daños a Terceros en la Superficie.

El sistema de responsabilidad objetiva no admite ninguna causal de exoneración de responsabilidad para el explotador o persona sobre quién pese la obligación de indemnizar los daños causados a terceros en la superficie, a menos de que exista un tercero viajando a bordo de la aeronave, y este sea el causante del daño. (49)

Ubicando la concepción teórica de la realidad práctica - resulta muy difícil probar que sólo la víctima sea la única causante del daño, correspondiendo al aerotransportista una exoneración total de responsabilidad. Sin embargo es más factible la posibilidad de que haya contribuido a causar el daño por tal motivo las pruebas de carácter general deberán apoyar se en argumentaciones dadas por testigos, recopilando informes sobre lo sucedido.

Las Convenciones de Roma en 1933, y 52 no contemplan en sus textos la posibilidad de que por culpa o negligencia de un tercero, se pueda ocasionar daño a una aeronave en vuelo. (50)

Lo expuesto significa que el explotador de la aeronave no podrá alegar frente al damnificado la culpa o negligencia de un tercero productor del daño, por tal motivo el perjuicio deberá ser indemnizado conforme al principio básico del sistema objetivo contractual el cual se funda en la teoría del riesgo sin culpa, obligando al transportista causante del daño a reparar el mismo, aunque de su parte no exista culpa.

(49) Rodríguez Jurado, Agustín. Op. cit. p. 279-80

(50) Idem.

2.9.4 Otras Causales de Exoneración.

Por lo que a otras causales de exoneración respecta, Rodríguez Jurado menciona que: "la prueba del cumplimiento de las medidas de debida diligencia es procedente aún en el caso de que el daño provenga del vicio propio de la aeronave". (51)

El vicio propio de la aeronave del que se hace mención se refiere al vicio oculto, tales como la rotura de una pieza ubicada en lugares inaccesibles; en los períodos normales del sistema de mantenimiento autorizado, o rotura de una de las partes de la aeronave producida por la fatiga del material, dentro del período de utilización habilitada.

No se podrá considerar como vicio propio de la aeronave la rotura de una de sus partes producida por el vencimiento natural dentro de sus horas útiles, a menos de que se trata de un defecto de fabricación.

El transportista quedará exento de toda responsabilidad si acredita fehacientemente haber tomado las medidas necesarias (debida diligencia) para evitar el daño, o que fue el vicio propio de la aeronave lo que le impidió tomarlas.

El transportista no tendrá derecho de ampararse en las causales de exoneración de su responsabilidad, ni en los topes que la limitan, cuando los daños o perjuicios son ocasionados por dolo suyo o de sus dependientes siendo estos los empleados, sirvientes, etc., o cuando las faltas cometidas provengan de la acción de cualquier dependiente suyo en ejecución de sus funciones.

(51) Rodríguez Jurado, Agustín. Op. cit. p. 266-67

Dentro de las causales especiales, podemos incluir "la - falla excusable de pilotaje" como causal de exoneración de -- responsabilidad.

La Convención de Varsovia de 1929, en su artículo 20 inc. 2., menciona: "en los transportes de mercancías y equipaje, - el transportador no será responsable, cuando pruebe que el da ño provino de una falta de pilotaje de conducción de la aeronave o de navegación y que, en todas las ordenes, él y sus -- representantes adoptaron las medidas necesarias para evitar - el daño" (52)

Tales argumentos han sido rebatidos por el Protocolo de la Haya de 1945 incluso han llegado a suprimir integralmente_ el inciso 2 de la Convención de Varsovia.

En cambio, creemos que el hecho de suprimir un inciso - no aporta ninguna solución al problema, lo más factible en - éste caso es ampliar el mismo inciso de manera que el contenido sea aplicable al transporte de personas, pasajeros, car ga y equipajes. Por otra parte, la palabra excusable única-- mente se esta refiriendo al pilotaje, pudiendo ser éste más_ extenso, considerando dentro del mismo concepto la falta en_ la conducción de la aeronave o navegación.

La falta en la navegación, es producida por la falta de uso del instrumental o cartas de navegación aéreas adecuadas o por descuido. En cambio, las fallas de conducción producidas son por causas intangibles (error de decisión) prácticamente imposibles de apreciar en un momento dado pero, que -- a lo largo del viaje pueden acumularse y llegar a producir - un accidente con daños mayores.

(52) Cfr. Convención para la unificación de ciertas reglas_ relativas. Op. cit. art. 20

2.10 Responsabilidad Derivada de la Búsqueda, Asistencia y Salvamento.

2.10.1 Búsqueda.

La búsqueda la define Rodríguez Jurado como "la actividad que se realiza con el objeto de encontrar alguna persona, o cosas extraviadas". (53)

Lena Paz incorpora también una disposición sobre búsqueda de aeronaves que dice: "los explotadores y comandantes de aeronaves están obligados, en la medida de sus posibilidades a prestar colaboración en la búsqueda de aeronaves a requerimiento de la autoridad aeronáutica." (54) Las mencionadas cuestiones nos muestran que la obligación de efectuar la búsqueda lleva consigo la prestación de asistencia y salvamento. Teniendo la asistencia por objeto, el prevenir un siniestro, y el salvamento el reparar o disminuir las consecuencias de un siniestro ya ocurrido.

En la mayoría de los casos no es posible prestar socorro integral, pero sí colaborar en las operaciones de búsqueda, asistencia y salvamento sin necesidad de poner en peligro la integridad física. Es decir, sin hacer acto de presencia en el lugar del peligro, o siniestro, se puede mantener comunicada a la autoridad competente, sobre lo sucedido. (comunicación por radio).

La responsabilidad y obligaciones que deriva de todo accidente aéreo requiere de la intervención de una autoridad aeronáutica competente para determinar sus causas y establecer las medidas tendientes a evitar su repetición.

(53) Rodríguez Jurado, Agustín. Las normas sobre la búsqueda, asistencia y salvamento en el Código Aeronáutico. p. 42.

(54) Lena Paz, Juan A. Op. cit. pp. 344.

La autoridad competente según define Rodríguez Jurado - son los funcionarios encargados de los servicios oficiales - de ayuda a la aeronavegación (Ej. Departamento de Aeronáutica Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas) que en caso de peligro están obligados a tomar las medidas necesarias para salvar a los pasajeros, la tripulación y los bienes que se encuentran a bordo de una aeronave.

No obstante lo expuesto, siempre se ha suscitado discrepancia al tratar de unificar criterios sobre lo que es una autoridad competente ya que el propio comandante de la aeronave accidentada por su especial condición jurídica puede -- ser catalogado también como una autoridad competente encargada de velar por la seguridad de los pasajeros y del personal aeronavegante pudiendo requerir también asistencia y salvamento.

Los servicios de búsqueda, asistencia y salvamento en México, son realizados por los centros de coordinación, brigadas de salvamento, y centros de alerta establecidos por la autoridad competente. Los servicios proporcionados a todas las aeronaves que han sufrido algún accidente, sin hacer distinción de nacionalidad o matrícula. (55)

Al respecto podemos decir que al no haber distinción - entre la nacionalidad y matrícula, las normas aplicables -- serán las locales o del lugar donde se produjo el accidente Situación que hace difícil unificar las normas y procedimientos a seguir en la búsqueda y salvamento del personal - de vuelo y pasajeros de las aeronaves que hayan sufrido algún accidente principalmente cuando las aeronaves involucradas provengan de Estados ajenos al lugar del accidente.

(55) Ley de Vías Generales de Comunicación. Leyes y Códigos de México, pp. 752-205 segundo Tomo.

2.10.2 Asistencia.

En cuanto a la asistencia de aeronaves, la IV Conferencia Internacional de Derechos Privados, reunida en Bruselas en el año de 1938, reglamenta la asistencia de aeronaves o por aeronaves en el mar. En el mismo año el Comité Internacional de Técnicos y Expertos Jurídicos Aéreos, elaboró importantes convenios que hasta la fecha regulan el transporte aéreo internacional, entre ellos, examinó un anteproyecto -- sobre asistencia de aeronaves en la superficie.

Otros documentos que reglamentan la asistencia de aeronaves es la Convención de Chicago de 1944. En su artículo 25 establece: "cada Estado contratante se compromete a proporcionar los medios de asistencia que considere factibles a -- las aeronaves en peligro en su territorio y a los propietarios de las aeronaves o las autoridades del Estado en que es -- tén matriculadas proporcionen los medios de asistencia que -- las circunstancias exijan. Cada Estado contratante, al em--- prender la búsqueda de aeronaves perdidas, colaborará en las medidas coordinadas que oportunamente puedan recomendarse en aplicación del presente convenio". (56)

Como podemos observar, la obligación de prestar asistencia lleva consigo la de proporcionar salvamento, ya que -- la sola ayuda que se presta a la aeronave en peligro o ya -- accidentada si bien es de por sí beneficiosa, puede resul-- tar insuficiente para cubrir los fines de éste artículo y -- principalmente de la Convención.

La asistencia a diferencia de la búsqueda, la define --

(56) Lena Paz Juana A. Op. cit. p. 345

Lena Paz como "todo socorro, ayuda o colaboración que se presta a algo o a alguien en peligro de perderse o fallar". (57)

A efectos de la Convención de Bruselas de 1938, el concepto de asistencia es considerado como "todo socorro que pueda ser prestado a una persona que se encuentra en el mar en el peligro de perderse; aún mediante una simple información se deben tener en cuenta las diferentes condiciones en que se ejerce la nevegación marítima y aérea". (58)

Esta misma Convención establece también que: "todo comandante de aeronave está obligado a prestar asistencia a toda persona que se encuentre en peligro de perderse o como consecuencia, de la avería a una aeronave." (59)

De conformidad con lo expuesto anteriormente, entendemos por asistencia, todo acto de ayuda a la aeronavegación o ayuda a todas aquellas aeronaves que se encuentran sometidas a ciertos riesgos, imponiéndoles la necesidad de recibir ayuda de otras aeronaves, con el objeto de prevenir un daño mayor.

2.10.3 Salvamento.

El salvamento lo define Lena Paz como: "una actividad dirigida a reparar o atenuar las consecuencias de un siniestro ya ocurrido". (60)

La ley distingue dos categorías de salvamento:

- a) El obligatorio, es el que se realiza en virtud de un mandato legal. En este tipo de salvamento el comandante de la aeronave cae en responsabilidad cuan

(57) Lena Paz Juan. Op. cit. 343

(58) Ibidem. p. 212

(59) Ibidem.

(60) Ibidem.

do se niegue a cumplir sus obligaciones.

b) El facultativo; Es el que se realiza voluntariamente a petición del comandante de la aeronave en peligro.

En el primer caso, el comandante de la aeronave está obligado a permanecer en su puesto hasta tanto haya tomado las medidas necesarias para salvar a los pasajeros, la tripulación y los bienes que se encuentran a bordo.

En el segundo caso, el salvamento está asegurado en mejores condiciones, en forma más completa y con menor riesgo para las personas que se encuentran a bordo de la aeronave.

La Convención de Chicago, firmada el 12 de marzo de 1951 establece las normas y métodos internacionales sobre búsqueda asistencia y salvamento, con el objeto de coordinar los servicios oficiales de cada país y obtener la cooperación internacional.

El anexo 12 de la misma Convención, hace una recomendación básica a los Estados, para que los mismos autoricen a sus centros de coordinación de salvamento para solicitar de otros centros de coordinación y ayuda necesaria para las aeronaves, personal y equipo, y además, se les conceda el permiso necesario de entradas, tránsito, trámites migratorios, aduanales, etc., a las aeronaves en vuelo, facilitando de esa manera el tránsito de las mismas. (61)

Al respecto entendemos, que debe prevalecer la obligación de prestar salvamento, pero, como contrapartida, los daños, riesgos y gastos incurridos por el salvador, deben ser solventados por él o los beneficiados en la operación.

(61) Anexo 12 al Convenio de Chicago de 1944 sobre la Aviación Civil Internacional: Asistencia y Salvamento.

Después de haber hecho un estudio generalizado de asistencia y salvamento, consideramos necesario hacer la diferenciación de los dos términos.

En el Derecho Aeronáutico, sólo pueden presentarse dos alternativas: o la aeronave se encuentra en condiciones de proseguir el vuelo o no. si la aeronave puede continuar el viaje en virtud del auxilio prestado por otra aeronave (suministro de combustible o reposición de una pieza) se habrá presentado un acto de asistencia.

Otro acto de asistencia se podría dar, cuando la aeronave que preste auxilio está imposibilitada de llevar a bordo a las personas de la aeronave accidentada, limitándose únicamente a dejarles provisiones y medicinas que le ayuden a sobrellevar las dificultades hasta que llegue el rescate.

Se trata de un acto de salvamento cuando la aeronave es accidentada o imposibilitada para poder seguir su viaje, misma que es asistida por otra aeronave o buque con el objeto de ayudarle a transportar las cosas o personas dentro de la misma evitando así un daño mayor.

2.10.4 Indemnización por asistencia y salvamento.

Según las reglas establecidas por la Convención de Bruselas de 1938, toda asistencia y salvamento prestado ocasiona gastos a quienes los afrontan. Dicha actividad puede traducirse en un beneficio para quienes se encuentran en situación de peligro, evitando así daños riesgos y gastos mayores. Por ello toda asistencia y salvamento deberán reglamentarse con el objeto de obligar al responsable a remunerar o indemnizar adecuadamente dicho servicio.

En el caso de salvamento de bienes, el monto de las indemnizaciones debe evaluarse en base a los riesgos, gastos y averías sufridas por el salvador o bien por las dificultades

des del salvamento, peligro corrido por el mismo, o valor de los bienes salvados.

En el salvamento de personas, las indemnizaciones deberán ser cubiertas por el explotador de las aeronaves accidentadas, mismas que deberán estar limitadas al valor de la aeronave antes de producirse el accidente. A efectos de la Convención de Bruselas, el explotador es: "toda persona que tiene la disposición de la aeronave y la utiliza por cuenta propia". Si el nombre del explotador no aparece inscrito en el registro de la aeronave el que asuma todo tipo de responsabilidad, a menos de que éste pruebe lo contrario.

La indemnización no debe exceder las siguientes cantidades:

500,000.00	francos	por persona salvada
50,000.00	francos	cantidad total, cuando no se haya salvado a alguna persona.
150,000.00	francos	cantidad que debe abonar el explotador de la aeronave por actos de asistencia y salvamento que se puedan suscitar. (62)

Las cifras antes mencionadas, se refieren al franco oro con un contenido de 65 1/2 miligramos de oro, con ley de 900 milésimos de fino, cantidad que podrán ser convertidas en cifras redondas, en la moneda nacional respectiva.

Cuando el costo del salvamento prestado por varias aeronaves exceda el límite de las cantidades antes mencionadas, habrá lugar a una reducción proporcional de las indemnizaciones, la cual se podrá obtener cuando los salvadores hagan

valer sus derechos, notificando sus reclamaciones a quien es te obligado a indemnizarlos, y dentro de un plazo máximo de 6 meses a partir del día del auxilio. Cumplido el plazo, se procederá al pago de las indemnizaciones, pero vencido el plazo, sólo se tendrá derecho sobre el importe de las cantidades ya distribuidas.

La Convención de Bruselas en su art. 4 establece las bases para remunerar el servicio de asistencia y salvamento de aeronaves en el mar, donde se tomará en cuenta:

- a) El esfuerzo y mérito de los que han prestado auxilio (los salvadores).
- b) el peligro corrido por la aeronave asistida incluyendo sus pasajeros, su tripulación, su cargamento, sus salvadores; el tiempo empleado, los gastos derivados y daños sufridos, y los riesgos de responsabilidad y otros en que se hubieren incurrido los salvadores; el valor material expuesto por ellos, teniendo en cuenta, en caso necesario, la adecuación especial del auxiliador.
- c) El salvador de las cosas salvadas. (63)

La Convención de Bruselas, también establece, que los explotadores de las aeronaves que hayan salvado a alguna persona, tienen derecho a alguna indemnización, por gastos emergentes y por averías sufridas durante la operación o como consecuencia directa de ella. (64)

- (63) Ver Art. 4, "La Convención de Bruselas de 1938. "Unificación de ciertas reglas relativas al auxilio y salvamento de las aeronaves y por aeronaves en el mar. p.224-752.
- (64) Rodríguez Jurado, Agustín. Op. Cit. p. 297

Según el principio general de la regulación legal, dichas actividades son consideradas como obligaciones de solidaridad humana. No pueden convertirse en lucro para quienes las cumplen, pero sí pueden ser una contrapartida para los daños riesgos y gastos hechos por el salvador. Es decir, éstos deben ser solventados por el que resulte beneficiado por la operación.

El derecho a una remuneración o indemnización se basa principalmente en el éxito del salvamento, es decir, no existirá remuneración, cuando el salvamento prestado resulte inútil ante las leyes nacionales que son las que eventualmente se encargan del reparto de las indemnizaciones antedichas.

Los responsables de tales pagos, son los propietarios de los bienes salvados, donde el acreedor pueda dirigir su acción directamente, contra el explotador de la aeronave socorrida.

El art. 8, inc. 1 de la Convención de Bruselas, establece "No cabe ninguna indemnización o remuneración si el auxilio fue prestado o el salvamento efectuado a pesar de la prohibición expresa y razonable de aquel que hubiere sido auxiliado o salvado". (65)

El inc. 2 de la misma Convención dice: "El juez podrá, reducir o suprimir la indemnización o la remuneración si resultare que los salvadores por su culpa hicieron necesario el auxilio o salvamento, o aumentaron los daños o cometieron robos, encubrimientos u otros actos fraudulentos". (66)

Como lo hemos anotado con anterioridad, las acciones en materia de indemnización o remuneración se someten en su ma-

(65) Convención de Bruselas de 1938. Op. Cit. p. 224-752 bis 3,4.

(66) Ibidem, pp. 224-752, 4.

yoría, a las jurisdicciones del territorio donde se efectúan las operaciones de asistencia y salvamento. Situación que ha provocado conflictos en el ámbito internacional ya que al -- presentarse las reclamaciones por parte de los salvadores o asistentes los límites de responsabilidad en la mayoría de los casos rebasan a los ya establecidos por las legislaciones internas o nacionales de los países contratantes.

En el plano mundial, como ya lo hemos visto, existen -- convenciones como la de Bruselas de 1938, que reglamentan la asistencia y salvamento de las aeronaves o por aeronaves en el mar, sólo que esta Convención carece de normas que regulen el servicio de asistencia y salvamento de las aeronaves de Estado como: militares, de aduanas, de policía, etc. Además no contiene normas que coordinen unificadamente los servicios oficiales de cada país en las operaciones de búsqueda asistencia y salvamento.

3. CONVENIOS MULTILATERALES SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL AERONAUTICA

3.1 Generalidades:

Las convenciones multilaterales según define Pino Muñoz - son convenios sobre principios que deben regir las actividades de los Estados en la utilización del espacio aéreo. (67)

Los principios a los que hace mención el mismo autor, se refieren a la responsabilidad que emana de los daños y perjuicios causados por la actividad aeronáutica.

El mismo autor, clasifica las convenciones multilaterales en dos grupos.

- Convenciones generales
- Convenciones especiales.

Las convenciones de carácter general, regulan aspectos públicos relativos a la actividad aeronáutica, comúnmente empiezan reconociendo la soberanía de los Estados sobre el espacio aéreo que cubre sus territorios e indican los derechos y deberes que tienen cada uno de ellos en relación a la actividad aeronáutica, por ejemplo, establecen que las aeronaves deben ser matriculadas conservando la nacionalidad del país donde fueron inscritas; se refieren también entre otros temas a ciertos documentos que deben llevar a bordo las aeronaves y licencias respectivas que deben tener los tripulantes.

Dentro de ésta clasificación podemos considerar a la Convención de París de 1919, la Convención de Madrid de 1926, la Convención de la Habana de 1928 y la Convención de Chicago, de

(67) Pino Muñoz, Jacinto. X Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio, y de la Aviación Comercial
p. 368.

1944, que fue la que anuló todas las anteriores y la que está actualmente vigente en el ámbito internacional.

En el mismo orden de ideas y sin pretender hacer un estudio detallado de estas convenciones, examinaremos de manera general los principios y normas más importantes.

La convención de París de 1919, reconoce la soberanía completa y exclusiva que cada Estado tiene sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio. Clasifica las aeronaves civiles y de Estado, mencionando que el convenio sólo aplica a las aeronaves civiles.

Los Estados contratantes se comprometen a permitir el libre ingreso, sobrevuelo y escala para fines no comerciales de todas aquellas aeronaves que no pertenezcan a servicios aéreos internacionales regulares.

Se concede el derecho de embarcar y desembarcar pasajeros carga y correspondencia a las aeronaves de otros Estados, siempre que no estén dedicadas a servicios aéreos internacionales regulares y en tanto se atengan a la reglamentación que se dicta al respecto.

Todo Estado tiene derecho a establecer zonas de vuelo prohibidas o restringidas por razones de orden militar o de seguridad pública.

Se establece que al ingresar una aeronave a un Estado extranjero, debe siempre aterrizar en los aeropuertos que se hayan determinado para efectuar el control de aduanas o de otra índole.

En esta misma se establece amplio derecho de registro para las aeronaves extranjeras, limitándolas a no causar demoras innecesarias que atenten contra el transporte aéreo internacional.

Se determina la obligación de los Estados de prestar ayuda a las aeronaves que se encuentran pérdidas. Dando también facilidades para investigar los accidentes de aviación.

Además se implanta que todo Estado se compromete hasta donde sea posible a establecer el número de aeropuertos y servicios de ayuda a la navegación aérea que se estimen necesarios. Adaptando y poniendo en práctica igualmente todos los sistemas de comunicación, códigos, señales, iluminación, métodos y reglas de operación técnica recomendadas o establecidas por la OACI (Organización de la Aviación Civil Internacional).

Finalmente, creemos que la Convención de Chicago 1944, es una de las convenciones internacionales, más importantes, ya que contiene los derechos y deberes fundamentales de los Estados en lo que se refiere a la actividad aeronáutica a nivel mundial, además es una institución que dio origen a la OACI, la cual ha cumplido un papel muy favorable para el desarrollo del transporte aéreo en el mundo.

Las convenciones de carácter especial, las clasifica Pino Muñoz en tres grupos;

En el primer grupo encontramos las relativas a las aeronaves, entre ellas podemos mencionar la Convención de Bruselas de 1938 sobre "unificación de ciertas reglas relativas al auxilio y salvamento de aeronaves o por aeronaves en el mar y la Convención de Ginebra de 1948 que determina los derechos y privilegios sobre aeronaves que deben ser reconocidas internacionalmente. Ej: se establecen créditos que tienen preferencia sobre otros, tales como los que se refieren al salvamento de las aeronaves o a los gastos extraordinarios indispensables para la conservación de las aeronaves.

El segundo grupo está compuesto por convenciones multilaterales relativas a la responsabilidad que emana de los daños-

o perjuicios causados por la actividad aeronáutica y responsabilidad que se derivan del contrato de transporte aéreo y que tiene como base la Convención de Varsovia de 1929, la cual reglamenta la responsabilidad de las empresas aéreas en caso de muerte o lesiones de pasajeros o bien en caso de pérdida, destrucción o averías del equipaje, de los pasajeros, y de la carga.

El mismo autor clasifica dentro de éste grupo los protocolos celebrados en la Haya en 1955, Guatemala 1971, cuatro protocolos de Montreal 1975 y Convención de Guadalajara 1961, relativas al transportador de hecho o transportador que realizó todo o parte del transporte convenido con otra empresa aérea. Por otra parte, hay compañías aéreas que tienen su punto de partida escala, o destino en Estados Unidos, mismas que han firmado el Convenio de Montreal de 1966 refiriéndose a las mismas materias. Situación que complica la determinación de las normas que deben aplicarse al producirse algún accidente o siniestro.

Dentro de este mismo grupo, encontramos las Convenciones de Roma de 1933 y 1952, sobre responsabilidad (extracontractual) que se deriva de los daños que puedan producir las aeronaves a las personas o propiedades de terceros en la superficie.

En el tercer grupo clasificamos a las convenciones que se refieren a los delitos que puedan cometerse a bordo de las aeronaves tales como: la Convención de Tokio de 1963 que regula los actos ilícitos cometidos a bordo de las aeronaves y los derechos y deberes de los Estados en relación con los actos antes mencionados; la Convención de La Haya de 1970, referente al delito de apoderamiento ilícito de la aeronave o piratería aérea; y el Convenio de Montreal de 1971, el cual se refiere a los delitos que atentan contra la seguridad de la navegación aérea. Ejemplo: delitos de sabotaje o informaciones falsas que pongan en peligro a las aeronaves.

Las convenciones que veremos detalladamente según su orden - de importancia son:

	Varsovia	1929
Convenciones Multilaterales	La Haya	1955
de carácter especial sobre	Montreal	1966
responsabilidad.	Guatemala	1971
	Montreal	1975
	Guadalajara	1961

3.2 Convenio de Varsovia de 1929.

Esta Convención fue firmada en Varsovia en el año de 1929, - la cual, trata "sobre la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional". (68)

Los factores que obligaron a los Estados a crear un orden internacional que regulará el transporte aéreo, señala Pino Muñoz, son:

- "El desarrollo de la aviación civil y comercial y,
- La internacionalización de la aeronave como medio de transporte". (69)

Esta Convención se llevó a cabo con el propósito de regular la responsabilidad entre los portadores o empresas aéreas y los particulares que recurran a sus servicios, principalmente en los contratos de transporte aéreo internacional.

(68) Convenio de Varsovia 1929, Art. 1, 1.

(69) Pino Muñoz, Jacinto. Op. cit. p. 16.

Para efectos de la misma Convención, se entiende por -- transporte internacional, aquel que efectúa un itinerario de - vuelo entre dos o más países. En estos casos no interesa la - nacionalidad de las aeronaves, ni el hecho de que el transporte se cumpla o no íntegramente, pero sí es necesario que las - partes hayan convenido un transporte señalando el origen, la - escala y el destino de los pasajeros, equipajes y mercancías.

Para que la Convención sea aplicable, es necesario que - el transporte sea internacional y además remunerado, sin embar - go, no se puede excluir de la misma, al transporte gratuito - realizado por las empresas de transporte aéreo.

Esta Convención, también es aplicable a los transportes - sucesivos o combinados, siempre y cuando reúnan las caracterís - ticas antes mencionadas.

Rodríguez Jurado define los transportes sucesivos como - aquellos que se realizan por distintos transportadores aéreos, unos a continuación de otros con el objeto de cubrir un deter - minado itinerario. En cambio los transportes combinados, por - la naturaleza diversa de los medios de ejecución y legislacio - nes aplicables, no pueden ser considerados como un contrato - único, aún cuando puedan instrumentarse en un sólo documento.- Es decir, en los transportes combinados, los transportistas - aéreos y de superficie, ya sean terrestres o marítimos inter - vienen en la ejecución del contrato quedando sometidos en to - das sus etapas a la legislación aeronáutica. (70)

Haciendo una crítica, consideramos que la Convención de - Varsovia, aunque no regula todos los aspectos relacionados con - el transporte aéreo, constituye la fuente más importante del De - recho Internacional Privado, ya que se ha encargado de estudiar - los problemas relativos al transporte aéreo internacional, in -

(70) Rodríguez Jurado, Agustín. Op. cit. p. 248

tentando perfeccionar y adaptar las normas a los adelantos de la explotación aeronáutica.

3.2.1 Títulos de transporte.

Son considerados como títulos de transporte: " el billete de pasaje o boleto; el talón del equipaje; y la carga de porte aéreo. (71)

En lo que se refiere el transporte de pasajeros, la Convención de Varsovia establece que el transportador está obligado a expedir un título de transporte o billete de pasaje.

Tapia Salinas define como billete de pasaje o boleto: -- " aquel mediante el cual una empresa de transporte aéreo o un simple transportista en determinadas condiciones se compromete a trasladar de un lugar a otro por vía aérea a una persona y su equipaje, generalmente mediante una remuneración " (72)

En cuanto al transporte de equipaje, el Convenio de Varsovia establece también, las principales características del contrato de transporte, donde el transportador está obligado a -- expedir un boletín de equipaje, excepto para los objetos personales pequeños cuya custodia conserva el pasajero.

El boletín del equipaje lo define Tapia Salinas como: -- " aquel contrato mediante el cual una empresa de transporte aéreo o un simple transportista se obliga como consecuencia de un contrato de pasaje anterior simultáneamente celebrado, a -- trasladar de un lugar a otro por vía aérea el equipaje citado -- comprendiendo dentro de los mismos, los objetos registrados, -- así como el exceso de peso que sobre la cantidad otorgada figure como franquicia, en las condiciones que en este último caso -- ambas partes convengan." (73)

(71) Pino Muñoz, Jacinto. Op. cit. p. 19.

(72) Tapia Salinas, Luis. Op. cit. p. 214

(73) Ibidem. p. 215.

Para el transporte de mercancías, la Convención de Varsovia establece en su art. 5^a " 1.- Todo transportador de mercancías tendrá derecho a solicitar del expedidor la confección y entrega de un título llamado "carta de porte aéreo". Todo expedidor tendrá derecho a solicitar del transportador la aceptación de este documento." (74)

Por último, la misma Convención establece, que la pérdida la falta e irregularidad de los documentos antedichos no afecta la existencia, ni la validez del contrato de transporte. Sin embargo, todo porteador que no haya expedido dichos documentos o no haya hecho en ellos las indicaciones necesarias, no podrá ampararse en el caso de tener que ejercer acciones de responsabilidad tales como, eximirse o limitarse en su responsabilidad. (75)

En nuestro concepto y tomando en consideración los puntos de vista de los diferentes autores, estamos de acuerdo que el contrato de transporte es el documento por el cual una persona física o moral (porteador, empresa o transportista) dedicada habitualmente al transporte público, se obliga mediante un determinado precio o cantidad (porte, tarifa o flete) a trasladar de un cierto lugar a otro, mercaderías de diversa naturaleza, personas y equipajes; y en el que los derechos y obligaciones de las partes contratantes dan origen a una determinada responsabilidad.

3.2.2 Sistema de Responsabilidad.

La responsabilidad del porteador aéreo se determina mediante la previa distinción entre el transporte de pasajeros equipajes y mercancías.

(74) Rodríguez Jurado, Agustín. Op. cit. p. 462.

(75) Cfr. arts. 3, 4, y 5 de la Convención.

En el transporte de pasajeros el sistema de responsabilidad aplicable es subjetivo, limitado, y con inversión del peso de la prueba a favor del pasajero, expedidor o destinatario. - Es subjetivo porque el transportador aéreo responde si hay culpa de su parte o de sus dependientes. Es limitado porque el porteador no responde por el monto real y total de los daños y perjuicios que haya ocasionado sino que responde únicamente -- hasta los montos máximos que establece la Convención de Varsovia de 1929 para cada caso. Se considera con inversión del peso de la prueba a favor del pasajero, expedidor o destinatario por la culpa que el porteador pueda tener, mismo que deben probar las correspondientes causales de exención de responsabilidad para evitar que la demanda aumente en su contra. En el -- transporte de pasajeros el porteador será responsable cuando - el daño haya ocasionado lesiones, heridas e incluso la muerte a las personas transportadas; cuando el daño se haya producido a bordo de la aeronave o en el curso de las operaciones de embarque o desembarque, y siempre que haya culpa del porteador o de sus dependientes.

Si el porteador pretende eximirse de responsabilidad -- tiene que probar que él y sus dependientes tomaron las medidas necesarias para evitar el daño, o que la persona lesionada o fallecida fue la causante del accidente.

En cuanto a las causales de exención de responsabilidad - que permiten al porteador no responder por los daños al equipaje o a las mercancías cuando el daño es provocado por fallas de pilotaje, conducción o navegación, fueron eliminadas del -- art. 20 de la Convención de Varsovia de 1929, en cambio los -- límites máximos de responsabilidad en caso de pérdida o daño - al equipaje o la carga se conservaron. (76)

(76) Cfr. Pino Muñoz, Jacinto. Op. cit. p. 21.

Esto significa que, el extender aún más la responsabilidad no exonerable e ilimitada del transportista sería llevarlo fuera de los límites del contrato mismo, y fuera del sistema de responsabilidad establecido por la Convención de Varsovia. En consecuencia, no podría sancionarse en tales términos al transportista por acción intencional o dolo de cualquier dependiente suyo. Por otra parte, la cuestión del dolo del transportista ha suscitado controversias en el plano internacional al considerar otras faltas equivalentes al dolo. Término que podría estudiarse a fondo con el objeto de unificar criterios los cuales permitan regular más adecuadamente la responsabilidad del porteador y sus dependientes.

3.3 Protocolo de La Haya de 1955.

Este Protocolo fue celebrado en la Haya en el año de 1955, mismo que introdujo algunas modificaciones de gran importancia en lo que respecta a los transportes internacionales en la Convención de Varsovia de 1929.

Este Protocolo modifico 15 artículos de la Convención y - agrego dos nuevas disposiciones a las mismas, las cuales analizaremos en seguida: Como ya mencionamos anteriormente, el campo de aplicación del Protocolo sigue siendo el transporte aéreo internacional.

Una de sus nuevas disposiciones se dió en su art. 16, relativo a títulos de transporte aplicables en caso de transportes efectuados en circunstancias extraordinarias fuera de toda operación normal, o mejor llamados vuelos inaugurales, ejecutados a título de primer ensayo por empresas de navegación aéreas.

El sistema de responsabilidad que sigue el Protocolo es el mismo que declara la Convención de Varsovia. Es decir, sigue siendo subjetivo basado en la culpa, donde el transporta-

El transportador aéreo es responsable de los daños derivados por culpa suya o de sus dependientes.

En cuanto a los reglamentos a los que hacen mención los documentos de transporte o títulos de transporte, se simplifican en el Protocolo, expresando que el porteador pierde el beneficio de la limitación de responsabilidad cuando los documentos no tengan las indicaciones que los acredite como transporte de carácter internacional y, no señalen que el mismo está regido por la Convención de Varsovia.

A continuación mencionaremos los montos máximos por los que debe responder el transportador en materia de responsabilidad:

Los límites de responsabilidad establecidos en Estados Unidos y Francia, se han incrementado hasta en un 200 y 300% en relación a las sumas establecidas por la Convención de Varsovia de 1929, situación que ha originado serias dificultades en el ámbito internacional, ya que los tribunales de esos países fijan para cada caso, nuevos montos para poder indemnizar satisfactoriamente los daños ocasionados.

En cambio, los límites establecidos para los países subdesarrollados como México, Chile, Venezuela, etc., sólo han necesitado de pequeños incrementos para poder ajustar las cantidades con las que se debe indemnizar los daños o perjuicios.

Por otra parte, el Comité de Transporte Aéreo de la OACI (Organización de la Aviación Civil Internacional) propuso un aumento de un 50% a la cantidad ya establecida por la Convención de Varsovia, misma que fue aceptada por las leyes nacionales e internacionales incrementando el límite de responsabilidad del porteador por lesiones o muerte del pasajero, el doble, o mejor dicho, a 250,000 francos por pasajero.

El Protocolo modificó también, el art. 25 de la Conven-

ción de Varsovia, ya que la norma no permitía al porteador limitarse en su responsabilidad, cuando él y sus dependientes en ejercicio de sus funciones actuaban con dolo. Sin embargo, en la actualidad se permite al porteador limitarse en su responsabilidad cuando las lesiones, muerte o daño, se deriven del vicio propio de las cosas transportadas o de transportación de mercancías peligrosas.

De lo anterior, consideramos que el Protocolo de La Haya aplicable a nivel internacional, debe ser reestructurado de manera tal, que se puedan establecer nuevas cantidades que indemnicen lesiones, muerte y daños ocasionados a pasajeros, tomando en cuenta las condiciones económicas monetarias de los diversos países, y donde los montos sean proporcionales a las cantidades ya establecidas por las leyes nacionales y Convenios internacionales, evitando así que las sumas sean muy altas y casi imposibles de cubrir por la falta de solvencia económica de las partes involucradas y asimismo se puedan establecer límites máximos de responsabilidad los cuales respondan -- adecuada y satisfactoriamente a las necesidades que presenta el transporte aéreo.

3.4 Acuerdo de Montreal de 1966.

Este acuerdo fue firmado en Montreal en el año de 1966, - Es un proyecto privado establecido para todos aquellos transportadores que operan hacia, desde, y con escalas en Estados Unidos.

A continuación, mencionaremos algunas de las modificaciones que introduce dicho acuerdo a la Convención de Varsovia de 1929 y Protocolo de La Haya de 1955 en materia de transporte aéreo internacional.

En este acuerdo se incrementan los montos máximos de responsabilidad por muerte, lesiones y daños a pasajeros. Es de--

cir, el límite máximo de responsabilidad por el cual debe responder el transportador es de 75,000 dólares incluyendo costas y honorarios de abogados y, 58,000 dólares para todos -- aquellos Estados donde los honorarios y costas se otorgan separadamente. Argumento que no es válido para la Convención de Varsovia ya que en sus normas generales establece que los límites de responsabilidad deben ser respetados, anulando en su art. 23 toda cláusula que imponga límites inferiores a los ya establecidos situación que puede ser válida en caso de existir algún Convenio privado, pactado entre el transportador y el pasajero.

Otra de las modificaciones que introdujo el acuerdo de Montreal consistió en cambiar el sistema de responsabilidad subjetivo basado en la culpa de transportador o sus dependientes por el sistema objetivo, el cual le impide probar que él y sus comisionados han tomado las medidas necesarias para evitar el daño, obligándolo por consiguiente a responder en toda circunstancia, sin poder limitar o eximirse en su responsabilidad. (77)

De lo anterior, creemos, que el Acuerdo de Montreal significa en cierta forma, un retroceso para la uniformidad legislativa que intenta alcanzar el transporte aéreo internacional al crear normas distintas a las ya establecidas y violando las normas fundamentales de la Convención de Varsovia de 1929, que rige a nivel internacional.

3.5 Protocolo de Guatemala de 1971.

Este Protocolo se celebró el 8 de marzo de 1971 en la Ciudad de Guatemala. Su objetivo principal, fue revisar el sistema de responsabilidad establecido por la Convención de Varsovia de 1929 y Protocolo de La Haya de 1955, con el objeto de terminar con la diversidad de normas existentes que regulaban la responsabilidad del transporte aéreo.

(77) Lena Paz, Juan. Op. Cit. p. 32.

Con el Protocolo de Guatemala se intentó transformar el régimen de responsabilidad subjetivo, basado en la culpa, por un sistema objetivo, donde el transportador debe responder en toda circunstancia o momento por la muerte o lesiones ocasionadas al pasajero. (78)

En cuanto a los títulos de transporte, la modificación se hizo al contenido del billete de pasaje o boleto, haciendo necesario mencionar el punto de origen, escala y destino lo cual enfatizará el carácter internacional del transporte. Se establece también, que el billete de pasaje puede ser individual o colectivo y además reemplazado por cualquier otro documento -- que contenga lo antes mencionado.

El sistema de responsabilidad establecido para el transporte de pasajeros, es de carácter objetivo donde el porteador es responsable por la muerte o lesiones corporales del pasajero - excepto cuando la persona que sufre el daño sea la causante o haya contribuido con el mismo.

El sistema de responsabilidad establecido también por el Protocolo, para el transporte de equipajes, es de carácter objetivo, donde el transportador responde por la destrucción, -- pérdida o avería de los mismos.

El Protocolo establece límites máximo de responsabilidad diferentes a los ya estipulados por la Convención de Varsovia y Protocolo de La Haya. Por muerte o lesiones al pasajero, fija la cantidad de 1,500,000 francos porcafre; por destrucción, pérdida, avería o retraso del equipaje 15,000 francos porcafre. (79)

(78) Cfr. Pino Muñoz, Jacinto. Op. Cit. p. 72

(79) Ibidem. p. 73.

Este Protocolo, implanta el sistema llamado de complementación nacional que tiene por objeto la reparación íntegra de los daños, el cual es considerado por Lena Paz, como un sistema escasamente reglamentado que rompe con la uniformidad de criterios que se ha pretendido establecer con la Convención.

A pesar de las ventajas obtenidas por el Protocolo de -- Guatemala de 1971, las modificaciones introducidas no han sido de gran adelanto en lo que se refiere a la responsabilidad del porteador aéreo, además es una situación que atenta contra la uniformidad legislativa que se ha pretendido establecer con la Convención de Varsovia y Protocolo de La Haya de -- 1955, al no considerar las necesidades de los países en desarrollo en materia aeronáutica, ni tomar en cuenta los intereses de los usuarios, o las conveniencias de las compañías -- existentes, obstaculizando de esa manera la expansión del -- transporte aéreo a nivel internacional.

3.6 Protocolo de Montreal de 1975.

Este Protocolo se firmó en Montreal en el año de 1975, -- con el objeto de regular adecuadamente la responsabilidad del transportador aéreo contenida en el Convenio de Varsovia de -- 1929 y sus Protocolos complementarios. (80)

Los Protocolos de Montreal 1, 2 y 3, modifican al art. -- 22 de la Convención de Varsovia en lo que se refiere a la responsabilidad del transportista con respecto a cada pasajero y su equipaje.

La modificación hecha se basó principalmente en cambiar el franco poncafre o patrón oro por los Derechos Especiales de Giro.

(80) Cfr. Rodríguez Jurado, A. Op. Cit. p. 474.

El franco poncafre o patrón oro se estableció inicialmente como sistema monetario básico internacional aunque tiene la ventaja de asegurar la libre convertibilidad de todas las monedas en un sistema de pagos bilateral, los limitados suministros de oro dificultaron dicha convertibilidad y causaron atesoramiento de ese metal por parte de los Estados y por lo tanto escasez del mismo a nivel mundial.

El hecho de que el franco poncafre estuviera basado en una cantidad de miligramos de oro de una determinada ley de fino, produjo una serie de consecuencias tales como la inexistencia del franco poncafre como moneda real; la variación del precio del oro a nivel internacional; problemas en algunos Estados por la existencia de un precio libre y otra oficial respecto a ese metal y; discrepancias al momento de calcular el monto de la indemnización. Todos estos factores produjeron el reemplazo del franco poncafre por los Derechos especiales de giro o papel moneda oro.

Los Derechos Especiales de Giro se crearon con el objeto de reforzar un sistema monetario mundial que facilitara la convertibilidad y estableciera mayor estabilidad al momento de calcular las indemnizaciones.

El valor de los derechos Especiales de Giro es calculado por el Fondo Monetario Internacional y su relación con las monedas nacionales es establecida regularmente en forma oficial para una serie de efectos tales como transacciones intergubernamentales donde el valor del oro mantuvo en 1968 el mismo cambio el cual equivale a 35 dls la onza (28.35) permitiendo la misma convertibilidad con las monedas nacionales. (81)

(81) Cfr. Peruchi Arnoldo, Hector. El patrón oro en la aviación comercial. Trabajos y conclusiones del Primer Congreso Argentino de la economía del transporte aéreo. Sep. 1977 - p. 236.

En cuanto a los límites máximos de responsabilidad, los Protocolos 1, 2 y 3, modifican el art. 22 de la Convención de Varsovia, en los siguientes términos: (82)

	Protocolo No. 1	Protocolo No. 2	Protocolo No. 3
Por lesión o muerte del pasajero.	8300 (DEG) Derechos Especiales de Giro.	16600 (DEG)	1000000 (DEG)
Por daños o pérdida de la carga o equipaje confiado al transportador.	17 (DEG) Derechos Especiales de Giro por Kilo.	17 (DEG) Por kilo	17 (DEG) Por kilo de carga.
Por daños o pérdida del equipaje confiado al viajero.	332 (DEG) Derechos Especiales de Giro.	332 (DEG)	1000 (DEG) Por ambas clases de equipaje, por c/viajero.
Retraso en el transporte de personas.			41500 (DEG)

Cabe mencionar que el Protocolo No. 2, no solo modifica el Art. 22 de la Convención de Varsovia sino también el contenido del Protocolo de La Haya de 1955.

(82) Cfr. Pino Muñoz, Jacinto. Op. Cit. p. 39.

En cuanto el Protocolo No. 3, podemos decir que este modifica el art. 22 de la Convención de Varsovia y el Protocolo de Guatemala en lo que se refiere a los límites de responsabilidad.

Los protocolos antes mencionados permiten a todos aquellos países que no sean miembros del (FMI Fondo Monetario Internacional) a que sus legislaciones internas fijen el monto de las indemnizaciones en Derechos Especiales de Giro, que adopten como unidad, otra moneda que tenga el mismo peso en oro o ley de fino del antiguo franco concafre.

De los cuatro protocolos, consideramos que el más importante es el No. 4 porque es el que modifica el texto constituido por la Convención de Varsovia de 1929 y el Protocolo de La Haya de 1955. Este Protocolo además de reemplazar la unidad monetaria en que deben calcularse las indemnizaciones en el transporte de mercancías simplifica la documentación relativa al contrato de transporte de carga.

Entre las modificaciones hechas, el Protocolo determina que las disposiciones hechas son aplicables al transporte de correo y envíos postales, donde el transportista es responsable frente a la administración postal correspondiente.

Otra de las modificaciones se basó en la simplificación de documentos relativos al contrato de carga donde la carta de porte puede ser reemplazada por un recibo que haga constar el transporte de mercancías. Se agrega también que la carta de porte o recibo deben señalar el peso del embarque.

El art. 9 del Protocolo establece que la falta de algún documento o carta de porte que tenían como consecuencia la pérdida del beneficio de la limitación de responsabilidad del transportista o porteador, ha dejado de existir.

Este Protocolo modificó también, el sistema de responsabilidad aplicable en el transporte de mercancías. Es decir, el sistema subjetivo de responsabilidad se cambió por el de carácter objetivo que se basa en el riesgo creado, donde el porteador responderá por el daño causado al equipaje facturado o a las mercancías por el sólo hecho de que la destrucción pérdida o avería se haya producido durante el transporte aéreo.

Las causales que permiten al porteador eximirse de responsabilidad por destrucción, pérdida o avería de las mercancías según señala Pino Muñoz son:

- " a) La naturaleza o el vicio propio de la mercancía;
- b) El acomodo defectuoso de las mercancías, realizado por una persona que no sea el transportista o sus dependientes.
- c) Un acto de guerra o un conflicto armado;
- d) Un acto de autoridad ejecutado en relación con la entrada, la salida o el tránsito de la mercancía." (84)

En el transporte de mercancías o equipajes, el transportista podrá quedar exento de responsabilidad si prueba que la persona perjudicada o lesionada es la causante del daño o contribuye a él.

Si analizamos este Protocolo, vemos que no acepta como causales de exención de responsabilidad ni los disturbios civiles, ni las catástrofes naturales de carácter excepcional, ni los actos ilícitos que atentan contra la seguridad de la aviación civil regulada en los convenios aéreos internacionales. Por ello, y por lo anteriormente expuesto, este Protocolo no fue ratificado por la mayoría de los Estados.

3.7 Convenio de Guadalajara de 1961.

Este convenio se celebró en Guadalajara México en el año de 1961 su objetivo principal se basó en complementar lo acordado en -

(84) Pino Muñoz Jacinto. Op. cit. p. 41.

el Convenio de Varsovia de 1929 y Protocolo de La Haya de 1955 en materia de responsabilidad en el transporte aéreo internacional.

La Convención y Protocolo reglamentan la responsabilidad del transportador contractual, que es el que realiza todo o parte del transporte, sobre la existencia de un contrato, en cambio la Convención de Guadalajara reglamenta la responsabilidad del transportador de hecho, en este caso no existe un vínculo contractual entre el pasajero o cargador y el transportista o transportador de hecho, es decir, solo se necesita de la autorización del transportador contractual para que el transportador de hecho realice todo o parte del transporte que ha convenido con el pasajero.

El Convenio de Guadalajara se aplica al transportista de hecho cuando el contrato de transporte celebrado con el transportador contractual es de carácter internacional.

El transportista contractual y de hecho quedarán sujetos a las normas de la Convención de Varsovia de 1929 donde el transportador contractual será responsable del contrato en su totalidad. En cambio el transportador de hecho en lo relativo al transportador que efectivamente se haya realizado.

El Art. 3 de la Convención de Guadalajara señala que el transportista contractual es responsable por acciones u omisiones del transportista de hecho y de sus dependientes, mientras estos actúen en ejercicio de sus funciones. La norma también establece que el transportista de hecho será responsable por las acciones u omisiones del transportista contractual, siempre y cuando los daños no generen una responsabilidad ilimitada. En tal situación el transportista de hecho quedará obligado hasta los límites que la Convención de Varsovia establece en su art. 22 (85)

(85) Cfr. Rodríguez Jurado, Agustín. Op. cit. p. 466.

El sistema de responsabilidad aún se conserva. Es decir es el mismo que rige en la Convención de Varsovia y Protocolo de La Haya, siendo de carácter subjetivo, basado en la culpa del transportador aéreo, limitado y con inversión del peso de la prueba a favor del pasajero, cargador o destinatario.

La acción de responsabilidad puede dirigirse indistintamente contra el transportista contractual, transportista de hecho o contra ambos en forma conjunta. Para tal situación, el procedimiento y los efectos de juicio respectivo son regulados por la ley del tribunal competente que conoce el caso.

La determinación del tribunal competente queda también a elección del demandante quien puede elegir entre cualquiera de los tribunales que señala el art. 28 de la Convención de Varsovia. (86)

Finalmente, podemos decir que el Convenio de Guadalajara a pesar de complementar la responsabilidad del porteador aéreo y constituir una valiosa argumentación en la regulación no pudo cumplir con los objetivos que se le asignaron inicialmente.

Después del estudio detallado de las convenciones Multilaterales y no obstante las modificaciones en las recientes revisiones (Protocolos), llegamos a la conclusión, que el régimen de Varsovia ya no corresponde a los objetivos del régimen aéreo actual, ya que este ha sido rebasado por el progreso técnico y una nueva concepción de la responsabilidad.

En 1929, la Convención respondía a las necesidades de la aviación en desarrollo. En ese tiempo era difícil establecer las causas de un accidente aéreo, de tal forma que la víctima no podía probar la culpa del transportista o de sus empleados, lo cual es indispensable en el régimen de responsabilidad para

(86) Ibidem. p. 467.

poder ejercer acción legal.

Actualmente la aeronave se ha convertido en un medio de transporte de los más seguros. El perfeccionamiento de las personas encargadas de las aeronaves así como de sus motores, de las comunicaciones e instrumentos (caja negra), tiene como consecuencia el poder conocer en la mayor parte de los casos, la causa exacta del accidente aéreo. De ello resulta, en casos cada vez más numerosos que las víctimas de un accidente puedan evitar actuar contra el transportista aéreo bajo el régimen de Varsovia, ya que pueden obtener la reparación integral de los daños del verdadero autor del accidente (constructor del avión controlador del vuelo etc), para quienes la responsabilidad no está limitada y que en numerosos países no depende de la prueba de la culpa. Las víctimas fueron indemnizadas así en los accidentes aéreos de los últimos años, sin tomar en cuenta las disposiciones de la Convención de Varsovia de 1929 y Protocolo de La Haya de 1955.

El régimen de responsabilidad se ha transformado profundamente. Anteriormente la reparación del daño causado era considerado como la sanción o el castigo apropiado para la culpa, situación represiva que ya no es una causa suficiente de responsabilidad en la actualidad, ya que no se trata de saber quien es culpable sino determinar quien debe indemnizar o reparar el daño, cuyas verdaderas causas son a menudo múltiples.

El cambio se justifica, por el creciente número de incidentes, donde la víctima es incapaz de probar la causa e identificar a la persona que lo ha causado.

Conscientes de esta situación, se han multiplicado los casos donde la aplicación de la responsabilidad es objetiva basada en la teoría del riesgo.

Es importante que tomemos conciencia respecto a que la complejidad tecnológica del mundo moderno nos obliga a abando-

nar la búsqueda tradicional de la culpa como causa y base de la responsabilidad. La multiplicación de las aeronaves en la vida cotidiana y la complejidad de sus partes, crean una situación donde el acto que ha causado el accidente o el daño, ya no pueden ser considerados como resultado de una negligencia, el accidente es de hecho, motivado por una multitud de factores y circunstancias en las que el error humano, si es que existe, no juega más que un papel de suceso y no podría ser considerado como la causa determinante.

Por las causas antes mencionadas y muchas otras que a lo largo de este trabajo mencionamos, es necesario luchar por la creación de un nuevo orden de responsabilidad que asegure la reparación de los daños causados en el curso o a causa del transporte aéreo, los cuales respondan a las exigencias del transporte aéreo internacional actual.

**ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA**

4. SEGURO AERONAUTICO

4.1 Generalidades.

El seguro aeronáutico se distingue de los demás por su objeto específico que es el riesgo, el cual define Lena Paz como: "El peligro que corren las personas y las cosas como consecuencia de un acontecimiento posible, incierto e independiente de la voluntad de las partes, y derivado del hecho técnico de la navegación aérea." (87)

Todo riesgo aeronáutico para que sea considerado como tal debe presentar dos características:

- a) Debe provenir de una aeronave o,
- b) Debe originarse de la utilización de la misma, según sea su destino. Es decir, debe valerse de sus propios medios o impulso de sus motores en su desplazamiento.

Por tanto, el riesgo lo podemos entender como una eventualidad dañosa y al ser una eventualidad, un acontecimiento futuro e incierto.

El primer caso lo podemos ejemplificar con la caída de una aeronave, cuyo suceso ha de obligar al asegurador a reparar el daño derivado de la navegación aérea.

El segundo caso se refiere a la realización del riesgo denominado siniestro. No se debe confundir el riesgo con el siniestro. La diferencia entre ambos se ve clara cuando se piensa que lo que provoca la prestación del asegurador no es el primero sino el segundo.

El siniestro es la condición legislativa para que el asegurado pueda reclamar el pago, mientras que el riesgo es la

(87) Lena Paz Juan A. Op. cit. p. 220.

condición legislativa para que el asegurador pueda exigir el pago de la prima. (88)

Benítez Lugo dice que "La prima es, jurídicamente la equivalencia del precio de la garantía que presta el asegurador y, técnicamente el valor actual de la obligación del mismo en el momento del contrato". (89)

De lo anteriormente expuesto podemos concluir que la prima es el precio del riesgo, porque cuando más probable y grave es éste, tanto más se aumenta el importe de la prima, influyen do también en el precio de la suma asegurada.

El riesgo es indispensable para determinar la prestación del asegurador y además necesario para aclarar el objeto del contrato de seguro, que es uno de los elementos esenciales que la ley sobre el contrato de seguros dispone. (90)

El seguro asume gran importancia en materia aeronáutica principalmente en dos sectores.

- a) en el económico y
- b) en el jurídico.

En el económico, permite la reparación inmediata de los daños ocasionados por el explotador de la aeronave, mismo que deja al damnificado a salvo del riesgo de insolvencia del responsable y mantiene un adecuado equilibrio patrimonial entre los diversos intereses afectados por la explotación aérea.

(88) Cfr. Garrigues, Joaquín. Contrato de Seguro Terrestre. - Op. cit. p. 14

(89) Benítez de Lugo Raymundo, Luis. Tratado de Seguros, p.6

(90) Cfr. Ruiz Rueda, Luis. "El Contrato de Seguro. p. 49.

En lo jurídico, el seguro se encuentra íntimamente ligado con el problema de responsabilidad aeronáutica, ya que se trata de encontrar equilibrio de intereses mediante el establecimiento de obligaciones para el explotador.

Esto lo podemos ejemplificar con el régimen de seguros en México mediante la Ley sobre el Contrato de Seguros y la Ley General de Instituciones de Seguros, las cuales exigen para que haya contrato de seguro no simplemente el elemento empresa en el sentido de organización técnica y económica que permita realizar el procedimiento económico de la mutualidad, o sea, la compensación de los riesgos, sino que se requiere además, que esa empresa sea una organización que se ajuste a los lineamientos de la ley general de instituciones de Seguros y sea controlada por la administración pública, como lo previene la misma ley; en otras palabras, no basta la empresa (aseguradora) en un sentido estrictamente económico, sino que es indispensable la empresa, según un criterio estrictamente jurídico, o sea, aquella que resume la concesión administrativa para funcionar como empresa de seguros.

4.2 Contrato de Seguro Aeronáutico.

El contrato de seguro aeronáutico es como su nombre lo indica, "un contrato de carácter comercial, consensual, de buena fé, de ejecución continua, indemnizatorio, e incierto" (91)

La ley del contrato de seguro en México, la define en su artículo 1 de la siguiente manera: "Por el contrato de seguro, la empresa aseguradora se obliga, mediante una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato." (92)

(91) Rodríguez Jurado, Agustín Op. cit. p. 300.

(92) Zamora y Valencia, Miguel Angel. "Contratos Civiles" p.28.

Esta definición realmente se descompone en dos, la del --seguro de daños y la de personas, mejor dicho, la descripción de esos dos grupos principalmente. Para poder identificarlos -- dentro de ella es necesario separar el contenido de ese art. -- en dos párrafos que pueden quedar de la siguiente manera:

1. Por el contrato de seguro de daños la empresa aseguradora se obliga, mediante una prima, a resarcir un daño, -- al verificarse la eventualidad prevista en l contrato.
2. Por el contrato, de seguros de personas, la empresa -- aseguradora se obliga, mediante una prima a pagar una suma de dinero, al verificarse la eventualidad prevista en el contrato.

Como podemos ver éstas dos definiciones sólo difieren en un punto. En el seguro contra daños sólo se habla de un resarcimiento de daños, mientras que al referirse al seguro de personas se habla de pagar una suma de dinero. Por tanto para llegar a una definición unitaria será necesario buscar un término que sea común a las dos definiciones que se comentan y que las haga coincidir en cuanto ahora difieren.

Aunque el contrato de seguro tenga un régimen especial, -- al parecer completo, su clasificación es importante para conocer la base sobre la cual se asienta esa disciplina y para complementarla cuando haya lugar a ello.

Existen diversos tipos de contrato:

4.2.1 Contrato de Seguro Nominado.

Es un contrato nominado, aquel para el cual la ley establece un régimen particular, propio y legalmente establecido. -- El contrato de seguro aéreo por su régimen particular propio -- contenido en la Ley Sobre el Contrato de Seguro y en el Código de Comercio es por tanto un contrato nominado.

4.2.2. Contrato de Seguro Comercial.

El Código de Comercio de 1989, todavía en vigor establece en su art. 75, fracción XVI, que son actos de comercio los contratos de seguro, siempre que se celebran por empresas aseguradoras. Por otra parte, nuestra legislación administrativa de control prohibió realizar toda operación activa de seguro por quien no tenga el carácter de institución de seguros, para lo cual se necesita concesión estatal, y no sólo estableció tal prohibición sino que su violación acarrea la nulidad del contrato de seguro.

4.2.3. Contrato de Adhesión.

Se llama contrato de adhesión, a todo aquel cuyo cláusula do es redactado previamente por uno de los contratantes para regular uniformemente determinadas relaciones convencionales.

La uniformidad del clausulado ha sido siempre indispensable en el contrato de seguro e incluso dió origen a ese documento en que secularmente se ha hecho constar y que ha recibido el nombre de póliza.

Las empresas aseguradoras están destinadas a la producción de una serie de contratos uniformes para cada tipo de seguro, ya que solo así puede reunirse un gran número de riesgos de la misma especie que llenen los requisitos de homogeneidad y de igualdad de circunstancias que exige el procedimiento económico de la mutualidad, base técnica de toda operación de seguro.

La mutualidad según Ruiz Quiroz es la reunión de una masa de riesgos de la misma especie, la cantidad suficiente para -- que con la cuota o primas cubiertas por los expuestos a esos riesgos se pueda formar un fondo común con el cual cubrir las pérdidas por los afectados y para quienes el siniestro se con-

vierte en realidad. (93)

Para lograr esa uniformidad, la propia sociedad asegurado ra predispone ese clausulado que tradicional e universalmente se conoce con el nombre de condiciones generales de la póliza; procedimiento que no sólo está reconocido, sino hasta reglamentado en nuestra legislación tanto administrativa de control de las aseguradoras, como de derecho privado relativo al contrato de seguro, como puede observarse en la Ley General de Instituciones de Seguros y en la Ley Sobre el Contrato de Seguro.

4.2.4. Contrato Consensual.

Por ser el contrato un acuerdo de voluntades, tiene como elemento esencial el consentimiento, pero éste necesita su manifestación al exterior, a lo cual se le llama forma. Sin embargo se opina que por esta no debería entenderse propiamente todo medio para expresar el acto, porque entonces todos los -- contratos serían formales; sino solo aquel medio que en determinados casos señala la ley como necesario para expresar válidamente el consentimiento. (94)

La forma permite clasificarlos en consensuales, formales y solemnes. cuando el contrato se perfecciona por el simple acuerdo de voluntades es llamado consensual y libre de forma, por oposición al formal, el cual requiere para su perfeccionamiento, que se cumplan ciertas formalidades que consisten en la redacción de un documento, y tiene como sanción la nulidad relativa del contrato, en caso de no exteriorizarse la voluntad en la forma en que establece la ley, pero el mismo existe. En cambio, en los solemnes si no se tiene la forma establecida en la norma, el acto no existirá y tiene como sanción la inexistencia del contrato.

(93) Cfr. Ruiz Quiroz, Luis. El Contrato de Seguro. p. 104.

(94) Cfr. Ruiz Rueda, Luis. Consensualidad Imperativa de Nuestro Contrato de Seguro. p. 413.

El contrato de seguro es consensual, toda vez que considerando lo establecido tanto en el art. 19 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro, que expresamente indica que la póliza solo se requiere para fines de prueba, la cual puede suplirse por la confesión; así como en el art. 21 fracción I y II de la misma ley, que establece que el contrato se perfecciona desde el momento en que el proponente tuviese conocimiento de la aceptación de la oferta y que se prohíbe condicionar el perfeccionamiento del contrato a la entrega de la póliza o al pago de la prima de tal manera, que claramente se deduce que el contrato de seguro es consensual.

4.2.5. Contrato bilateral.

De la definición misma contenida en el Art. I de la Ley Sobre el Contrato de Seguro se desprende claramente la bilateralidad del contrato puesto que se establecen prestaciones correlativas de ambas partes contratantes; la de la empresa y la del asegurado, o sea, la garantía y la prima, respectivamente.

4.2.6. Contrato Oneroso.

El contrato de seguro es oneroso, porque impone beneficios y obligaciones recíprocas; efectivamente, de la misma definición de contrato de seguro, se desprenden para ambas partes contratantes prestaciones que significan manifiestamente esos ya mencionados beneficios y obligaciones recíprocos.

Los contratos onerosos se subdividen en conmutativos y aleatorios; los conmutativos son, cuando los beneficios y obligaciones son conocidos desde la celebración del contrato; de tal manera que por exclusión, el contrato de seguro es aleatorio, toda vez que al momento de celebrarse el contrato no se sabe con certeza que número de primas pagara el asegurado, para el caso de muerte prematura, en los contratos de seguro de

vida; ni tampoco se sabe cuanto indemnizará la empresa al asegurado en caso de siniestro para los casos de contratos de seguro de daños.

4.2.7 Contrato de Ejecución Sucesiva o Duración.

El seguro independientemente que sea de daños o de personas, es de aquellos contratos cuya naturaleza propia los hace proyectarse en el tiempo; es indiscutiblemente un contrato de duración o de ejecución continuada o sucesiva, carácter que exige la prestación del asegurador, o sea, la cobertura del riesgo durante toda la vida del contrato, o como lo dice nuestra ley Sobre el Contrato de Seguro, la garantía que la empresa aseguradora presta al asegurado de pagar la suma asegurada o la indemnización del daño sufrido, al realizarse el evento temido, dentro del plazo de duración o vigencia del seguro.

La propia Ley, exige en la fracción I de su art. 20, que la póliza de seguro haga constar "el momento a partir del -- cual se garantiza el riesgo y la duración de esa garantía", -- lo que en otros términos conocemos como vigencia del seguro; -- por lo tanto el seguro es un contrato de duración.

4.2.8 Contrato de Buena Fe.

Esta clasificación se ha venido aplicando al contrato de seguro desde hace mucho tiempo, esto significa que la empresa para aceptar la propuesta y perfeccionar el contrato tiene -- que confiar en la buena fé del proponente al describir el -- riesgo y las circunstancias del mismo, ya que la exactitud de tal descripción continuará el motivo determinante de la voluntad de la empresa para perfeccionar el contrato de seguro.

4.3 Seguros que cubren el riesgo de la Aeronavegación.

Quedó anotado anteriormente, que uno de los elementos -- esenciales genéricos del contrato de seguro es el riesgo, a --

cuyo alrededor gira todo el contrato de seguro. Como tal, el riesgo debe existir en todo contrato de seguro para que el mismo se forme, ya que sin él no puede existir el contrato.

Ahora bien, es preciso que las partes contratantes, sobre todo la compañía aseguradora, por ser quien lo va asumir, conozcan cual es el riesgo en cada contrato, a efecto de que pueda ubicarlo.

La correcta estimación del riesgo que el asegurador va a tomar a su cargo, constituye la clave de la celebración del contrato de seguro y el problema de la técnica aseguradora. La voluntad del asegurador para aceptar o no las propuestas de seguros, se decide en atención a las condiciones del riesgo, es decir, al juicio que se forma acerca del mayor o menor probabilidad de que esa pérdida eventual riesgo se realice.

Para poder llegar a estimar correctamente un riesgo, necesita el asegurador conocer todos aquellos hechos y circunstancias importantes que lo hacen más o menos grave y, más o menos intenso, para que de esa manera se pueda saber cual es la naturaleza, gravedad o intensidad del riesgo que tendría que cubrir, a efecto de poder fijar las condiciones del contrato, en caso de dar su consentimiento para asumir el riesgo descrito.

Los seguros practicados con mayor frecuencia se pueden clasificar de la siguiente manera: Seguros contra accidentes de personal, incluyendo el personal aeronavegante; Seguro contra daños a aeronaves (seguro de casco) o cosas transportadas; Seguro de responsabilidad civil aeronáutica, mismos que estudiaremos a continuación.

4.3.1 Seguro contra Accidentes de Personas, incluyendo el personal Aeronavegante.

Este tipo de seguro cubre los daños que puedan sufrir - las aeronaves, cosas y objetos o bienes transportados por vía aérea. En el seguro contra daños, el asegurado debe cubrir el monto correspondiente a la prima en forma y tiempo convenido. La obligación principal que impone el contrato de seguro al - asegurador, es el de indemnizar los daños causados y riesgos_ previstos en la póliza. la obligación antedicha se extiende - al reembolso de los gastos realizados por concepto de recupe_ ración de aeronaves y cosas transportadas e incluso, afecta-- das por el siniestro, y en general por cada acontecimiento - extraordinario, siempre que se derive de una causa de fuerza_ mayor tal como el riesgo de incendio dentro del hangar.

Para cubrir el seguro de casco es preciso analizar si - reúne los elementos esenciales o requisitos de existencia para saber si estamos ante un contrato. Dichos elementos esencia-- les, según Bonnecase, "son el consentimiento y el objeto."(95)

En lo expuesto por el mismo autor, podemos observar por_ una parte, que la empresa aseguradora se está obligando a entregar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato. Por otra parte, se está obligando me-- diante el pago de una prima, es decir, que podemos observar - la existencia de obligaciones para ambas partes contratantes, ya que por un lado el asegurado, se obliga a pagar una prima_ y por el otro, la empresa aseguradora queda obligada al pago_ de una prestación en un momento dado. Esto significa que am-- bas partes han externado su voluntad para formar entre ellas_ el consentimiento respecto a algo que pretenden, y ese algo - va a quedar formado por las obligaciones recíprocas que entre ellas se suscitan, o sea, el objeto del contrato, va a estar_ integrado por la creación de obligaciones y responsabilidades

(95) Viviente, Cesare.- Citado por Ruiz Quiroz, Luis. El Contrato de Seguro. p. 129.

Tal caracterización del objeto es, por otra parte, idéntica en las condiciones generales de todas las pólizas en uso en el país. Tales pólizas no solo cubren el riesgo aeronáutico -- típico, (ej. siniestro producido mientras una aeronave vuela en la niebla,) sino que también se extienden a otros riesgos que - exceden del propiamente aeronáutico, es decir del que surge de la aeronave como cosa (desperfecto mecánico). Sin embargo, al - cubrirse también los riesgos generales de la aeronave parada - fuera del hangar el de incendio dentro de un hangar, se esta - llevando a cabo la cobertura de riesgos comunes, que no son típicamente aeronáuticos. (96)

En lo que respecta a los riesgos aeronáuticos típicos es necesario hacer notar que las condiciones generales de la póliza de seguro de casco contienen una larga enumeración de daños no cubiertos por el seguro, como los provenientes de guerra, huelgas y otros, mismos que podrían ser reglamentados con el - objeto de incrementar la seguridad en la navegación aérea internacional.

De lo antes mencionado, cabe advertir que las pólizas de seguro contra daños a las aeronaves, datan de hace muchos años y en ese lapso ha procreado mucho más la técnica aeronáutica - tanto en cuanto a la construcción de aviones como en lo relativo a los equipos auxiliares en tierra y aire. Mismas que necesitan ser actualizadas y reformadas, de manera que puedan responder a las exigencias del transporte aéreo actual.

4.3.3 Seguro de Responsabilidad Civil

Este seguro cubre las indemnizaciones que debe pagar el - explotador como consecuencia de sus actividades.

(96) Cfr. Rodríguez Jurado, Agustín. Op. Cit. pp. 310

Este tipo de seguro cubre los daños que puedan afectar - la integridad física o salud de los pasajeros y personal aero náutico principalmente los provenientes de infortunios de la navegación.

Por medio de su póliza se obliga al transportista a asegurar a su personal habitualmente u ocasionalmente aeronavegan te, por los daños que pueda producir en cumplimiento del servicio.

El seguro cubre al asegurado cuando el infortunio o acci dente causan la muerte, invalidez o inhabilitación temporal - del asegurado; por accidente sufrido por una aeronave; lesio nes sufridas por el asegurado; por salvamento; aterrizaje for zoso, etc.

Esta póliza se limita a cubrir las características pro pias de riesgo aeronáutico o infortunio de la navegación. Sus condiciones generales contienen una tabla de indemnizaciones que cubren la invalidez parcial, fijan la base porcentual y - el monto total asegurado.

Cabe decir, que la distinción entre los seguros de perso nas y los seguros contra daños se manifiestan consecuentemen - te en el dato de que mientras en estos la prestación del ase - gurador se mide por el daño realmente sufrido, en aquellos la prestación del asegurador consiste en una suma de antemano fi jada que no se calcula en vista de ningún daño posible. La -- diferencia con los seguros de daños consiste en que el daño - no afecta a una cosa sino a una persona. Pero ni el daño es - el objeto del seguro en aquellos, ni la persona es el objeto del contrato en el seguro de personas. En ambos casos, lo es el riesgo que se asegura.

4.3.2 Seguro contra daños a Aeronaves (Seguro de casco), o - cosas transportadas.

La póliza responde por los daños ocasionados a pasajeros- o bienes transportados; daños al personal; daños provenientes- del abordaje y; daños a terceros en la superficie.

El asegurador como civilmente responsable, está obligado- a pagar o indemnizar al asegurado por los perjuicios y daños - ocasionados por las aeronaves en vuelo.

La póliza de Seguro Aeronáutico para una empresa paraesta- tal, establece en sus condiciones generales como objeto y lími- tes del seguro que el tipo de póliza que cubre la responsabili- dad del transportador debe contener los siguientes datos:

1. Tipo, marca y número de matrícula de la aeronave (s) - comprendidas en la misma.
2. Nombre y apellido del personal aeronavegante afectado.
3. Monto de los capitales asegurados por los daños ocasion- ados a terceros en la superficie, cosas y equipajes - de terceros afectados no transportados, etc., así como los montos correspondientes en cada caso y en base a - los límites de responsabilidad, establecidos en el Con- venio de Roma de 1952. (97)

Generalmente las pólizas de los seguros antes señalados - exentan al asegurador de toda obligación en los siguientes ca- sos:

Cuando los daños provienen de suicidio o tentativa de sui- cidio; alteraciones psíquicas, mentales o cardíacas no debidas a traumatismos; violación de la ley o reglamentos vigentes; - guerra; insurrección, invasión, asonada, revolución, motín, mi- litar o gobierno usurpado; uso de la aeronave no habilitada - para el vuelo según las normas reglamentarias vigentes, des- pués de la construcción, reparación o modificación; ejercicios

de acrobacia, concursos, carreras, apuestas, etc., vuelos nocturnos siempre y cuando no se haya previsto en la póliza; vuelos de altura inferior a la declarada, independientes a la salida y llegada de la aeronave; vuelos iniciados en condiciones atmosféricas desfavorables; uso de aeronave distinta a la declarada en la solicitud; viajes que se realicen sobre mar o aguas sujetas a marea, a distancia mayor de 5 km. de la costa, excepto cuando se trate de hidrovolantes o dirigibles; vuelos en que la aeronave haya pasado más allá de los límites de distancia establecidos, excepto en casos de fuerza mayor; cuando el transporte de pasajeros o mercaderías exceda la carga máxima útil establecida para la aeronave; operaciones aéreas militares; por defectos del material o vicio de construcción; cuando el accidente es provocado intencionalmente por el asegurado o culpa del mismo; cuando el accidente sea consecuencia de una fuerza mayor extraña a los riesgos normales de la aeronavegación; cuando los vuelos inicien en condiciones atmosféricas prohibitivas, las cuales se determinan por el viento fuerte a lo largo de la ruta es la escala de destino, o niebla ya señaladas; los infortunios ocurridos en los hangares y durante la carga o descarga de las aeronaves sobre los vehículos de transporte de un lugar a otro. (98)

Las pólizas disponen asimismo que, una vez firmado el contrato de seguro, el asegurado no debe modificar el mismo, sin previo aviso al asegurador. Estas también establecen que si durante la vigencia del contrato el asegurado cambia de cargo o función, aunque fuere temporal y lo ejerciere en distintas condiciones de la habituales, dejarían de corresponder a las ya establecidas en el contrato y, por tal motivo, el contrayente o asegurado debe avisar de inmediato y por escrito cualquier cambio que pueda darse.

En estos casos el seguro quedará suspendido hasta el momento en que el asegurador haya aceptado el nuevo riesgo, a --

(98) Cfr. Rodríguez Jurado, Agustín. Op. cit. pp. 303

no ser que se trate de una disminución del mismo.

Consideramos lo anterior en virtud de que el asegurado debe conocer lo que declara, y además está advertido de la responsabilidad en que incurrirá en caso de actuar de mala fé, ya que ésta se sanciona con la nulidad del contrato de seguro.

4.4 Seguro de vida individual

De conformidad con lo expuesto anteriormente, entendemos por contrato el acuerdo de dos o más personas para crear o transferir derechos y obligaciones.

Se ha discutido siempre acerca de una definición del contrato de seguro de vida que lo sea verdaderamente, sin que se haya logrado satisfactoriamente, porque se tropieza con la dificultad, hasta ahora no superada, de encontrar una fórmula que pueda englobar dentro de un concepto realmente unitario los dos tipos irreductibles del seguro contemplados por la ley universal y por las leyes de todos los países; el de daños y el de vida.

Joseph Hémaré, hizo un estudio de diversas definiciones tratando de unificar los dos grandes grupos llegando a concluir que "el seguro es una operación por la cual una parte, el asegurado, se hace prometer, mediante una remuneración, la prima, para él o para un tercero, en caso de realización de un riesgo una prestación por la otra de las partes, el asegurador, quien toma a su cargo un conjunto de riesgos y os compensa conforme a las leyes de la estadística." (99)

Esta definición se descompone en dos, la del seguro de daños y la de personas o mejor dicho, la descripción de los dos grupos principales. En efecto, la expresión "prestación del asegurador" puede usarse ya para significar resarcimiento de

(99) Hemard, Joseph. Tratado de Seguros. pp. 6-7

un daño por parte del asegurador y puede usarse para significar el pago de una suma de dinero por parte del mismo.

Según Garrigues, el seguro de vida es un verdadero contrato de seguro porque se basa en la existencia de un riesgo - el más evidente de todos los riesgos - como es el de la mayor o menor duración de la vida humana. La incertidumbre que caracteriza todo riesgo se refiere no al sí, sino sólo al cuándo; ya que se sabe que la vida tiene un fin pero no se sabe cuando llegará éste. (100)

En esta definición podemos observar la existencia de responsabilidad para ambas partes contratantes, ya que por una parte el asegurado se obliga a pagar una prima, y por la otra la empresa aseguradora queda obligada al pago de una indemnización en un momento dado.

El seguro de vida es considerado también, como un contrato a favor de un tercero o beneficiario. El beneficiario, es la persona o personas que tienen derecho a recibir la prestación del asegurador, en otros términos ha de percibir la utilidad del contrato. La figura del beneficiario tiene especial relevancia en los seguros de vida porque es quién tiene el derecho a cobrar la suma asegurada; asimismo el beneficiario ocupa una posición jurídica singular, porque no es parte del contrato pero adquiere derechos propios, nacidos del contrato mismo. (101)

En el seguro de vida el asegurado no adquiere para sí el derecho de la suma asegurada y luego lo transmite al tercero beneficiario éste derecho no pasa de la empresa al asegurado y de éste al beneficiario sino que se transmite directamente al último sin transitar por el patrimonio del asegurado.

(100) Cfr. Garrigues, Joaquín. Contrato de Seguro Terrestre. pp. 553-54

(101) Cfr. Del Caño Escudero, Fernando. Derecho Español de Seguros. pp. 372

La muerte del asegurado indica el momento en que el beneficiario puede y debe exigir el pago de la suma asegurada estipulada en la póliza, ya que la empresa de seguros se obligó en el contrato de seguro de vida a pagarla con la condición, que desde luego quedó suspendida a la realización del evento previsto consistente en la muerte del asegurado; de tal manera, que haya pauta para saber cuando el beneficiario puede y debe exigir que la empresa solvente su obligación en los términos estipulados en el contrato de seguro.

4.5 El seguro aeronáutico en nuestro país.

En México el seguro está reglamentado por la Ley de Vías Generales de Comunicación. El art. 127 de esta ley establece que "todos los portadores de las vías generales de comunicación están obligados a asegurar a sus viajeros". Es decir, los transportadores serán responsables de los riesgos que puedan sufrir los pasajeros.

El art. 343 establece las formas en que se debe garantizar el pago de las indemnizaciones, el cual debe hacerse mediante la existencia de un contrato de seguro celebrado y, ante una institución debidamente autorizada, de tal manera que cubra la responsabilidad exigida por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Este artículo al hablar de una institución debidamente autorizada, se está refiriendo al elemento empresa en el sentido de organización técnica y económica que permita compensar los riesgos o distribuirlos entre todos los asegurados.

La empresa viene a constituir el contenido de las obligaciones del asegurador que está íntimamente ligado con el riesgo, es la forma de asumir este. No puede hacerlo ocasional o aisladamente, sino en forma habitual y sistemática, puesto que el asegurador debe ser una empresa que se ajuste a lo que exige la Ley General de Instituciones de Seguros para poder existir.

tir y funcionar.

4.5.1 Ley sobre el contrato de seguro

El contrato de seguro como tal debe llevar, aparte de los elementos propios, los requisitos generales de los contratos - y es por ésta razón que haremos un estudio breve de los elementos del contrato en general.

Para poder hacer un concepto del contrato es necesario estudiar una figura que va íntimamente ligada a él, esto es el convenio.

La ley nos da una noción de uno y de otro, quedando el contrato comprendido dentro del convenio, esto es, que todo contrato viene a ser un convenio, más no todo convenio es un contrato. Entonces, podemos decir que el convenio es el género y el contrato es la especie.

Nuestro Código Civil vigente nos da en sus artículos 1792 y 1793, tanto el concepto de convenio como de contrato. Dicensí:

ARTICULO 1792.- "Convenio es el acuerdo de dos o más personas para crear, transferir, modificar o extinguir obligaciones".

ARTICULO 1793.- "Los convenios que producen o transfieren las obligaciones y derechos toman el nombre de contratos."

Habiendo ubicado ya el contrato y el convenio podemos dar un concepto de ley sobre el contrato de seguro, diciendo que son un conjunto de normas que regulan la actividad de las empresas aseguradoras, creando derechos y obligaciones respecto de los asegurados o sus beneficiarios.

En México, nuestra Ley sobre el Contrato de Seguro, prevé

que el sistema de descripción del riesgo que se utilizará, será el del cuestionario, expresando en su art. 8 lo siguiente:

ARTICULO 8.- "El proponente estará obligado a declarar - por escrito a la empresa aseguradora, de - acuerdo con el cuestionario relativo, todos - los hechos importantes para la apreciación - del riesgo que puedan incluir en las condi - ciones convenidas, tales como las conozca o - deba conocer en el momento de la celebración - del contrato". (102)

Asimismo en los subsecuentes artículos, al referirse al - caso de que se celebre el seguro por un representante del ase - gurado, deberán declararse todos los hechos que sean o deban - ser conocidos tanto del representante como del representado - (art. 9). Así también nos dice que si se contrata el seguro - por cuenta de otro, se tendrá la misma obligación. (art. 10).

Por tanto podemos decir, que la ley está de acuerdo en - que es una obligación del asegurado el describir el riesgo pre - viamente a la celebración del contrato de seguro.

El sistema de cuestionario formula una serie de preguntas - al proponente. Este último tendrá que contestar cada una de - las preguntas de la manera como conozca o deba conocer los he - chos materia de las mismas. Las preguntas deberán formularse - por escrito, en forma clara, precisa y en lenguaje corriente, - para que el proponente esté en posibilidad de entender qué es - lo que se le pregunta y de esa manera, poder dar una contesta - ción correcta a ello.

Por otra parte, la Ley de Vías Generales de Comunicación - establece en su art. 349 las cantidades con que debe indemni - zarse el perjudicado basándose principalmente en el peso bruto de la carga.

Este caso lo podemos ejemplificar con las cantidades que Aeronáutica y Mexicana de Aviación utilizan para indemnizar los daños ocasionados a los equipajes.

Por otra parte, el Decreto publicado en el Diario Oficial del 24 de diciembre de 1986 informó que debido al incremento del salario mínimo a partir del 01 de julio de 1987 de un 23 por ciento se establecían las siguientes cantidades, las cuales indemnizarán los daños de los equipajes.

Base salario mínimo diario	4500.00 pesos
Base indemnización por Kg	6300.00 "
Indemnización franquicia de 25 ky.	157500.00 "

Cabe observar que, en algunos casos, el valor por el cual responde la empresa es muy bajo ya que el valor por cada kilode peso bruto de la carga puede llegar a disminuir en grandes cantidades. Este inconveniente lo podemos apreciar en las cantidades antes mencionadas, mismos que podemos encontrar en las leyes y códigos aéreos y por lo tanto es aconsejable que los límites de responsabilidad en los diversos casos se determine en base a los salarios mínimos vigentes, índices de precio al consumidor, cláusulas valor oro, o cualquier factor que no experimente variaciones exageradas y refleje con alguna aproximación los cambios de valor que experimentan los efectos e indemnizen los daños sufridos por las cosas y personas transportadas.

5. ANALISIS CRITICO DEL SEGURO AERONAUTICO EN EL AMBITO INTERNACIONAL.

Dentro de la actividad internacional que desempeñan las empresas de seguros, es necesario hacer énfasis en las formas asociativas y modalidades específicas de las mismas.

La Lloyd's de Londres es una coorporación que no contrata directamente seguros ni reaseguros, sino que son sus miembros aseguradores individuales "underwriters" o sindicatos, que agrupados en la coorporación ofrecen o contratan seguros a título personal, o seguros individuales por cuenta y riesgo propio. La Lloyd's es una coorporación que también se encarga de resolver problemas de accidentes aéreos y, aunque no asume directamente responsabilidades derivadas de la actividad de sus miembros ni participa obligatoriamente en ella, en el ámbito físico de su actividad, da seguridad ya que cuenta con asociaciones de protección e indemnización que son las que se encargan de cubrir una variedad de riesgos tales como: responsabilidad por muerte y lesiones corporales del personal aeronavegante, pasajeros y terceros en superficie; gastos de repatriación de tripulantes; gastos no recuperables en los casos de salvamento según las condiciones establecidas en la póliza de casco; franquicia o porcentaje no cubierto en los supuestos de abordaje; responsabilidad por daños a objetos fijos y flotantes; responsabilidad contractuales derivadas de convenios de remolque; responsabilidad por pérdidas o averías sufridas en la carga transportada; gastos de aduana y migración impuestas a la nave, etc.

Las pólizas admitidas en la Lloyd's, son documentos que concentran a un gran número de aseguradores individuales los cuales unidos a los sindicatos, distribuyen en forma proporcional el monto asegurado y los riesgos asumidos.

Dichas pólizas han obtenido la aceptación universal en la actividad aérea, al igual que los formularios para contratos de salvamento de la Lloyd's también llamados "Lloyd's Standart Form of Salvage Agreement".

La inscripción al seguro se formaliza mediante el pago de una contribución básica, calculada en base al peso bruto de la aeronave y conforme a las bases mutuales de la forma de seguro. Por ejemplo, si una persona tiene dos o más aeronaves no se le exige que garantice la responsabilidad correspondiente a todas ellas sino que basta que se constituya un seguro o suma de dinero por el doble del valor correspondiente a una de las aeronaves. En el supuesto caso que las mismas tengan un peso bruto distinto, las autoridades aeronáuticas serán las que determinen cual aeronave del conjunto es la que debe tomarse en cuenta para efectos de cálculo del monto antes mencionado.

Las personas que no cumplan con lo antes mencionado según lo establece la Lloyd's perderá el beneficio de la limitación de responsabilidad debiendo responder por el valor total de los daños causados.

Los seguros ofrecidos por los sindicatos incorporados a la Lloyd's no son afectados en cuanto a la limitación de responsabilidad ya que dicha coorporación proporciona seguros de responsabilidad hasta por una cantidad considerable.

Aunque las compañías como la Lloyd's no tiene hasta el momento ninguna preocupación en cuanto a la capacidad del mercado de seguros, puede darse el caso de que dicha capacidad disminuya a causa de los altos costos o aumentos de las primas, siendo cada vez menos las compañías que contraten un seguro. Por otra parte, el temor de los asegurados es que las consecuencias financieras de un accidente se eleve a cantidades más allá de los límites de la imaginación, las cuales generen indemnizaciones difíciles de cubrir por las compañías asegurado-

ras. El aumento de los riesgos o sucesos dañosos nos muestran la situación actual a la que se enfrenta la industria aeronáutica. Imaginemos cuales hubiesen sido las probabilidades en Tenerife donde inicialmente estaban involucradas dos aeronaves, siendo una de ellas un jumbo. Si el avión de KLM hubiese virado hacia la izquierda en lugar de hacerlo a la derecha como sucedió al momento de entrar a la pista, hubiera -- chocado contra cinco aeronaves cargadas completamente, y no -- sólo una. Existen por lo tanto posibilidades catastróficas_ en un solo accidente aéreo.

En una situación así, las primas de seguros pagaderas -- por todas esas categorías de personas, difícilmente podrían -- ser cubiertas por las compañías aseguradoras, involucrando -- por tanto a las líneas aéreas dueñas de las aeronaves, las -- cuales son responsables de los pasajeros o personas que de--- penden de ellas durante el transporte aéreo.

En 1985, los accidentes aéreos se consideraron como una_ gran pérdida económica para las compañías aseguradoras, mis-- mos que ejemplificaremos en seguida:

Sólo la caída del B-727 de la Japan Airlines en 1985 al poco tiempo de su despegue del aeropuerto de Tokio, acarreó - indemnizaciones por más de 200 millones de dólares, según las estadísticas elaboradas en Suiza (de reaseguros) y difundidas a nivel internacional en su boletín de estudios economi-----cos. (103)

Fleming de Berkeley dijo: "La solución podrá encontrarse canalizando la responsabilidad hacia el operador de la aeronave y limitándola en una cifra bastante alta, de tal forma que los demandantes y sus abogados no puedan buscar otros posi--- bles responsables expuestos a la responsabilidad limitada ---

(103) El Financiero. "Seguros. Cuantiosas pérdidas humanas y - materiales". 03 septiembre de 1985. p. 16

principalmente en los tribunales americanos". (104)

Aunque ésta es una idea que no va muy de acuerdo con la política implantada por las líneas aéreas, ya que en última instancia son ellas las responsables por cualquier daño o siniestro ocurrido, existe una fuerte necesidad de implantar medidas de seguridad, no sólo por la frecuencia con que suceden los accidentes aéreos sino por los riesgos que son cada vez más difíciles de transferir a las compañías aseguradoras, las cuales han sufrido constantemente grandes pérdidas económicas.

Como lo estudiamos anteriormente, las condiciones generales de la póliza de seguros de casco no cubren un gran número de daños, tales como los provenientes de huelgas, guerra, insurrección ni aquellos que son considerados típicos de la aeronavegación como: vuelos de prueba; siniestros producidos por viento fuerte, etc.

La deficiencia de los seguros no sólo se da a nivel nacional sino también internacional. Tan solo el accidente ocurrido en los Angeles California el 31 de agosto de 1986 entre una avioneta y un DC-9 de la línea aérea Aeroméxico, suscitó controversias entre los Estados, ya que el gasto por los fallecidos alcanzó hasta una cifra de 75 mil dólares, las otras fueron cantidades indemnizatorias hasta cierto punto ridiculas, pues por cada una de las azafatas se pretendió dar la cantidad de \$400,000.00 pesos mexicanos, independientemente de quién resultara responsable al momento de concluir las investigaciones del accidente. (105)

(104) Cfr, Kean, Arnold B. X Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico del espacio y de la aviación comercial.
p. 383

(105) Uno mas Uno. 68 muertos al chocar en el aire un jet de Aeroméxico. 01 de septiembre 1986, p. 1 y 12.

Como podemos darnos cuenta, el sistema de seguros no responde a la seguridad cada vez mayor del transporte aéreo, puesto que las pólizas en vigor datan de hace años, situación que nos muestra las graves imperfecciones sufridas en la práctica y por las cuales necesitan ser reformadas.

Ante esta situación nos preguntamos: ¿Qué pasaría si las cantidades a pagar por cada una de las personas fallecidas se elevará a cantidades estratosféricas? ¿llevaría a la quiebra a las compañías aseguradoras o a las líneas aéreas?

Al respecto podemos cuestionarnos: por una parte, las catástrofes mayores podrían agotar los recursos del mercado de seguros, llevando a la quiebra a las empresas aseguradoras. Por otra se podría optar por que las primas de seguros se calcularan en base al riesgo de los daños totales, sólo que eso provocaría el ascenso del costo de las primas de seguros lo cual repercutiría en la economía de las aerolíneas y por lo tanto pasaría a perjudicar económicamente a todos aquellos usuarios del transporte aéreo.

En el accidente ocurrido en los Angeles, California en 1986, no se pudo culpar a los fabricantes de las aeronaves, pero sí a las autoridades certificadoras de control de tráfico o a la aeronave que produjo el daño.

Si los fabricantes hubiesen resultado responsables por productos defectuosos, éstos tendrían que someterse al sistema de responsabilidad objetiva; en el caso de que la culpa hubiese sido por parte de la autoridad certificadora o del control de tráfico aéreo o del piloto o comandante de la aeronave deberían someterse al sistema de responsabilidad basado en la falta.

En cuanto al límite de responsabilidad, éste debe de mantenerse dentro de ciertos márgenes y de ser posible establecer

la industria aeronáutica internacional presenta.

FECHA	LUGAR	SINISTRO	VICTIMAS E IMPORTE DE LOS DAÑOS EN MON. ORIGINAL
1.1	La Paz/Bolivia	Caída de un B-727 de la Eastern Air Lines.	30 muertos, 20.5 mill dól. en Casco, 6 mill en RC.
18.1	Jinan, Shandong RP de China.	Caída de un AN-24 de la CAAC.	38 muertos.
19.1	La Habana/Cuba	Caída de un IL-18 de la Cubana.	40 muertos
21.1	Reno, Nevada/EUA	Caída de un Lockheed Electra 188 de la Galaxy Airlines.	67 muertos, 2.2 mill dól. en Casco, 60 mill dól en RC.
1.2	Minsk/URSS	Caída de un TU-134 de la Aeroflot.	80 muertos.
7.2	Milán/Italia	Caída de un Challenger CL 601 de la TAG Aviation.	13. mill dól en Casco.
7.2	Calcuta/India	Aterrizaje accidentado de un B-737 de la Indian Airlines.	7 mill. dól. en Casco.
19.2	Bilbao/España	Caída de un B-727 en su aproximación a tierra.	148 muertos, 9 mill. dól. Casco, 12 mill dól. en RC.

FECHA	LUGAR	SINIESTRO	VICTIMAS E IMPORTE DE LOS DAÑOS EN MON. ORIGINAL.
19.2	San Francisco -- California/EUA.	Aterrizaje forzoso accidentado de un B-747 de la China Airlines.	7.6 mill dól. en Casco.
22.2	Timbuktu/Mali	Caída de un AN-24 de la Air mali.	50 muertos, 3 mill de dól. en caso, 2 mill-dól. en RC.
16.3	Roissy/Francia	Incendio (siniestro total) de un B-747 de la UTA.	61 mill. dól. en Casco
30.3	Perpignan/Francia.	Aterrizaje accidentado de un Airbus A 300 B de la Air Inter.	70 mill. Frf. (9.3) - en Casco.
15.4	Tai Muang/Tailandia.	Caída de un B-737 de la Thai Airways.	9 muertos, 185 mill - (6.9) en Casco, 4.4 - mill baths (0.2) en - RC.
28.4	Amarillo, Texas/EUA	Aterrizaje accidentado de un B-737 de la South Airlines.	5.9 mill. dól. en Casco.
3.5	Snlow, Ucrania/URSS.	Caída de un TU-134 de la Aeroflot.	70 muertos.
14.5	Este del Canadá.	Caída de un F-20 de la Northrop Corpe un vuelo de pruebas.	1 muerto, 30 mill --- dól. en Casco.

FECHA	LUGAR	SINIESTRO	VICTIMAS E IMPORTE DE LOS DAÑOS EN MONEDA _ ORIGINAL
12.6	Beirut/Libano	Secuestro y vo- ladura de un - B-727 de la - Air Jordanian_ Airlines.	15 mill. dól. en Cas- co.
23.6	Costa de Irlanda	Caída de un B- 747 de la Air_ India al mar.	329 muertos, 100 mill de dól. en Casco, 33_ mill. dól. RC.
27.6	San Juan/Puerto_ Rico.	Accidente de - un DC-10 de la American Airli_ nes.	15 mill. de dól. en - Casco.
24.7	Leticia/Colombia	Caída de un - DC-6 de la -- SATENA	81 Muertos
2.8	Dallas, Texas-- E.U.A.	Caída de un -- Lockheed L-1011 Tristar de la - Delta Airlines.	132 muertos, 24.7 mill dól. en Casco, 105 --- mill dól. RC.
12.8	Minami Saku/Ja- pón.	Caída de un --- B-747 de la Ja- pan Airlines al poco tiempo de_ despegar.	520 muertos, 35 mill. dól. en Casco, 178 -- mill. dól. en RC.
22.8	Manchester/Gran Bretaña.	Incendio de un_ B-737 de la Bri_ tis airtours -- tras interrup- ción del despe- gue.	54 muertos, 14 mill.- dól. en Casco, 10 -- mill. dól. en RC.

FECHA	LUGAR	SINIESTRO	VICTIMAS E IMPORTE DE LOS DAÑOS EN MONEDA ORIGINAL.
4.9	Kandahar/Afganistan	Caída de un AN-24 de la Bahk--tar Afghan Airlines.	52 muertos.
6.9	Milwaukee, Wisconsin./EUA	Caída de un ---DC-9 de la West Express -- Airlines.	31 muertos, 3 mill. - dól. en Casco, 15 -- mill dól. en RC.
23.9	Shenandoah, Virginia/EUA.	Caída de un -- Beech de la -- Piedmont Airlines.	14 muertos, 0.6 mill. dól. en Casco, 7.7 -- mill. dól. en RC.
24.11	Valletta/Malta	Secuestro de un B-737 de la -- Egypt Air, toma por asalto e <u>incendio</u> .	60 muertos, 6.3 mill. dól. en RC.
2.12	Río de Janeiro Brasil.	Despegue Accidentado (sin <u>ietro</u> total) de un B-747 de la <u>Air France</u> .	84.2 mill. dól. en - Casco.
12.2	Grander, Terranova/Canadá.	Caída de un -- DC-8 de la --- Arrow Air al <u>po</u> co tiempo de -- despegar.	258 muertos, 5 mill. dól. en Casco, 150 - mill. dól. en RC.

(106)

(106) Recopilación de accidentes de aviación. El Financiero. México 1985. p. 16.

Como podemos observar en los cuadros, el año de 1985 fue considerado uno de los más críticos para la aviación comercial a nivel internacional, ya que el número de accidentes registrados arrojaron saldos desfavorables, indudablemente negativos para las empresas aseguradoras y líneas aéreas dedicadas al transporte aéreo nacional e internacional.

En primer término, podemos destacar que en los accidentes aéreos la responsabilidad se hace recaer en la persona o compañía aérea que origina el daño. Además, por ser la aviación una actividad compleja técnicamente, sería inadecuado exigir de los particulares perjudicados, probar la culpa de un tripulante, acreditar la existencia de condiciones meteorológicas que revistan peligro o probar la culpabilidad de los órganos de control y ayuda a la navegación aérea.

Por otra parte, las normas actualmente existentes, parecen legislar de manera incompleta, por tal motivo consideramos indispensable que se legisle de tal forma que se tome en consideración la necesidad que tienen los Estados en constituir un orden jurídico que haga frente a la justicia de reparar íntegramente a un particular el perjuicio que pueda derivarse del transporte aéreo, con el objeto de impulsar el normal desarrollo de la aviación en el ámbito internacional.

CONCLUSIONES

En cuanto al planteamiento general del trabajo, consideramos conveniente presentar las conclusiones en el mismo orden que se efectuó el estudio.

En el transporte aéreo, la persona o personas que causen el daño o perjuicio, están obligados a repararlo. La reparación del daño consistirá en volver las cosas al estado que guardaban antes de que se produjese el mismo y de no ser posible, indemnizarlo mediante el pago. Por no haber razón fundada para la actual exclusión sobre responsabilidad que hacen los Códigos al respecto, creemos que estos deben ser reforzados para que la reparación del daño se amplíe a los casos de incumplimiento y riesgo creado.

La deficiencia del servicio por parte de las principales líneas aéreas; la falta de responsabilidad de los conductores; el crecimiento del tráfico aéreo; el volumen, rapidez y perfeccionamiento técnico de las nuevas aeronaves, pueden ser la causa de múltiples accidentes aéreos y, por consiguiente, del empobrecimiento de las relaciones existentes entre los diversos Estados. Son leyes que requieren de la elaboración de nuevas normas que regulen la aviación como medio de transporte internacional, garanticen el desplazamiento de personas y mercancías en forma rápida y segura y dan solución a un gran número de problemas tales como la inadecuada aplicación de normas que regulan la indemnización por daños y perjuicios ocasionados, la insuficiencia para poder determinar sobre quién debe pesar la responsabilidad definitiva, y los límites máximos de responsabilidad y/o causales que liberen de la misma a los causantes de los daños y perjuicios antes mencionados.

Los límites de responsabilidad del porteador, establecidos en el Convenio de Varsovia de 1929, ya han sido modifica

dos en varias ocasiones debido a las presiones ejercidas por algunos Estados que lo han ratificado. Mismo que no ha sido reformado satisfactoriamente, pese a lo cual aún sigue regulando el transporte aéreo a nivel internacional.

En cuanto a la navegación aérea privada, las aerolíneas a través del acuerdo de Montreal de 1966 han logrado aumentar, pero no determinar, los límites máximos de responsabilidad. Eso no quiere decir que su servicio sea eficiente ya -- que en muchas ocasiones deja en indefensión completa a las víctimas haciendo necesario recurrir a las legislaciones internas las cuales optan por diversos sistemas de responsabilidad y, además, permanecen atrasados ante el progreso técnico de la aviación.

El protocolo de La Haya de 1955, aunque modificó el Convenio de Varsovia de 1929, continúa fiel a la teoría de la culpa con las mismas causales de exoneración, sólo que su -- temprana celebración nos muestra la necesidad de modificar la legislación que rige el transporte aéreo nacional e internacional adecuándolo a las necesidades que enfrenta en la actualidad dicha actividad.

La navegación aérea comercial, la CITEJA y el Comité Jurídico de la OACI han tratado de limitar la responsabilidad del porteador a nivel internacional, sólo que la existencia de múltiples convenios y protocolos, y su inequilibrado grado de ratificación, han puesto en peligro la unificación de las reglas relativas al transporte aéreo internacional. Además, el gran número de casos de responsabilidad manejados difícilmente a las leyes nacionales de los Estados la correcta aplicación de las normas haciendo intolerable la situación para -- los pasajeros o usuarios, por la falta de seguridad jurídica que se les otorga.

En lo que a México respecta, podemos decir, que este -- país está restringido por normas técnicas y jurídicas regla-

mentadas por la Ley de Vías Generales de Comunicación a nivel nacional, a nivel internacional, por la Convención de Varsovia que data de 1929. Por su vecindad geográfica y sus múltiples relaciones con otros países, se ve en la necesidad de -- buscar una mayor uniformidad legislativa y que, además, rijan la navegación internacional sin obstaculizar su desarrollo. -- Es decir, México, por su carácter económico, político y so-- cial, necesita de un sistema eficiente de transporte aéreo -- que cumpla con los intereses de las diversas naciones y que -- mantenga firme el eficaz intercambio de las relaciones inter-- nacionales.

En el ámbito económico, político, jurídico y técnico se intenta unificar las normas jurídicas relativas a la responsabilidad por daños a pasajeros, mercancías, a terceros en la superficie, a los provenientes de abordaje o colisiones -- aéreas, y a la actuación de los controladores de tráfico -- aéreo, ya que la mayoría de las naciones, ante ésta situación, imponen sus propias normas acorde a los intereses de sus go-- biernos, compañías aseguradoras, líneas aéreas y otros sectores interesados en el tránsito aéreo internacional.

En cuanto a la responsabilidad por daños causados a terceros en la superficie, los Convenios de Roma de 1933 y 1952 tienen graves imperfecciones, ya que dejan sin reglamentar todo tipo de daños causados en la superficie por aeronaves militares, de aduanas, de policía, etc. Además deja en una situación desventajosa a los perjudicados por falta de un --

acuerdo contractual entre éstos, y al operador al momento de indemnizar los daños.

La mayoría de los accidentes requieren de los actos de búsqueda y, por lo tanto, de la intervención de autoridades competentes, las cuales valen por la seguridad de los pasajeros y del personal aeronavegante, sólo que el término "autoridad competente", por su especial condición jurídica, provoca confusión en los diversos países, pues una autoridad competente puede ser el mismo comandante de la aeronave, el propietario, el funcionario de los servicios oficiales de ayuda a la aeronavegación, etc. Por tal motivo consideramos necesario -- unificar los diversos criterios al respecto, para evitar su errónea aplicación.

Entre los documentos que reglamentan la asistencia de -- las aeronaves tenemos la Convención de Bruselas de 1938 y la Convención de Chicago de 1951. En la primera no se ha dado -- una interpretación uniforme al término de asistencia, dejando a las legislaciones nacionales de cada país que impongan en -- primera instancia las sanciones penales según la interpretación de la misma. La segunda, aunque contiene normas de Derecho Público, no contempla cuestiones de Derecho Privado que -- son las que en determinado momento originaron la asistencia.

Como el salvamento prevé las consecuencias de un siniestro ya ocurrido, requiere de la indemnización de los daños -- ocasionados. Además, debe reducir (ajustar en forma proporcional) la cantidad a pagar, la cual se basa en el criterio adoptado por los tribunales de cada país.

En el ámbito internacional, la asistencia y salvamento -- de aeronaves matriculadas en diferentes países deben quedar -- adheridas a las disposiciones pactadas por el estatuto internacional (Convención de Bruselas y Chicago) sólo que éstas de -- jan sin reglamentar el salvamento de aeronaves militares, de --

aduanas y de policía. Además, data de hace años y, por tal motivo, requieren de nuevas reformas que actualicen su función.

Las convenciones multilaterales se crearon con el objeto de unificar las reglas relativas a la responsabilidad emanada del contrato de transporte aéreo y de la responsabilidad que deriva de las empresas aéreas en caso de muerte, lesiones a pasajeros, daños y destrucción del equipaje o carga aérea.

A pesar de que contamos con una gran existencia de instrumentos jurídicos que regulan la responsabilidad en el transporte (convenios y protocolos) éstos siguen sufriendo imperfecciones provocando desacuerdo en los diversos puntos de vista e ideales de cada nación, el cual se enfatiza más, al momento de ponerlos en práctica.

Los protocolos de Montreal, en su forma actual, regulan únicamente a la responsabilidad de las empresas aéreas internacionales que prestan servicios de y hacia Estados Unidos, dejando sin reglamentación la posición legal de todos los que pudieran en un momento dado ser responsables por las consecuencias derivadas de un accidente aéreo.

Los protocolos de Montreal, en la mayoría de los casos, presentan problemas al momento de sustituir el franco francés por los llamados Derechos Especiales de Giro, ya que las fluctuaciones del metal oro y de la moda concreta o ficticia son frecuentes, motivo por el cual dichos protocolos no han recibido las ratificaciones estatales necesarias para poder entrar en vigor.

Hasta la fecha, no existen convenios ni cláusulas dentro del Derecho Aéreo Internacional, que limiten la responsabilidad de los fabricantes de las aeronaves, ni del control de tráfico aéreo, quedando éstas, por razones constitucionales cerradas a la acción legal en los tribunales nacionales. Aunque la limitación de responsabilidad en los convenios in-

ternacionales y leyes aeronáuticas internas se diera en forma aislada o en conjunto con otros países, daría lugar al deterioro de las relaciones internacionales ya que los intereses dispares de las líneas aéreas, y el crecimiento económico y político de cada país hacen difícil negociar sus derechos recíprocos, provocando diferencias entre la actividad aeronáutica en general y el transporte aéreo en particular.

Ante esta situación, se da la necesidad de establecer un orden internacional reglamente la responsabilidad en el transporte aéreo. Dicho orden podría contar con una ley uniforme o normas que regulen la responsabilidad de las empresas a nivel internacional, evitando así, que los Estados opten por legislaciones internas o sistemas de responsabilidad basados en los intereses de los gobiernos o entidades de dependencia estatal, los cuales en la mayoría de los casos permanecen atrasados frente a las exigencias que presenta el progreso de la aviación.

Las compañías aseguradoras deben atender a las necesidades del transporte aéreo, regulando la responsabilidad del porteador, otorgando ayuda y subsidio a las líneas que se dedican al transporte aéreo en los países de su bandera y en el extranjero. Sólo que la falta de experiencia por parte de las mismas, dificulta en la mayoría de los casos la labor aseguradora, provocando desequilibrio en las primas al momento de medir el riesgo.

Por el contrato de seguro de vida, la empresa aseguradora se obliga, mediante una prima, a pagar una suma de dinero (indemnización), al verificarse la eventualidad prevista en el contrato.

Cuando existiendo un contrato de seguro de vida individual fallece el asegurado y la compañía de seguros descubre con posterioridad que existieron omisiones, falsas o inexactas declaraciones de su parte que viciaron su consentimiento

sólo puede hacer valer frente a los beneficiarios la nulidad de ese contrato.

El seguro aeronáutico en el sector económico permite la reparación inmediata de los daños, pero no mide la magnitud del accidente al momento de distribuir los perjuicios, ocasionando en muchos casos la ruina de la empresa.

En el sector jurídico o político, se trata de encontrar el equilibrio de intereses entre los Estados, pero hasta la fecha no se han podido unificar criterios sobre el monto a pagar, por los daños ocasionados, provocando inconformidad y deterioro de las relaciones existentes entre los diversos países.

En los límites de responsabilidad ya establecidos, no existen bases razonables para poder determinar las sumas máximas o cantidades a indemnizar por parte de las aseguradoras y por consiguiente es difícil restringir el límite de responsabilidad que las compañías aéreas deben cubrir como principales sujetos demandados, pues las cantidades por daños pueden ser tan altas, que impongan una carga imposible de cubrir. Siendo las empresas aéreas quienes en última instancia, sufren el deterioro al no haber mayor demanda por parte de los usuarios.

Hay compañías aseguradoras que no tienen preocupación sobre la capacidad del mercado de seguro, pero las posibilidades catastróficas pueden llegar a ser incontrolables, llegando a ser el costo de los seguros insostenible para aquellas compañías aéreas que contratan un seguro, y por lo tanto, pueden llevar a la quiebra a las compañías aseguradoras al no haber más demanda.

A pesar de que las pólizas de este tipo de compañías concentran un gran número de aseguradores individuales y distribuyen en forma proporcional el monto asegurado y riesgo -

del personal aeronavegante, pasajeros y terceros en la superficie, dejan sin reglamentar todos aquellos casos donde los daños provienen de suicidio o tentativa de suicio, actos de carácter militar, guerra insurrección, invasión, revolución, ríña, actos delictuosos o mal intencionados y vuelos que inicien en condiciones atmosféricas desfavorables.

Las pólizas actualmente en vigor, datan de hace años y - por lo tanto necesitan ser reformadas ya que sufren imperfecciones al momento de ponerlas en práctica.

En el ámbito internacional, las compañías, como la - - - Lloyd's, no admiten ninguna responsabilidad derivada de la actividad de sus miembros. En cambio estas compañías no son - - - afectadas en cuanto a la limitación de responsabilidad del -- transportador, según lo establece el Convenio de Varsovia de _ 1929.

En México, como en muchos otros países, las leyes y códigos internos carecen de una adecuada reglamentación específica en cuestión de seguros aeronáuticos lo cual nos debe hacer reflexionar que es necesario replantear y ajustar el orden jurídico sobre el particular, haciendo las modificaciones que - el derecho humanitario exige para alcanzar la justicia y la - equidad en la reglamentación de los accidentes aéreos.

Finalmente, cabe advertir, que el tema de responsabilidad no se agota con el estudio de los casos antes mencionados. Es decir, con el análisis crítico de las normas existentes en esta materia, se intenta encontrar alternativas de solución a los principales problemas de responsabilidad civil aeronáutica y buscar normas de colaboración e integración aérea unificando criterios a nivel nacional e internacional, evitando -- así la duplicidad de esfuerzos y la errónea aplicación de las normas existentes.

B I B L I O G R A F I A

- 1.- Alemán Velasco, Miguel. Los problemas jurídicos internacionales de la aeronavegación. México, D.F. Editorial - Angora, S.A. 1932.
- 2.- Ashwort, William. Breve historia de la economía internacional. México, D.F. Editorial Fondo de Cultura Económica, 1978.
- 3.- Asquini, Alberto. Del contrato de transportes. Buenos - Aires. Editorial Ediar S.A. Tomo I, 1949.
- 4.- Barlay, Stephen. The search for air safety and international documentary on the investigation of comercial aviation accident. New York U.S.A. Editorial Morrow. 1970
- 5.- Bauza Araujo, Alvaro. Principios de Derecho Aéreo. Buenos Aires Argentina. Editorial Depalma, 1955.
- 6.- Bauza Aruajo, Alvaro. Principios de Derecho Aéreo. Montevideo Uruguay. Editorial Espasa Calpe. 1955.
- 7.- Beauty, David. The human factor in aircraft accidents. - London Ontario Canada. Editorial Secker Wasburg. 1969
- 8.- Blokpoel. H. Bird hazard to aircraft problems and prevention of bird aircraft collitions. Montreal, Canada, 1976.
- 9.- Brad, William. Aeronautics Accidents. New York. Editorial Morrow. 1963.
- 10.- Cotter Cornelius, P. Aeronautics Accidents. Kansas, U.S.A. Editorial Laurence, 1968.
- 11.- Del Caño Escudero, Fernando. Derecho Español de Seguros. Primera Edición - Madrid, España, 1971.

- 12.- Francoz Rigalt, Antonio, Principios de Derecho Aéreo. - SLP México Universidad Nacional de Abogados. 1939. Curso Monográfico de Derecho Espacial. Asociación Nacional de Abogados, México. 1977.
- 13.- Garriguez, Joaquín. Curso de Derecho Mercantil. México, D.F. Editorial Porrúa, S.A. Tomo II, 1977.
- 14.- Garriguez, Joaquín. Contrato de Seguros Terrestre. Madrid, España, 1973.
- 15.- Hemard, Joseph. Citado por Benitez de Lugo Raimundo, - Luis. Tratado de Seguros. Volumen Primero, Madrid, España, 1955.
- 16.- Josserrand, Louis. Les transports en service interieur et en service international. Paris, France, Ed. Librairie - Arthur Rousseau.
- 17.- Josserrand, Louis. Evolución ascendente du contrat de - transport an cours du XIX at XX siecle, Paris, France.- Editorial Librairie du Recuil Sirey. 1926.
- 18.- Launay, Andre Joseph. Historic air disaster. London, - Ontario, Canada, . 1967.
- 19.- Lena Paz, Juan A. Compendio de Derecho Aeronáutico. Buenos Aires, Argentina. Editorial Bibliográfica, 1959.
- 20.- Lowenfeld, Andreas. Aviation Law cases ans material. - New York. U.S.A. Editorial Mathew Bender, 1972.
- 21.-= Lowenfeld, Andreas. Cumulative suplement of Aviation - Law. New York. U.S.A. Ed. Mathew Bender, 1974.
- 22.- Mapelli Lopez, Enrique. El contrato de transporte aéreo internacional. Madrid, España. Editorial Tecnos, 1968.
- 23.- Mapelli Lopez Enrique. Transportes aéreos especiales. - Madrid, España. Editorial Paraninfo, S.A. 1982.

- 24.- Mapelli Lopez, Enrique. Regulación legal de la navegación aérea. Madrid, España. Editorial Sumaas. 1975.
- 25.- Malagarriga C. Carlos. Tratado elemental de Derecho Comercial. Argentina, Buenos Aires. Editorial Tipográfica. Tomo III. 1952.
- 26.- Meyer, Alex. Compendio de Derecho Aeronáutico. Buenos Aires Argentina. Editorial Atalaya. 1947.
- 27.- Owen, Wilfred. Estrategia para los transportes. Sao Paulo Brasil. Editorial Livraria Pioneira. 1975.
- 28.- Owen, Wilfred. La planificación de los transportes. Buenos Aires, Argentina. Editorial Troquel, S.A. 1966.
- 29.- Papkin, Roberto. El espacio aéreo y aviación comercial. Décimas Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico. México, D.F. SCT. 1980.
- 30.- Perrucchi, Hector Arnoldo. El patrón oro en aviación comercial. Buenos Aires, Argentina. Editorial, Banco de Intercambio Regional. 1977.
- 31.- Pino Muñoz, Jacinto. La legislación aérea de México y Centroamérica. México, D.F. Editorial, Galache, S.A. 1978.
- 32.- Rodiere, René. Precis de droit de transport terrestres et aériens. Paris, France, Editorial. Dalloz, 1973.
- 33.- Rodríguez Jurado, Agustín. Teoría y práctica del Derecho Aeronáutico. Buenos Aires, Argentina. Editorial Depalma. 1963.
- 34.- Ruiz Quiroz, Luis. El contrato de seguro. En revista de investigaciones jurídicas. Escuela Libre de Derecho. Número 2. México 1978.

- 35.- Ruiz Rueda, Luis. El contrato de seguro. Primera Edición México, D.F. 1978.
- 36.- Schaefer, Glen W. An Airport Bird detention radar for reducing bird hazard to aircraft. Kingston Ontario. 1969.
- 37.- Seara Vazquez, Modesto. Derecho Internacional Público. - México, D.F. Editorial Porrúa, S.A. 1979.
- 38.- Seara Vazquez, Modesto. Tratado general de la organización internacional. México, D.F. Editorial Fondo de Cultura Económica. 1974.
- 39.- Seabrooke, George Alfred. Air Law. London Ontario. Editorial, University of London Press. L.T.D. 1961.
- 40.- Sepúlveda, César. Derecho Internacional Público. México, D.F. Editorial Porrúa, S.A. 1979.
- 41.- Sorensen, Max. Manual de Derecho Internacional Público. - México, D.F. Editorial Fondo de Cultura Económica. 1973
- 42.- Stevens J. Peter. Fatal civil aircraft accidents, their medical and pathological investigation. Toronto, Canada - Editorial. Or Wright Bristol, 1970.
- 43.- Tapia Salinas, Luis. La regulación jurídica del transporte aéreo. Ministerio del Aire. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Madrid, España, 1953.
- 44.- Teja Ramon, Gabriel. La navegación aérea en el Derecho Internacional. México, D.F. Editorial UNAM. 1967
- 45.- Zamora y Valencia, Miguel Angel. Contratos Civiles. Segunda Edición, Editorial Porrúa, México, D.F.
- A) Ley Sobre el Contrato de Seguro - 1935
- B) Ley General de Instituciones de Seguros - 1935.

H E M E R O G R A F I A

- 46.- El Día. "Demandan legisladores conocer el mantenimiento de las aeronaves." Núm. 8560. 02 abril 1986.
- 47.- El Día Internacional. "Estalló una bomba en un avión de la TWA cerca de Atenas: Cuatro muertos." 03 abril 1986.
- 48.- El Financiero. Cuantiosas pérdidas humanas en 31 accidentes aéreos". septiembre 1986.
- 49.- Revista de Derecho Aeronáutico. "El conocimiento internacional de derechos sobre las aeronaves." 1953.
- 50.- Revista Mexicana de Seguros. "Caracteres del contrato de seguros." Número 169, México, D.F. abril 1962.
- 51.- Boletín de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales - sobre Espacio aéreo y Espacio Superior. Córdoba Argentina. Número 34, 1970.
- 52.- Revista Jus. "Consensualidad imperativa de nuestro contrato de seguro" por Ruiz Rueda, Luis, Números 111, 112 y 113.

D O C U M E N T O S

- 53.- C.L.A.C. Seminario sobre el sistema de Varsovia. Río de Janeiro, Brasil. 1983.
- 54.- Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia 12 de octubre de 1929. Edición conmemorativa de su 50 aniversario en la que contiene los convenios, Protocolos y Acuerdos que lo modifican. IBERIA. Líneas aéreas de España, 1979.

- 55.- Ley de Vías Generales de Comunicación, D.O. 19 de febrero de 1940, modificado por el decreto publicado en el Diario Oficial del 23 de enero de 1950.
- 56.- Ley de Vías Generales de Comunicación. Leyes, Códigos de México, Editorial Porrúa, México, D.F. 1982.
- 57.- OACI Anexo 7 al Convenio de Chicago de 1944 sobre las normas adoptadas por la Aviación Civil Internacional. 1981.
- 58.- Aeroméxico-Mexicana. Reglamentación del Servicio de Transporte Aéreo, julio. 1983. México, D.F.
- 59.- Tratado de Seguros. Benitez De Lugo Raymundo, Luis. Volumen primero - Madrid, España. 1955